

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 16 mai 1983

La séance est ouverte à 11 heures.

• (1105)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le vendredi 13 mai 1983, de la motion de M. Pepin: Que le projet de loi C-155, tendant à faciliter l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports, ainsi que de l'amendement de M. Benjamin (p. 25389).

L'hon. Donald J. Johnston (ministre d'État chargé du Développement économique et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Monsieur le Président, à cette étape du débat, je voudrais signaler aux députés l'importance que revêt cette mesure pour l'expansion économique du Canada tout entier et de chacune des régions.

Nous savons tous que le Canada se compose d'un ensemble de particularités régionales dont il tire sa force. La santé économique procure aux régions des avantages réciproques par le jeu de l'association et de la collaboration, et partant, ces régions enrichissent le pays tout entier.

[Français]

De concert avec les mesures budgétaires annoncées récemment par le ministre des Finances (M. Lalonde), l'initiative en matière de transport sera l'une des principales forces motrices de la relance économique aujourd'hui. En outre, et de façon plus importante à la longue, elle aidera à donner un élan au développement économique pour les prochaines années. Parmi toutes les mesures adoptées par le gouvernement en vue de favoriser la relance et de promouvoir le développement, l'initiative en matière de transport dans l'Ouest est sûrement au premier rang des initiatives importantes. Bien que l'initiative en matière de transport dans l'Ouest vise principalement à renforcer les secteurs de l'agriculture et des transports au sein de l'économie, elle est aussi une mesure de grande portée à plusieurs facettes et à long terme qui aura une incidence positive et durable sur plusieurs autres secteurs de l'économie. Elle est donc une partie intégrante de la stratégie gouvernementale d'ensemble qui vise à sortir le Canada du marasme économique mondial.

[Traduction]

L'agriculture et les transports sont deux des principaux piliers de l'économie canadienne. La production agricole, pivot traditionnel de notre économie, représente maintenant 16 p. 100 de notre produit national brut et 10 p. 100 du volume global de nos exportations. L'efficacité et l'ardeur au travail

des agriculteurs canadiens ont contribué pour beaucoup à notre balance commerciale favorable et font que les Canadiens dépensent pour se nourrir une part moins importante de leurs revenus que dans presque n'importe quel autre pays du monde. L'alimentation coûte en moyenne aux Canadiens moins de 17 p. 100 de leurs revenus, ce qui les place au deuxième rang, derrière les États-Unis, de tous les pays.

Le secteur des transports est lui aussi très important. Sans un système sûr et efficace pour l'expédition de nos produits vers les marchés canadiens d'abord, puis vers ceux de l'étranger, la position du Canada vis-à-vis des grands pays commerçants du monde serait gravement compromise.

• (1110)

Fait intéressant, l'histoire nous apprend que les premiers explorateurs européens ne sont pas tant venus découvrir le Canada que le contourner, à la recherche du passage du Nord-Ouest qui les aurait mené en Chine et en Orient pour y faire le commerce. Ils crurent avoir échoué dans leur entreprise. Mais quand le premier train de voyageurs transcontinental atteignit Vancouver en 1887, bien des gens y virent la réalisation du grand rêve qui animait ces premiers explorateurs. Nous venions de trouver ce passage fabuleux qui allait en outre nous procurer les richesses d'une terre vierge qui restait à défricher et à cultiver. Peu importe qu'il ait fallu, pour y parvenir, utiliser aussi le transport ferroviaire en plus du transport maritime. Ce qui comptait, c'était d'avoir finalement réalisé ce lien qui allait favoriser l'expansion de notre pays.

Près de 95 ans plus tard, nous voulons aujourd'hui, grâce à ce projet de loi sur les transports de l'Ouest, moderniser nos voies commerciales. Nous avons toujours les mêmes objectifs que les bâtisseurs du chemin de fer au XIX^e siècle, c'est-à-dire poursuivre l'édification de notre pays et accroître notre commerce pour le bien de tous les Canadiens, où qu'ils vivent et quels que soient leurs moyens d'existence.

Le réseau ferroviaire de l'Ouest a été construit, comme je l'ai dit, à la fois pour favoriser le commerce et édifier notre pays. En effet, l'Ouest avait besoin d'un chemin de fer pour poursuivre sa colonisation et acheminer ses produits vers les marchés de l'extérieur, et c'est là une des conditions qu'il avait posées pour entrer dans la Confédération. Grâce à l'établissement du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau en 1897, en échange de la construction d'une nouvelle voie, les colons de l'Ouest ont pu faire venir des marchandises de l'extérieur et faire sortir du grain de la région à un prix avantageux. Ce tarif a été bien utile à l'époque. Mais comme d'autres l'ont dit avant moi, d'autres changements importants s'imposent pour libérer l'Ouest des contraintes et des distorsions causées par l'ancienne structure tarifaire. Par conséquent, cette initiative n'est rien de moins qu'une nouvelle phase importante de développement qui, comme la plupart des phases antérieures, profitera non seulement l'Ouest, mais à tout notre pays.