

On trouvera un nombre presque aussi élevé d'années-personnes, soit plus de 70,000, dans les trois autres provinces de l'Ouest qui, bien entendu, profiteront le plus de ce programme. Selon nos prévisions, environ le quart des dépenses que feront les chemins de fer entre 1983 et 1992 toucheront directement l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. La part de l'Alberta devrait s'élever à 2.7 milliards de dollars. Soit dit en passant, la plus grande partie de ces dépenses ira vraisemblablement aux industries de traitement des métaux et du bois, ce qui devrait contribuer à diversifier l'économie de l'Alberta, comme le veulent tous les habitants de la province. Le Manitoba et la Saskatchewan recevront aussi leur juste part des travaux à effectuer. Certains projets, comme de nouveaux ateliers de réparations à Moose Jaw et à Winnipeg, créeront quelque 25,000 emplois dans ces deux provinces. Tout comme en Colombie-Britannique et dans le reste du pays, ces projets auront aussi des retombées sur d'autres secteurs de l'économie.

● (1120)

[Français]

Les provinces du centre du Canada, l'Ontario et le Québec, participeront aussi aux activités économiques mises en marche grâce à l'initiative en matière de transport dans l'Ouest. Nous prévoyons que 37 p. 100 des 16.5 milliards de dollars que les sociétés ferroviaires prévoient dépenser iront à l'Ontario et au Québec. A court et à moyen termes, le principal effet de l'initiative en Ontario et au Québec découlera de l'achat de rails, de matériaux roulants et de locomotives. Tout ceci sera le résultat de l'accroissement de la capacité des chemins de fer de l'Ouest. Les dépenses relatives au matériel de transport en Ontario et au Québec devraient compter pour 60 p. 100 d'un total de plus de six milliards de dollars qui seront dépensés dans ces deux provinces. Pendant la décennie, ces dépenses et celles se rapportant à d'autres secteurs devraient créer 135,000 années-personnes en Ontario et environ 60,000 au Québec. Je devrais dire à ce moment-ci que l'ensemble de l'initiative en matière de transport dans l'Ouest n'aura pas d'effet néfaste sur la répartition et l'acheminement des céréales vers l'Est. Toutes les principales études démontrent jusqu'à maintenant que l'industrie du transport et de la manutention des céréales connaîtra une croissance saine et continue dans l'avenir prévisible.

[Traduction]

Les conséquences économiques cumulatives pour les quatre provinces de l'Atlantique pourraient représenter 23,500 années-personnes, un demi-milliard de dollars en revenu de travail et des ventes industrielles de 1.6 milliard au total.

Ces quelques chiffres donnent une idée des répercussions à court et à moyen terme de l'activité économique qu'entraînera cette initiative gouvernementale extrêmement importante dans l'ensemble du pays. A mon avis, ce programme permet à toutes les régions du Canada de faire leur part pour mener à bien ce projet national essentiel. Il renforcera toutes les régions en leur permettant d'exploiter leurs propres atouts et avantages naturels.

Je m'en voudrais cependant de ne pas mentionner aussi pourquoi je pense et j'espère que l'initiative de transport de l'Ouest renforcera l'ensemble de l'économie canadienne. Ce

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

programme fera beaucoup plus que créer des emplois, même si ce résultat est déjà assuré. Les 375,000 années-personnes qu'il créera et qui seront, je le répète, réparties équitablement dans tout le pays, constituent un élément important du programme gouvernemental pour favoriser la reprise économique du Canada à la suite de la récession mondiale.

Mais l'initiative de transport de l'Ouest constitue aussi un investissement dans l'avenir du Canada. Bien entendu, il s'agit tout d'abord d'un investissement dans le développement à long terme de l'Ouest de demain. Ce n'est pas la première fois qu'on le dit, bien sûr, monsieur le Président, mais cela vaut la peine d'être répété. La structure tarifaire actuelle du transport ferroviaire dans l'Ouest fausse l'économie de l'Ouest et l'oblige sans raison à s'en tenir à des méthodes désuètes, ce qui lui enlève la souplesse voulue pour relever les défis de l'avenir. Les liens du passé empêchent l'Ouest de profiter au maximum de ses avantages économiques naturels. Ce n'est pas seulement l'Ouest qui en souffre, mais tout le pays.

Si l'on n'améliore pas le réseau de transport de l'Ouest, cette distorsion va persister. Tant que la structure tarifaire ne sera pas modifiée, l'Ouest ne pourra pas diversifier son économie autant qu'il le devrait. Les agriculteurs ne seront pas non plus poussés à diversifier leur production.

L'Ouest a bien d'autres produits qui seront de plus en plus demandés sur les marchés mondiaux à mesure que la reprise s'affirmera, ce qui devrait permettre à l'économie de l'Ouest de croître et de se développer rapidement. Comme toujours, à cause de la géographie du Canada, les producteurs de l'Ouest, qu'il s'agisse des producteurs céréaliers ou autres, ont beaucoup de mal à acheminer leurs produits vers les marchés mondiaux. Le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau ne fait qu'aggraver le problème, puisque nos producteurs concurrentiels dans l'Ouest ne disposent pas d'un réseau de transport satisfaisant. Les changements apportés au tarif fourniront l'impulsion et le stimulant financier qu'il nous faut pour établir un réseau de transport qui permettra à l'Ouest du Canada d'avoir accès aux marchés mondiaux et rehaussera notre réputation de pays exportateur fiable et concurrentiel.

Le développement économique de tout l'Ouest du pays est en jeu. Si l'Ouest peut se développer à sa façon en exploitant ses propres possibilités économiques et en prenant ses propres décisions économiques, tous les Canadiens ne peuvent qu'en profiter.

● (1125)

[Français]

Trop souvent, les questions économiques sont abordées comme si les participants étaient soit gagnants, soit perdants. Ceci n'a jamais été et ne devrait jamais être le principe fondamental de l'union économique canadienne. Cette union est plutôt une entente par laquelle tous les Canadiens sont gagnants dans le cadre d'une politique sage et bien administrée. Les initiatives en matière de transport dans l'Ouest représentent une de ces politiques sages à l'intérieur de laquelle tous les Canadiens, maintenant et à l'avenir, peuvent gagner. Voilà pourquoi ces initiatives méritent l'appui de tous les députés.