

HC  
111  
.A3414  
1986  
v. 6

# Perspectives 86

---

*Nouvelle-Écosse*



Gouvernement  
du Canada

Expansion industrielle  
régionale

Government  
of Canada

Regional Industrial  
Expansion

Canada

NOUVELLE-ÉCOSSE

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

1986

DEPARTMENT OF REGIONAL  
INDUSTRIAL EXPANSION  
LIBRARY

DEC 21 1987

BIBLIOTHEQUE  
MINISTÈRE DE L'EXPANSION  
INDUSTRIELLE REGIONALE

Bureau du coordonnateur  
fédéral du développement économique  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

(Les données et les statistiques ont été arrêtées au 14 avril 1986.)

## TABLE DES MATIÈRES

1.	Sommaire .....	1
2.	Vue d'ensemble	
	i) Performance de la Nouvelle-Écosse .....	2
	ii) Prévisions .....	3
	iii) Rôle du gouvernement fédéral .....	4
	iv) Dette de la province .....	5
3.	Analyse sectorielle	
	i) Pêche .....	6
	ii) Sources d'énergie .....	8
	iii) Industrie lourde .....	10
	iv) Défense .....	11
4.	Questions clés	
	i) Régions géographiques .....	12
	a) Cap-Breton .....	12
	b) Détroit de Canso .....	13
	c) Pictou-New Glasgow .....	13
	d) Zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth .....	15
	ii) Secteurs névralgiques	
	a) Ralentissement des activités du gouvernement fédéral .....	16
	b) Commerce .....	17
	c) Transports .....	18
5.	Conclusion .....	20

## 1. SOMMAIRE

Après une réelle croissance en 1984, la plus remarquable de toutes les provinces canadiennes (7,6 p. 100), l'économie de la Nouvelle-Écosse a marqué un ralentissement en 1985. Cette tendance devrait continuer jusqu'à la fin de la décennie.

Ce ralentissement est dû, entre autres, à un affaiblissement du rythme des activités du secteur primaire, à une diminution du nombre des projets de construction non résidentielle, en particulier dans la région métropolitaine de Halifax-Dartmouth. Ce ralentissement est d'autant plus notable que ces deux secteurs ont connu une expansion rapide dans la première partie des années 80. Enfin, à ceci s'ajoute la croissance très lente du secteur des services; cette stagnation résultant d'un déclin des travaux de prospection en mer et des compressions imposées au secteur public.

A moyen terme, plusieurs secteurs influant énormément sur la performance de l'économie de la Nouvelle-Écosse connaîtront un avenir incertain, il s'agit, entre autres, de la pêche, de l'industrie lourde et de la défense. Rappelons que les mesures américaines touchant l'imposition de droits compensateurs menacent l'industrie de la pêche et que l'activité due à l'exploitation de centrales thermiques et aux retombées avantageuses pour l'industrie du charbon a été annulée par le déclin des travaux de prospection en mer.

La faiblesse de certains marchés continue à peser sur l'industrie lourde de la province -- acier, wagons, construction navale. Ajoutons que les récentes compressions imposées par le gouvernement fédéral pourraient affecter les industries reliées à la défense, secteur très important de l'économie de la Nouvelle-Écosse.

Parmi les sous-régions géographiques de cette province, l'Est (l'île du Cap-Breton, le détroit de Canso et l'extrémité de la péninsule) continue à avoir besoin d'aide. Cependant, les prévisions sont plus rassurantes qu'il y a un an étant donné les récentes initiatives amorcées au Cap-Breton, dans le détroit de Canso et la région de Pictou-New Glasgow. Il reste, toutefois, encore bien des zones vulnérables en raison de l'importance dans ces régions de l'industrie lourde.

Enfin, la région de Halifax-Dartmouth devrait subir le contrecoup du déclin de la prospection en mer et des compressions imposées par le gouvernement fédéral.

Le tableau ne serait pas complet sans une analyse rapide de trois facteurs d'une extrême importance pour l'économie de la Nouvelle-Écosse soit : le ralentissement des activités du gouvernement fédéral, le commerce et les moyens de transport. Pour bien des observateurs, les compressions imposées par le gouvernement fédéral pourraient avoir des conséquences plus graves que prévues. La libéralisation des échanges commerciaux avec les États-Unis bénéficiera, sans aucun doute, à l'économie de la province mais pourrait nuire à certains secteurs et à bien des localités. Enfin, si les conséquences de la "déréglementation" des transports semblent profiter au camionnage et aux transports aériens, certaines inquiétudes persistent quant aux répercussions négatives d'une "déréglementation" des transports ferroviaires.

2. VUE D'ENSEMBLE

i) Performance de la Nouvelle-Écosse

Si l'on se fonde sur les mesures habituelles de comparaison du rendement de l'économie, la Nouvelle-Écosse se classe au premier rang des Provinces atlantiques; toutefois, elle reste encore à la traîne par rapport à l'ensemble du pays. Le lecteur trouvera ci-dessous un certain nombre de mesures de comparaison.

1985 - Indicateurs économiques

	<u>N.-É.</u>	<u>Provinces atlantiques</u>	<u>Canada</u>	<u>Provinces atlantiques</u>	<u>Canada*</u>
Population (en milliers)	881	2 308	25 379	38,2 %	3,5 %
Produit intérieur brut (en millions de dollars courants)	10 040	24 489	420 671	41,0 %	2,4 %
Population active (en milliers)	382	948	12 577	40,3 %	3,0 %
Emplois (en milliers)	335	804	11 329	41,7 %	3,0 %
Taux de chômage	12,3 %	15,2 %	9,8 %	81 %	126 %
Taux d'activité	57,2 %	55,2 %	64,6 %	104 %	89 %
Revenu personnel par habitant (\$)	12 278	11 588	15 390	106 %	80 %
Revenu gagné par habitant (\$)	9 992	8 855	13 068	113 %	76 %
Exportations en pourcentage du PIB	35 %	S.O.	31 %	S.O.	113 %

\* La Nouvelle-Écosse par rapport aux autres provinces atlantiques et au Canada.

En Nouvelle-Écosse, le secteur des services (transports, télécommunications et services publics; commerce de gros et de détail; finances, assurances et immobilier; affaires et autres services; administration publique et défense) représente environ 74 p. 100 de l'activité de la province et 73 p. 100 des emplois, comparativement à 68 p. 100 et à 70 p. 100 respectivement pour l'ensemble du Canada. L'administration publique (catégorie comprenant des services comme l'enseignement et la santé) ainsi que la défense constituent la principale source d'emploi de la province qui occupe 86 000 personnes, c'est-à-dire 25 p. 100 de la population active.

## ii) Prévisions

En 1984 et en 1985, le taux réel de croissance de l'économie de la Nouvelle-Écosse a été de 7,6 p. 100 et de 2,6 p. 100 respectivement, contre 4,8 p. 100 et 3,7 p. 100 pour l'ensemble du pays. En 1984, la province a connu le taux le plus élevé au Canada, mais en 1985, elle occupait le troisième rang à partir de la fin. La plupart des organismes de prévisions économiques (Informetrica, Conference Board of Canada, Foster Economics, Banque Royale du Canada, Conseil économique des provinces de l'Atlantique) estiment que le faible taux de croissance de la Nouvelle-Écosse, amorcé en 1985, restera ainsi jusqu'à la fin de la présente décennie. Selon les prévisions, de 1986 à 1990, le taux réel de croissance de l'économie de la Nouvelle-Écosse devrait osciller entre 1,2 p. 100 et 2,5 p. 100 par an, comparativement à 2,4 p. 100 et 3,8 p. 100 pour l'ensemble du pays.

Ce ralentissement prévu de l'économie de la province est attribuable à un certain nombre de facteurs, cependant à moyen terme, le rendement du secteur des services devrait jouer un rôle très déterminant dans l'économie de la Nouvelle-Écosse. Deux facteurs semblent indiquer une faible croissance du secteur des services au cours des prochaines années : le déclin prévu, et déjà évident, de la prospection au large des côtes ainsi que la croissance minime et peut-être même la réduction du secteur de l'administration publique et de la défense.

Dans le domaine de la construction, les chances d'expansion sont également incertaines. En effet, même si l'on s'attend à une légère croissance, notamment à court terme, dans le secteur de la construction d'habitations à prix modique -- une priorité du gouvernement provincial -- on craint par contre qu'un ralentissement dans le secteur de la construction dite non résidentielle, résultant d'un surplus d'immeubles à bureaux, n'annule tout gain réalisé dans le domaine de la construction résidentielle. A l'exception de la zone métropolitaine de Halifax, la construction pourrait connaître un regain d'activité, suite à la décision du gouvernement provincial de bâtir ou de moderniser un certain nombre d'hôpitaux régionaux et à celle de la Nova Scotia Power Corporation d'augmenter sa capacité de production d'électricité thermique. On pourrait aussi compter sur la construction d'écoles, la modernisation des installations de la SYSCO et peut-être d'autres projets au Cap-Breton.

D'après les statistiques, le seul secteur qui pourrait connaître un essor c'est celui des mines, en particulier la production de charbon et la production d'étain à la mine récemment ouverte par la société Rio Algom dans le comté de Yarmouth, la stabilité du prix mondial de l'étain jouant un rôle déterminant au chapitre de l'exploitation de cette dernière mine. Toutefois, les activités qui y sont menées suscitent, de plus en plus, de préoccupations sur le plan environnemental. Dans les secteurs de l'agriculture et du tourisme, on ne prévoit aucune difficulté majeure et l'on s'attend à une certaine stabilité. Les prévisions concernant la pêche varient d'une croissance nulle ou déclinante à une croissance élevée, selon les hypothèses touchant les décisions des États-Unis en matière de mesures tarifaires. La production forestière devrait rester stable, mais son avenir dépend des

travaux de reboisement effectués actuellement. Dans l'ensemble, donc, on peut dire que les industries reliées à l'exploitation des richesses naturelles connaîtront une certaine croissance à moyen terme, mais à un rythme modéré.

Le secteur manufacturier, pour sa part, devrait connaître un certain essor. En effet, ce secteur a regagné la part de la production provinciale qu'il avait perdue en 1983 et en 1984. Enfin, les travaux de construction de l'usine Pratt & Whitney à l'aéroport de Halifax ont commencé et d'autres possibilités sont activement étudiées.

Depuis quelque temps, et ce, malgré un rendement relativement élevé de l'économie dans cette province, la croissance de l'emploi n'a pas suivi le même rythme et l'on ne s'attend à aucune hausse significative au cours des prochaines années. Par conséquent, la diminution prévue du taux de chômage ne sera pas notable et le taux actuel, supérieur à 13 p. 100, se maintiendra vraisemblablement entre 10 et 13 p. 100 pendant le reste de la décennie.

En raison de l'importance du secteur public et de la défense, les compressions imposées aux niveaux fédéral, provincial et municipal se font durement sentir dans l'économie et se traduisent par une non-croissance ou peut-être même une diminution des investissements et de la consommation de biens et de services.

### **iii) Rôle du gouvernement fédéral**

A l'instar des autres provinces, la Nouvelle-Écosse dépend particulièrement du gouvernement fédéral et compte sur son intervention à plusieurs titres :

- \* A titre de fournisseur de recettes de l'État - En Nouvelle-Écosse, 24 p. 100 des recettes proviennent des paiements de péréquation, 13 p. 100 (points fiscaux exclus) du financement des programmes officiels et 7 p. 100 d'autres programmes (par exemple le Régime d'assistance publique du Canada). Au total donc, la province reçoit du gouvernement fédéral 44 p. 100 de ses recettes.
- \* A titre d'employeur - Environ 11 p. 100 de la population active de la Nouvelle-Écosse sont employés par le gouvernement fédéral. Ces fonctionnaires touchent 15 p. 100 du chiffre total des salaires et des traitements de la province.
- \* A titre de fournisseur de biens et de services - Le gouvernement fédéral dépense en Nouvelle-Écosse un montant équivalant à 36 p. 100 du produit provincial brut.

iv) Dette de la province

Comme dans les autres provinces atlantiques, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse est lourdement endetté (3 051 \$ par personne en 1984-1985). De ce montant, 36 p. 100 des recettes provenant de ses propres sources et 20 p. 100 des recettes totales ont servi, en 1984-1985, à payer les frais afférents à la dette. Au cours de la même période également, 35 p. 100 des recettes provenant du gouvernement fédéral ont servi à couvrir ces frais. Les impôts sur le revenu sont élevés -- 56,5 p. 100 des impôts sur le revenu perçus par le gouvernement fédéral -- ce qui, sur le plan du taux d'imposition provincial, classe la province au troisième rang. Les trois quarts des dépenses de la province sont affectés à la santé, à l'enseignement, aux services sociaux et au service de la dette. On s'attend à une diminution des augmentations aux postes de l'enseignement et des transferts aux municipalités. Par contre, de nouveaux projets provinciaux ont été annoncés dans le domaine des hôpitaux et des transports.

### 3. ANALYSE SECTORIELLE

Ainsi qu'il a déjà été souligné, le rendement de l'économie de la Nouvelle-Écosse dépend, dans une large mesure, de celui d'un certain nombre de secteurs clés. Rappelons que chaque secteur doit faire face à sa propre série de contraintes et de possibilités qui, finalement, détermineront sa performance et, de façon plus limitée, celle de l'économie de la Nouvelle-Écosse. Quatre secteurs -- dont la définition ne correspond pas nécessairement à la définition comptable de cette notion -- revêtent une grande importance pour les perspectives économiques à moyen terme de la Nouvelle-Écosse; il s'agit de la pêche, des sources d'énergie, de l'industrie lourde et de la défense. La foresterie n'a pas été incluse, mais l'échec éventuel des négociations relatives à un nouvel accord fédéral-provincial dans ce domaine pourrait avoir des répercussions sur la survie de cette activité, notamment dans l'est de la province.

#### 1) Pêche

Le secteur de la pêche, source importante d'emplois et de revenus d'exportation, continue d'être relativement stable. Les difficultés liées aux mesures commerciales prises par les États-Unis, le surplus des pêches et de la transformation du poisson, les menaces qui pèsent sur les stocks de poisson et les infestations parasitaires rendent incertain l'avenir de ce secteur. Le nombre d'emplois pourrait diminuer à mesure qu'augmente la productivité.

Les entreprises de la Nouvelle-Écosse dépendent énormément du marché américain pour écouler le poisson frais ou congelé. Les récentes mesures commerciales prises par les États-Unis risquent de neutraliser dans une certaine mesure les effets bénéfiques du taux de change. L'imposition, l'année dernière de droits antidumping à certains producteurs canadiens de poisson salé a été suivie par l'imposition de droits compensateurs de 5,85 p. 100 sur les importations de poisson frais d'origine canadienne. Toutefois, on ne s'attend pas à ce que ces mesures aient de sérieuses répercussions sur les exportations des Maritimes, tant que la demande des États-Unis restera élevée et le dollar canadien, faible.

Certains faits portent à croire que les mesures compensatrices prises par les États-Unis sont liées au désir des pêcheurs de la Nouvelle-Angleterre d'avoir accès de nouveau à la partie canadienne du banc Georges. En effet, les stocks de poisson des États-Unis se sont considérablement appauvris par suite d'une exploitation excessive et d'une gestion inefficace des ressources. Le Canada a récemment proposé d'entamer des discussions en vue d'exploiter avec les Américains certains stocks menacés migrant de part et d'autre de la frontière; toutefois, l'accès des pêcheurs américains aux bancs canadiens n'est pas à l'ordre du jour.

Le secteur de la transformation du poisson fait également face à d'autres problèmes, entre autres :

- \* Les réserves - En raison de l'appauvrissement des stocks de poisson des États-Unis, les expéditions de poisson non traité vers ce pays ont augmenté de façon considérable, car les entreprises canadiennes de transformation ne peuvent rivaliser avec celles des États-Unis quant au prix de revient de la matière première. Cette situation réduit donc à terre le nombre d'emplois liés à la transformation; elle pourrait d'ailleurs s'aggraver si le secteur de la pêche côtière réussissait à obtenir une nouvelle répartition des quotas imposés aux flottes hauturières.
- \* La productivité - A mesure que la productivité du secteur de la transformation du poisson s'améliore -- facteur essentiel à la survie de cette activité canadienne sur les marchés internationaux -- le nombre d'emplois ne peut que diminuer.
- \* Les navires-usines - La société National Sea Products Ltd. a reçu un permis pour l'utilisation d'un chalutier-usine de congélation, et il est possible qu'on en accorde un autre à des exploitants de la Nouvelle-Écosse. Si, comme certains l'affirment, cela augmente le nombre de chalutiers-usines de congélation, le nombre d'emplois à terre pourrait diminuer. Toutefois, ces pertes seraient compensées en partie par une augmentation d'emplois mieux rémunérés sur les navires. La décision d'accorder de tels permis découle de la nécessité d'exploiter certains segments supérieurs du marché, ce qui se traduit par une amélioration globale de la qualité. Toutefois cette question soulève des interrogations, en raison surtout de la pénurie de ressources qui menace les pêcheurs côtiers.
- \* Les parasites - L'infestation du poisson de fond par des parasites est liée aux restrictions apportées à la chasse aux phoques; ce phénomène coûte annuellement des millions de dollars aux entreprises, car il entraîne une diminution de la qualité des produits et oblige à retirer les parasites des filets de poisson. Cette infestation pourrait atteindre les proportions d'une épidémie et devenir un sérieux problème pour cette industrie et le gouvernement. Il reste à régler deux points, soit comment limiter la population de phoques et comment restaurer la confiance des consommateurs pour le poisson de fond.

Il est probable qu'au cours des prochaines années, les gouvernements, et ce, tant au niveau fédéral que provincial, s'intéresseront de plus en plus à l'aquiculture. Malgré la complexité des questions reliées aux domaines de compétence et à la réglementation, il reste à prendre une décision au chapitre des initiatives que pourraient mener les différents gouvernements pour promouvoir, encourager et aider l'essor de cette activité. Dernièrement, le ministère fédéral des Pêches et des Océans a signé avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse un protocole d'entente qui définit le cadre des relations, de la réglementation et du développement de l'industrie aquicole.

Dans l'ensemble, l'avenir de ce secteur est incertain en raison de difficultés tant internes qu'externes. Ajoutons que cette activité a peu d'emprise sur un grand nombre de ces difficultés, augmentant de ce fait les risques de frictions et de remous au sein de ce secteur.

## ii) Sources d'énergie

En Nouvelle-Écosse, ce secteur comprend la production d'électricité (énergie thermique, hydraulique et marémotrice), le raffinage du pétrole brut et la prospection en mer des hydrocarbures. A l'avenir, ce secteur pourrait comprendre la production de gaz naturel et de pétrole brut, un accroissement de la production d'énergie thermique, peut-être, d'énergie marémotrice et de carburants synthétiques.

En 1979, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse s'est lancé dans un programme de huit ans visant à mettre progressivement fin à la production d'électricité à partir du pétrole brut, procédé qui cette année-là avait permis la fabrication d'environ 65 p. 100 de l'électricité de la province; ce programme vise aussi à remplacer le pétrole brut par du charbon, combustible qui, toujours en 1979, n'avait servi à produire que 15 p. 100 de l'électricité. En 1985, 74 p. 100 de l'électricité étaient produits avec du charbon, 11 p. 100 avec du pétrole, 11 p. 100 avec de la houille blanche et 4 p. 100 étaient achetés. Avec la conversion au charbon de la centrale de la Nova Scotia Power Corporation -- centrale de 150 MW alimentée au pétrole et située à Point Tupper -- et l'établissement éventuel au même endroit ou ailleurs de deux centrales de 300 MW alimentées au charbon et dont la construction serait terminée au début des années 90, la quasi-totalité de la capacité de production d'énergie thermique en Nouvelle-Écosse dépendra du charbon. La construction de ces centrales pourrait avoir des répercussions très importantes sur l'industrie houillère de la province, établie presque entièrement au Cap-Breton. En effet, les trois centrales nécessiteraient environ 1,7 million de tonnes de charbon par an, et les achats effectués auprès de la DEVCO, qui sont actuellement de 2,3 millions de tonnes, pourraient passer à 4 millions par an. Il faut souligner que les centrales thermiques alimentées au charbon sont une source importante d'émissions de SO<sub>2</sub>, mais il est toutefois possible de contrôler ces dernières par des mesures correctrices adéquates.

En 1985, le projet pilote d'énergie marémotrice d'Annapolis (Annapolis Tidal Power) - le premier du genre en Amérique du Nord - a commencé à produire de l'électricité. Il s'agit du prototype d'un projet de plus grande envergure qui serait réalisé dans la baie de Fundy; deux emplacements possibles ont été retenus et les coûts de construction seraient évalués à 3 milliards et à 7,5 milliards de dollars respectivement, pour une capacité de 1 428 MW et de 4 400 MW. La réalisation de l'un ou l'autre de ces projets dépend de la signature de contrats à long terme avec des compagnies de services publics de la Nouvelle-Angleterre, de sources extérieures de financement -- ces projets dépassent en effet de loin les capacités financières de la province -- ainsi que de la solution des problèmes écologiques. Grâce au succès du projet d'Annapolis, les questions techniques posent aujourd'hui moins de difficultés qu'auparavant.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse s'oppose à la construction de centrales nucléaires dans la province. De plus, il faudrait pouvoir compter dans le nord-est des États-Unis sur un marché garanti de vente de l'électricité produite par l'énergie nucléaire, et ce avant de s'engager à construire une centrale de ce genre. Pour le moment donc, l'énergie nucléaire ne peut être considérée comme une solution de rechange sérieuse à une source d'énergie classique.

Dans l'ordre actuel des choses, on ne peut s'attendre à ce que le projet d'exploitation du gaz naturel du groupe Venture respecte le calendrier proposé par ses membres (Mobil, Texaco, Petro-Canada, Nova Scotia Resources, Canterra); la demande présentée à l'Office national de l'énergie indique 1990 comme date de début de la production. Selon certains observateurs bien informés, il serait plus vraisemblable d'envisager la période 1992-1995, alors que pour d'autres, comme Informatrica, la production de gaz ne commencera pas avant le siècle prochain. Les répercussions du projet Hibernia à Terre-Neuve ou encore les gisements pétrolifères de Cohasset au large de la Nouvelle-Écosse seront peut-être plus importants à moyen terme pour l'industrie de la Nouvelle-Écosse.

Les projets de mise en valeur des hydrocarbures sous-marins se heurtent à certain nombre de difficultés, dont :

- \* Les prix - Les prix du gaz naturel dans le nord-est des États-Unis seront fixés en fonction du prix des autres carburants. Il faudrait que ces prix dépassent leur niveau actuel pour que le projet du groupe Venture ou d'autres projets semblables deviennent viables. A cela s'ajoute la question de savoir si l'Ouest canadien peut approvisionner, en gaz naturel, le marché du nord-est des États-Unis et ce à bas prix; c'est là une question importante.
- \* Les réserves - Il serait nécessaire de découvrir un autre champ important de gaz naturel dans les environs du projet Venture afin d'augmenter les réserves au niveau requis pour la production commerciale. Il reste à déterminer si la récente découverte North Triumph en janvier 1986 permettra d'amener les réserves au niveau voulu ou si la société Shell, qui exploite le gisement North Triumph ainsi qu'un certain nombre d'autres dans la région (Glenelg-Alma), proposera une solution de rechange.
- \* Les marchés - Un projet de mise en valeur des champs de gaz naturel situés au large des côtes de la Nouvelle-Écosse dépendrait de l'existence d'un marché dans le nord-est des États-Unis. Même si des accords de vente ont été signés pour obtenir du gaz naturel du projet Venture, on s'attend à ce que l'Ouest canadien exerce une concurrence de plus en plus forte sur ce marché.
- \* Le banc Georges - La prospection des hydrocarbures dans la région du banc Georges relève aujourd'hui de la compétence du Canada. Toutefois, avant que ne débutent les travaux de forage actuellement repoussés en raison d'un moratoire, on prévoit qu'il faudra apaiser les préoccupations des pêcheurs quant aux dommages causés sur les stocks de poisson et les engins de pêche en raison de telles activités.

Plusieurs projets de production de carburant synthétique, à base de charbon, sont à l'étude. Le plus important et, peut-être, le plus ambitieux est le projet Scotia Coal Synfuels proposé pour Port Hawkesbury dans le détroit de Canso. Un deuxième projet, mis de l'avant par la société DEVCO, est celui de l'établissement d'une usine de Carbogel au Cap-Breton. Cette usine produirait un mélange de charbon et d'eau qui, techniquement, n'est pas un carburant synthétique. Le procédé Carbogel a déjà fait ses preuves et le groupe des associés prépare actuellement une proposition relative à la construction d'une usine de production. Un troisième projet, de moindre envergure, appelé Scotia Liquid Coal, en est à l'étape des essais. Ces projets de fabrication de carburant synthétique pourraient représenter une solution de rechange intéressante et commercialement viable, si le prix du pétrole brut restait suffisamment élevé.

Comme pour la pêche, les perspectives à moyen terme dans le secteur des sources d'énergie sont difficiles à concilier. En effet, la construction de centrales alimentées au charbon devrait stimuler la construction et l'emploi, mais tout retard dans la réalisation du projet Venture ne pourrait avoir que des répercussions négatives, même mesurées en termes d'attentes.

### iii) Industrie lourde

L'industrie métallurgique de la Nouvelle-Écosse (première transformation des minerais, fabrication de métal, machinerie, matériel roulant, construction navale) représente 20 p. 100 (9 300) des 46 400 emplois que compte l'industrie manufacturière de la province. La main-d'oeuvre est concentrée dans dix usines employant plus de 100 personnes chacune et implantées dans certains endroits seulement - Sydney, au Cap-Breton; Trenton-New Glasgow-Pictou, dans le nord de la Nouvelle-Écosse; et Halifax-Dartmouth.

En Nouvelle-Écosse, ces différentes industries partagent plusieurs caractéristiques communes, qui, pour la plupart, entravent leur expansion et menacent continuellement la poursuite de leurs activités. Pour certaines de ces industries (en particulier la construction navale), les biens d'équipement sont vétustes et ont grandement besoin d'être modernisés et les marchés sur lesquels un grand nombre de ces industries écoule leurs produits se resserrent. Dans une grande mesure, ces dernières dépendent de marchés passés avec les différents gouvernements ou de l'injection de fonds publics pour poursuivre leurs activités; cela s'applique particulièrement aux constructeurs de navires et aussi à la société SYSCO (à Sydney) et à la société Hawker-Siddeley (à Trenton).

Malgré ces contraintes, ces industries continuent à rester en activité. Dans bien des localités, elles représentent la principale source d'emploi et leur fermeture entraînerait de graves bouleversements économiques. Les trois industries lourdes dont la situation est sans doute la plus précaire sont la SYSCO à Sydney, la Hawker-Siddeley à Trenton et la Halifax/Dartmouth Industries à Halifax-Dartmouth.

- \* SYSCO - Le 27 décembre 1985, les gouvernements fédéral et provincial annonçaient leur intention de consacrer environ 157 millions de dollars à une seconde étape de modernisation de l'usine. Cette nouvelle a suscité des réactions généralement positives, car le besoin de moderniser les installations et d'utiliser les techniques de pointe est bien connu, surtout si l'on veut que la SYSCO continue ses activités, et ce, malgré les préoccupations de certains quant à la réduction éventuelle des emplois que pourrait provoquer l'installation d'un four à arc électrique. Toutefois, cette modernisation améliorerait les possibilités de commercialisation des produits par suite de l'accroissement de la production et de la diversité des produits obtenus en fin de réaction.
  
- \* HAWKER-SIDDELEY - La société et le gouvernement fédéral font des efforts considérables afin d'obtenir des commandes de wagons de chemin de fer pour cette usine qui a récemment mis à pied environ 600 travailleurs.
  
- \* HALIFAX/DARTMOUTH INDUSTRIES - Une fois de plus, les gouvernements fédéral et provincial ont récemment sorti d'affaire ce constructeur de navires. Son avenir, ainsi que celui de ses employés, dépend du succès avec lequel la direction obtiendra des contrats de construction et de réparation.

#### iv) Défense

La défense est un important secteur qui compte pour près de la moitié des activités du gouvernement fédéral en Nouvelle-Écosse. En 1985, par exemple, on estime que le ministère de la Défense nationale a dépensé dans la province plus de 850 millions de dollars en rémunération pour des civils et des militaires, en frais de fonctionnement et d'exploitation et en aménagement d'installations. Toujours en 1985, le Ministère employait 21 600 personnes, y compris le personnel militaire, les réservistes, les civils et les instructeurs. Pour situer ces chiffres, on notera que ces dépenses représentaient 8,5 p. 100 du produit intérieur brut de la province en 1985 et que le nombre de personnes employées équivalait à 6,4 p. 100 de la population active occupée.

La répartition de l'activité de ce secteur dans la province, telle que dictée par des motifs historiques et stratégiques, est très inégale. Les emplois et les dépenses ont été ventilés comme suit : environ 75 p. 100 dans la région métropolitaine de Halifax-Dartmouth, 21 p.100 dans la vallée d'Annapolis, 3 p. 100 le long de la côte Sud et 1 p. 100 au Cap-Breton.

Selon le ministère de la Défense nationale, quelque 3 100 postes occupés par des civils seront abolis au Canada au cours des cinq prochaines années. Toute coupure importante apportée au budget de la défense touchera donc l'économie de la province, et en particulier la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth qui commence déjà à subir les contrecoups du ralentissement de la prospection en mer des hydrocarbures.

#### 4. QUESTIONS CLÉS

##### 1) Régions géographiques

Le document sur les perspectives de 1985 présentait une vue d'ensemble des régions géographiques; selon cette analyse, l'est de la Nouvelle-Écosse (le Cap-Breton et la région continentale de l'est du pays) faisait face à de graves difficultés économiques. Depuis la rédaction de ce rapport (novembre 1984), les gouvernements fédéral et provincial ont lancé un certain nombre d'initiatives, dont l'introduction de mesures fiscales et incitatives spéciales pour le Cap-Breton et l'application d'un certain nombre de recommandations préparées par un groupe du secteur privé, soit le Comité consultatif du Cap-Breton. Le document, Perspectives 86, examine les perspectives d'avenir de trois régions particulières de l'est de la Nouvelle-Écosse, ainsi que celles de la région métropolitaine de Halifax-Dartmouth.

##### a) Cap-Breton

Depuis de nombreuses années, la région du Cap-Breton représente un défi pour ses habitants et pour le gouvernement fédéral. Au cours des vingt-cinq dernières années, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de divers programmes d'expansion, a été la principale source de financement de l'essor au Cap-Breton. Pour ce faire, les moyens utilisés comprennent : des programmes fédéraux-provinciaux, une aide financière directe du gouvernement fédéral à l'industrie, la création d'emplois par l'intermédiaire de sociétés d'État, divers types d'aménagement de l'infrastructure, diverses incitations fiscales, ainsi que de nombreux programmes fédéraux de création d'emplois à court terme. De plus, certaines activités du gouvernement fédéral ont été déplacées au Cap-Breton et l'on a également eu recours de façon intensive à des programmes de maintien du revenu. En fait, la région dépend de plus en plus du secteur public pour la création et la protection des emplois.

En 1986, la situation économique de cette région reste encore précaire. Sur une population totale de 170 000 habitants, 53 000 ont un emploi et 17 000 sont en chômage. Le taux de chômage de 24,6 p. 100 est l'un des plus élevés du Canada, cette situation est d'ailleurs sous-évaluée en raison du chômage dissimulé, c'est-à-dire celui des personnes trop déçues ou découragées pour continuer la recherche active d'un emploi. Les difficultés économiques ont été aggravées dernièrement à la suite de la fermeture des deux usines d'eau lourde d'Énergie atomique du Canada Limitée.

Face à ces difficultés, les gouvernements provincial et fédéral ont institué en mai 1985 le Comité consultatif du Cap-Breton avec pour mandat la présentation, aux deux gouvernements, de recommandations visant à promouvoir l'expansion économique et la création d'emplois productifs. Le 25 septembre 1985, le Comité publiait son rapport.

A la suite de l'analyse du Comité sur les perspectives économiques de cette région, la création d'Entreprise Cap-Breton était annoncée le 6 décembre 1985; il s'agit d'un organisme central ayant pour but d'attirer et d'obtenir de nouveaux investissements. Ajoutons que le 27 décembre 1985, les gouvernements fédéral et provincial annonçaient la conclusion d'un accord portant sur le financement de la seconde étape de modernisation de la société SYSCO, soit l'octroi de 157 millions de dollars (110 millions de dollars fournis par le gouvernement fédéral), et le nettoyage des dépôts bitumineux de Sydney. D'autres mesures devraient être annoncées prochainement. Toutefois, sans un effort concerté et la participation locale, rien ne pourra permettre de redresser la situation économique de cette île.

**b) Détroit de Canso**

Les grandes industries de la région sont toutes liées à l'exploitation des richesses naturelles, surtout depuis l'annonce de la fermeture de l'usine d'eau lourde de l'Énergie atomique du Canada Limitée dans le détroit de Canso. En effet, 47 p. 100 de la main-d'oeuvre travaillent dans le secteur de la transformation du poisson, 50 p. 100 dans celui des pâtes et papiers et 3 p. 100 dans celui des produits laitiers.

L'activité économique récente s'est concentrée au secteur du détroit de Canso lui-même (Port Hawkesbury, Mulgrave). On y a entrepris la construction du Nova Scotia Nautical Institute qui ouvrira ses portes à l'automne 1987. La Strait of Canso Industrial Development Authority fait de nombreuses démarches pour obtenir dans la région l'installation d'un centre canadien de recherches sous-marines. Enfin, l'on envisage la diversification des activités du chantier naval de Port Hawkesbury, qui pourrait obtenir des commandes liées à l'exploitation du champ pétrolier Hibernia. A Mulgrave, une usine de transformation du hareng a ouvert récemment ses portes, et il est question qu'une entreprise de pêche en haute mer des palourdes s'y installe aussi.

Les perspectives les plus encourageantes pour cette région sont l'établissement de deux instituts (le Nova Scotia Nautical Institute et le centre canadien de recherches sous-marines) ainsi que l'amélioration proposée des chantiers navals. Les deux instituts et le chantier naval seraient liés en quelque sorte puisque leur personnel spécialisé pourrait utiliser les installations, ce qui permettrait différents types d'échange. Les trois établissements emploieraient de 400 à 500 personnes. Si ces projets se réalisent, on s'attend à des retombées intéressantes dans la région pour tirer parti des ressources humaines et des installations techniques que ces établissements peuvent offrir.

**c) Pictou-New Glasgow**

En 1981, la région de Pictou-New Glasgow qui comprend également les localités de Stellarton, de Westville et de Trenton, comptait 28 200 habitants et une population active de 12 100 personnes. Cette région

dépend dans une grande mesure de l'industrie lourde qui regroupe cinq grands employeurs : Pictou Industries (construction navale); Maritime Steel and Foundry (transformation des minerais); Pneus Michelin (Canada) Ltée; Scott Maritimes (pâtes et papiers); et Hawker-Siddeley (wagons). Ces usines emploient au total quelque 3 000 personnes mais, si elles fonctionnaient à pleine capacité, elles pourraient compter plus de 4 000 travailleurs. La santé économique de la région dépend énormément de ces grandes industries.

Les usines des sociétés Michelin et Scott Paper produisent à plein rendement. Toutes deux ont récemment été modernisées ou agrandies grâce à une aide octroyée en vertu de la précédente Entente-cadre de développement signée par le gouvernement fédéral et la province. Les marchés semblent sûrs et pourraient même s'étendre, si l'on venait à signer un accord de libéralisation des échanges commerciaux avec les États-Unis.

Un programme de modernisation, bénéficiant de l'appui du MEIR, a été amorcé à l'usine de la société Maritime Steel and Foundry. Une fois terminé, il pourrait permettre de presque doubler le nombre d'emplois dans cette usine où travaillent actuellement de 50 à 55 personnes. Contrairement à un grand nombre de chantiers navals en Nouvelle-Écosse, la société Pictou Industries a un carnet de commandes bien rempli. Elle a en effet obtenu dernièrement des contrats pour la modernisation de quatre chalutiers et la construction d'un nouveau traversier qui fera la navette entre Halifax et Dartmouth; un brise-glace de 26 millions de dollars destiné à la Garde côtière canadienne vient également d'être terminé et la construction d'un dragueur de pétoncles de 2 millions de dollars, commencée. On s'attend à ce que le nombre d'emplois qui est actuellement de 200 environ passe à quelque 300 en 1986.

L'usine de fabrication de wagons de la société Hawker-Siddeley, qui, à une époque, employait 1 500 personnes, a procuré du travail à 700 ou 800 personnes au cours des sept ou huit dernières années. A l'heure actuelle, on y compte moins de 100 employés. Les perspectives à court terme ne sont pas encourageantes, malgré les efforts que déploient le gouvernement et cette société pour obtenir des commandes au pays et à l'étranger. Les frais de transport ainsi que l'utilisation de produits canadiens (bien qu'obtenus de fournisseurs liés à l'entreprise), augmentent non seulement le coût des wagons produits, comparativement aux concurrents canadiens, mais aussi la qualité des produits. Le retard connu dans le secteur de l'exploitation des hydrocarbures en mer a freiné le programme de diversification de l'usine dans le domaine de la construction de plates-formes de forage.

Il faut donc considérer que les perspectives d'avenir de la région de Pictou-New Glasgow sont inégales. La situation de quatre des cinq usines semble stable. A moyen terme, il existe la possibilité d'ouvrir dans la région une nouvelle mine de charbon qui, si le projet se concrétise, pourrait offrir plus de 150 emplois. Toutefois, la faiblesse du marché des wagons vient assombrir le tableau.

d) Zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth

En raison de sa population et de son activité économique, la région de Halifax-Dartmouth -- la plus importante de la Nouvelle-Écosse et des provinces atlantiques -- a connu, au cours de ces dernières années, une croissance de loin supérieure à celle des autres régions.

Trois facteurs ont contribué à ce taux très élevé d'activité économique, à savoir :

- \* la prospection en mer des hydrocarbures;
- \* l'importance croissante de la ville de Halifax comme centre d'affaires pour la région de l'Atlantique (particulièrement dans le domaine des finances et des assurances);
- \* l'essor du tourisme et de la tenue de congrès.

En 1986, on s'attend à un déclin (environ 50 p. 100) des travaux de prospection en mer des hydrocarbures; cette activité a récemment joué un rôle important au chapitre des investissements et de l'économie de la zone Halifax-Dartmouth. Les emplois dans ce secteur ont déjà commencé à diminuer. Les prévisions concernant les travaux menés au large des côtes de la Nouvelle-Écosse varient énormément, mais il semble qu'à moyen terme la zone de Halifax-Dartmouth connaîtra une baisse des investissements, une diminution des emplois et des activités commerciales reliés à la prospection. Il reste à espérer qu'un grand nombre d'entreprises considéreront la zone de Halifax-Dartmouth comme une base de services pour le projet Hibernia.

La perspective d'un essor de ces activités en mer a amorcé, en partie, la construction d'immeubles à bureaux et d'immeubles de luxe en copropriété dont la plupart ont été récemment terminés ou devraient l'être en 1986. Les espaces à bureau, par exemple, ont augmenté de 21 181 m<sup>2</sup> en 1983 et de 26 383 m<sup>2</sup> en 1984. En 1985 et au début de 1986, il y aura plus de 92 900 m<sup>2</sup> disponibles. Ce chiffre dépasse de loin la capacité d'absorption du marché et, par conséquent, le taux d'espaces non loués, qui avait augmenté 8 p. 100 en mars 1985 à 19 p. 100 à la fin de la même année, franchira vraisemblablement le cap des 20 p. 100 en 1986. Plusieurs projets d'hôtels et de complexes résidentiels devront aussi être revus, étant donné le ralentissement actuel des activités de prospection en mer. Enfin à l'aéroport de Halifax le projet de l'Aerotech Park est en bonne voie. Signalons, entre autres, le démarrage de l'usine Pratt & Whitney.

A Halifax, l'activité portuaire continue d'être intense, et c'est là un signe encourageant. En 1985, le mouvement des marchandises a diminué de 1,8 p. 100 mais celui des conteneurs a augmenté de 1,5 p. 100. A moyen terme, on prévoit un essor de ces activités en raison des installations du port qui permettent d'accueillir les porte-conteneurs d'un nouveau modèle.

Cette expansion se poursuivra également dans le secteur des services, étant donné le rôle de Halifax, centre commercial et financier des provinces atlantiques. Le vrai défi consiste à savoir si les activités futures pourront absorber la capacité excédentaire créée par la vague de prospérité de ces dernières années, à une époque où toutes sortes de compressions sont imposées.

## ii) Secteurs névralgiques

La Nouvelle-Écosse fait face à un certain nombre de difficultés qui recourent à la fois les secteurs d'activité et les régions géographiques. Trois domaines de préoccupations ont été déterminés, à savoir les activités du gouvernement fédéral, le commerce et les transports.

### a) Ralentissement des activités du gouvernement fédéral

Le ralentissement des activités du gouvernement fédéral est d'une grande importance pour la Nouvelle-Écosse et la région de l'Atlantique. Il semble que ce phénomène se manifesterait de plusieurs façons :

- \* Dans bien des ministères et des organismes fédéraux, on procédera à une réduction des effectifs. Selon le budget fédéral de mai 1985, 15 000 années-personnes seront supprimées au cours des cinq prochaines années, dont 40 p. 100 au cours de l'exercice financier 1986-1987.
- \* Les activités de certains organismes fédéraux producteurs de biens ou de services ont été ou continueront d'être soit ralenties soit éliminées, telles les usines d'eau lourde de l'Énergie atomique.
- \* La qualité des services offerts à certains groupes de clients (par exemple, les services de la Garde côtière ou la protection des pêches) fait également l'objet de compressions. Ajoutons que dans certains secteurs, comme l'agriculture, les ports et les parcs nationaux, des frais d'utilisation pour recouvrer les coûts engagés commencent à être perçus.
- \* Le gouvernement fédéral a l'intention de diminuer le taux d'augmentation des paiements de transfert, c'est-à-dire le financement des programmes actuels, en l'absence d'une augmentation de recettes compensatrices, ce qui se traduira par une hausse du taux général d'imposition ou par une baisse du niveau des services, si les services fournis grâce aux transferts sont conservés.
- \* La réduction des mesures incitatives destinées à l'industrie (telles les subventions accordées dans le cadre du programme fédéral d'encouragements au secteur pétrolier) entraîne une baisse de l'activité économique dans des secteurs donnés. Celle-ci pourrait être compensée dans une certaine mesure par l'introduction de nouveaux stimulants, comme le Programme Entreprise Atlantique.

Prises individuellement, ces mesures de réduction peuvent généralement être justifiées par une augmentation de l'efficacité des services publics. Toutefois, elles ont pour effet de neutraliser, voire d'annuler les avantages des mesures d'expansion régionale prises par le gouvernement pour créer des emplois et stimuler la production. Les répercussions de cette réduction sur des communautés données sont préoccupantes, car il ne semble exister aucune solution permettant de régler les effets conjugués des mesures individuelles de réduction des activités.

b) Commerce

La libéralisation des échanges avec les États-Unis et ses conséquences sur l'économie de la province sont des questions importantes pour la Nouvelle-Écosse. On s'accorde à dire que cette libéralisation représentera un avantage net pour la province, mais il faut reconnaître que les effets seront différents selon les secteurs et les régions géographiques.

En 1984, cette province a exporté pour plus de 1,3 milliard de dollars de marchandises et en a importé pour 0,9 milliard. Le niveau des échanges de services n'est pas quantifiable. Plus de 70 p. 100 des exportations de la Nouvelle-Écosse sont destinés aux États-Unis et 50 p. 100 du total des exportations sont dirigés vers la Nouvelle-Angleterre (Maine, Vermont, New Hampshire, Massachusetts, Connecticut et Rhode Island) ainsi que vers les états du centre de la Côte atlantique (New York, Pennsylvanie et New Jersey). Les exportations destinées à ces marchés ont connu une hausse alors que celles destinées à d'autres marchés des États-Unis ou à d'autres pays ont diminué. On estime que 35 000 emplois (10 p. 100 de la main-d'oeuvre occupée) en Nouvelle-Écosse sont liés aux exportations.

Au cours des trois premiers trimestres de 1985, plus de 60 p. 100 des exportations de la Nouvelle-Écosse vers d'autres pays se composaient de matières premières et de leurs dérivés (poisson et produits du poisson - 34 p. 100; minéraux - 5 p. 100; pâtes et papiers - 22 p. 100). Les autres principaux produits d'exportation étaient du matériel roulant (24 p. 100 - principalement des pneus) ainsi que des produits chimiques et pétroliers (5 p. 100).

Les produits qui pourraient être affectés par la libéralisation des échanges commerciaux sont certains produits agricoles (produits laitiers, volaille et porc), les textiles, les boissons (bière), le bois de construction, l'acier et ses dérivés. Il est à craindre que la concurrence accrue au niveau des prix -- concurrence due aux importations -- ne réduise la vente de ces produits sur le marché intérieur. A l'exception des boissons, ces produits ne sont pas tous fabriqués dans la zone de Halifax-Dartmouth.

Les répercussions découlant des barrières non tarifaires et des mesures de compensation en vigueur aux États-Unis sont plus inquiétantes pour l'économie de la Nouvelle-Écosse; les droits compensateurs sont liés aux subventions de toutes sortes offertes aux industries pour s'implanter en Nouvelle-Écosse. Si par suite des négociations commerciales avec les États-Unis, ces subventions venaient à être éliminées, les avantages obtenus grâce à la libéralisation des échanges commerciaux pourraient facilement être neutralisés par les pertes découlant de la disparition des programmes d'encouragement à l'expansion régionale.

### c) Transports

Environ 60 p. 100 de la valeur des marchandises produites en Nouvelle-Écosse sont expédiés hors de la province - 34 p. 100 dans le reste du Canada et 26 p. 100 hors du pays. Le réseau de transport qui permet d'acheminer ces marchandises vers leurs diverses destinations joue donc un rôle vital en Nouvelle-Écosse, tout comme les tarifs d'expédition.

Au chapitre des exportations, la Nouvelle-Écosse -- grâce aux installations de conteneurs dans la zone métropolitaine de Halifax-Dartmouth -- semble être avantagée par rapport au centre du Canada, selon la destination des marchandises, mais c'est au niveau du commerce intérieur que la Nouvelle-Écosse est désavantagée. En effet, les tarifs du transport des marchandises expédiées à partir de la Nouvelle-Écosse vers les provinces du centre du Canada ont été diminués de 10 p. 100 en raison des subventions octroyées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (niveau intrarégional) et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique (marchandises destinées à l'Ouest). Environ les trois quarts des paiements sont versés au secteur du camionnage et la plupart du reste au secteur ferroviaire (moins de 1 p. 100 est payé aux transporteurs maritimes). Malgré cela, les provinces du centre du Canada ont un avantage au niveau des coûts quant à l'expédition de marchandises aux principaux marchés canadiens que sont le Québec et l'Ontario. Les coûts de transport défavorisent également les entreprises locales qui font appel aux produits des provinces du centre du Canada.

La "déréglementation" du transport suscite des réactions contradictoires. La déréglementation du camionnage, par exemple, est bien accueillie, car elle devrait supprimer les barrières et les disparités entre les provinces. Par contre, on s'inquiète de la déréglementation appliquée aux chemins de fer, car les tentatives faites pour intensifier la concurrence peuvent ne pas signifier grand chose dans une région desservie principalement par une seule société ferroviaire (le CN). Lors de la négociation de contrats "confidentiels", les entreprises de la Nouvelle-Écosse pourraient être désavantagées par rapport à celles qui sont établies dans les régions du centre du Canada. On craint également que les services ferroviaires à destination de centres plus éloignés et moins importants ne souffrent de la situation et que le port de Halifax ne soit à la merci du CN pour ce qui est

de la fixation des tarifs. Le transport côtier suscite également des préoccupations dans la mesure où les expéditeurs sont forcés d'utiliser des navires canadiens qui sont peu économiques, à une époque où il semble que l'on fasse davantage appel à des transporteurs maritimes qu'à des transporteurs terrestres, et ce, tant pour les expéditions locales que pour celles destinées à l'est des États-Unis.

Dans le secteur du transport aérien, les perspectives sont généralement encourageantes. Bien que l'on ait exprimé une certaine inquiétude quant aux services fournis aux localités moins importantes (services qui pourraient se détériorer) et à l'augmentation éventuelle des tarifs, on s'attend généralement à ce que la déréglementation ouvre aux petits transporteurs de nouveaux débouchés, ce qui pourrait améliorer les services. Enfin, selon les prévisions, il faudra attendre un an ou deux avant que le système ne se mette en place et que les deux grands transporteurs aériens (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien Pacifique) s'unissent à différentes compagnies aériennes régionales. L'une des conséquences de ces mesures pourrait être l'amélioration des appareils desservant les centres moins importants de la Nouvelle-Écosse et des provinces atlantiques, ainsi que de meilleurs horaires. De plus, les perspectives d'amélioration du service aérien à destination de la Nouvelle-Angleterre sont bien meilleures.

## 5. CONCLUSION

En Nouvelle-Écosse, les prévisions économiques semblent moins rassurantes qu'il y a un an et ce, en raison des facteurs suivants :

- ° le déclin de la prospection en mer et des activités qui s'y rattachent;
- ° les délais reliés au projet Venture;
- ° les compressions imposées par le gouvernement fédéral;
- ° la menace américaine de droits compensateurs.

Malgré cela, de nombreuses initiatives lancées par le gouvernement fédéral dans l'est de la province, en particulier dans la région du Cap-Breton, devraient apporter des changements positifs.

Cependant, trois dénominateurs communs à l'économie canadienne joueront, à moyen terme, un rôle important sur l'économie de la Nouvelle-Écosse, il s'agit des compressions imposées par le gouvernement fédéral, des négociations sur la libéralisation des échanges avec les États-Unis et de la déréglementation des transports. Ces trois facteurs renforcent le rôle du gouvernement fédéral, rôle clé si l'on place les répercussions au niveau régional dans la balance des décisions qui seront prises dans ces trois domaines.

