

*L'emploi*

de sujets économiques, et il ne manifeste aucun intérêt réel pour la question. C'est avec regret que je le constate, et le pays en est également désolé, mais tels sont les faits.

Monsieur l'Orateur, il n'est pas très sain de critiquer les lacunes du gouvernement sans proposer des solutions. Je suis persuadé que la Banque du Canada et le gouvernement pourraient mettre en œuvre une politique de faibles taux d'intérêt, même si le dollar doit tomber à 75c. Si je dis cela, c'est que de toute évidence il faudrait modifier la politique fiscale et rétablir quelques-uns des stimulants que le gouvernement libéral a commencé à supprimer quand il a imposé la taxe sur les gains en capital. Cet impôt, il l'a maintenu, même s'il en résulte que depuis 1971 nous sommes imposés sur l'inflation et que l'État nous enlève absolument tout, en ce sens que toute personne qui se lance dans les affaires est imposée non seulement sur ses revenus mais aussi sur l'inflation. Si l'on mettait fin à cette situation et si l'on tâchait de stimuler l'économie et d'inciter les gens à créer des emplois, je suis sûr que l'affaiblissement temporaire du dollar ne provoquerait pas nécessairement un exode de capitaux. Les investisseurs suisses, allemands et américains seraient attirés par le Canada parce qu'ils pourraient réaliser des bénéfices de 30 ou 40 p. 100. Grâce au raffermissement de l'économie et à la relance du secteur d'exploitation des ressources, le dollar canadien acquerrait une nouvelle vigueur en même temps qu'on assisterait à une hausse de la productivité et du produit national, ce qui leur procurerait plus de bénéfices.

Toutefois, laissons cela de côté pour le moment pour parler de la création d'emplois et des mesures que l'on pourrait prendre pour aider quelques-unes de nos industries. En premier lieu, je voudrais vous entretenir de ma région. Comme nous le savons tous, monsieur l'Orateur, il n'est pas nécessairement sage de réclamer des dépenses illimitées pour renflouer un secteur quand il suffirait parfois de modifier une politique pour y réussir. Nous avons en Nouvelle-Écosse quelques industries qui semblent cadrer parfaitement avec le mandat du nouveau ministère de l'Expansion économique régionale ou internationale, quel que soit son nom. La désignation de ce ministère m'échappe encore; tout ce que je sais, c'est que le MEER n'est plus et que rien n'a encore été prévu pour le remplacer. Toutes les anciennes ententes concernant l'industrie forestière et l'agriculture sont tombées dans l'oubli, et l'économie en souffre.

Il y a cependant deux entreprises dont je me préoccupe, et je veux adresser un plaidoyer en leur faveur au ministre compétent, comme je l'ai déjà fait aujourd'hui par lettre. Je veux parler de la Sydney Steel Corporation de Sydney, Nouvelle-Écosse, et de la Hawker-Siddeley de Trenton, Nouvelle-Écosse. Ces deux entreprises donnent de l'emploi à 5,000 personnes quand tout va bien. Elles ont toutes deux un potentiel élevé de production tant pour l'exportation que pour le marché intérieur.

La Sydney Steel a désespérément besoin de plus de commandes de rails du CN. Elle en obtient à l'heure actuelle pour 88,000 tonnes par année. Elle devrait en obtenir le double car ce n'est qu'ainsi qu'elle pourra stabiliser sa production et faire progresser sa technologie. Elle fabrique un très bon produit, la ville de Sydney dépend énormément de ses activités, et il ne serait pas nécessaire de dépenser un fort montant d'argent pour réaliser cette option, une directive suffirait. La Hawker-

Siddeley, qui lui est proche économiquement et géographiquement, dépend dans une certaine mesure de la Sydney Steel. Elle exerce en fait un monopole sur la production au Canada d'essieux de matériel ferroviaire. Cette entreprise a besoin de modernisation et il nous faut obtenir des stimulants ou de l'aide pour assurer son avenir. Je le répète, elle emploie près de 2,000 personnes et fait de Trenton, Nouvelle-Écosse, une ville qui vit pratiquement d'une seule industrie. Le gouvernement peut très facilement assurer l'avenir de ces emplois, non pas en dépensant beaucoup d'argent mais en offrant des stimulants et en modifiant sa stratégie industrielle.

Une autre entreprise industrielle de la Nouvelle-Écosse, à l'extrême opposé, entreprise nouvelle et moderne qui a propulsé la province à l'avant-garde de la technologie du caoutchouc, c'est celle des Pneus Michelin. Cette entreprise doit faire face d'une part aux droits d'importation et d'autre part aux droits compensateurs. Encore une fois, le gouvernement peut y remédier sans dépenser et sans perdre trop de recettes car ce fabricant de pneus a bien précisé qu'afin de rationaliser l'industrie canadienne du caoutchouc, il est prêt à accepter tous les intéressés et à favoriser peut-être l'expansion stimulante de certains concurrents s'ils veulent profiter de conditions plus avantageuses.

L'absence de programmes de création d'emplois vraiment valables constitue un des problèmes que nous devons régler. Le ministre chargé de ces programmes est sans doute plein de bonnes intentions. Malheureusement, ces programmes ne sont pas vraiment utiles à long terme et il le sait. On les a souvent qualifiés d'expédients, mais c'est justifié si l'on tient compte des résultats à long terme et des gains de production réels. En fait, ce n'est qu'une solution temporaire. Il y aurait également beaucoup à dire des techniques de gestion utilisées dans les industries dans lesquelles le gouvernement a une participation.

J'aimerais maintenant parler de transport. Les divers ministres de l'Expansion économique régionale, d'autres personnalités politiques, y compris le premier ministre, ont dit qu'en effet le transport constituait un élément clé du développement régional et de la création d'emplois. Néanmoins, on vient récemment d'élaguer notre réseau ferroviaire dans la région de l'Atlantique. Cela ne fait aucun doute. Mais je pense pour le moment à la structure administrative du CN. Lorsqu'Air Canada possédait des experts financiers et aéronautiques très compétents, cette société de la Couronne obtenait d'excellents résultats. Puis, il y a quelques années, un avocat de société, Yves Pratt, a été nommé à un poste clé et la compagnie s'est mise à périlcliter. On a changé la direction et la loi et maintenant, tout marche très bien.

● (2120)

Le CN traverse à l'heure actuelle une phase qui pourrait bien être la clé du succès. M. Bandeen est parti. D'aucuns prétendent qu'il n'est pas parti de son plein gré, qu'on l'a forcé à partir. D'autres disent qu'il a été remercié de ses services parce que certaines affaires qu'il a conclues ont plutôt mal tourné, notamment l'achat de CAST, qui a été rejeté par le conseil d'administration, et l'acquisition d'une compagnie d'autobus de Québec qu'il a effectuée sans même en parler à certains de ses supérieurs. Ses menaces de démissionner pour accepter un meilleur poste aux États-Unis n'ont impressionné personne. Quoi qu'il en soit, il est parti. Peu importe la raison de son départ.