

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Les avantages économiques de ces mesures peuvent être classés en deux catégories. D'une part, nous avons les avantages découlant de la construction telle quelle, qui se feront sentir à court et à moyen terme. D'autre part, nos enfants et petits-enfants seront les principaux bénéficiaires de la modernisation du réseau de transport, grâce à laquelle notre économie saura mieux relever les défis du XXI^e siècle.

Prenons d'abord les avantages à court et à moyen terme. Cette initiative va créer presque immédiatement des milliers d'emplois dans le secteur du bâtiment. Il faudra en effet poser des rails, construire des ponts et percer des tunnels dans les montagnes. En fait, c'est déjà commencé grâce à l'aide financière provisoire accordée aux chemins de fer. Nous aurons besoin immédiatement de rails d'acier et de traverses de bois, ce qui donnera des emplois aux travailleurs des aciéries et de l'industrie forestière dont un grand nombre ont été réduits au chômage ou obligés d'occuper des emplois ne faisant pas appel à leurs connaissances, à cause de la récession mondiale. Les salaires qui leur seront versés auront un effet multiplicateur qui sera nettement ressenti par le secteur tertiaire, surtout l'industrie sidérurgique et l'industrie forestière si durement touchées par la récession internationale.

Mais ce n'est qu'un début. Au cours des dix prochaines années, quand les résultats commenceront à apparaître, de nombreux secteurs de l'économie entreront dans la danse. L'accroissement de la production agricole exigera davantage de machines agricoles, d'engrais, de matériel et de services. Les fabricants devront produire du matériel roulant pour transporter non seulement la production agricole, mais encore les autres ressources de l'Ouest telles que la potasse, les produits pétrochimiques et le charbon qu'un système de transport fiable pourra acheminer vers les marchés mondiaux. Les chemins de fer s'équiperont des systèmes de communication, de contrôle du trafic et de sécurité les plus perfectionnés, offrant d'importants débouchés à nos industries technologiques.

• (1115)

Le gouvernement estime que les 16.5 milliards qui seront dépensés par les chemins de fer entre 1983 et 1992 représentent pour l'industrie un chiffre d'affaires de 34.8 milliards, sous forme directe et indirecte. Nous évaluons à près de 375,000 années-personnes le nombre d'emplois créés au cours de cette période, ce qui représente une masse salariale de 12.2 milliards.

[Français]

J'aimerais aussi ajouter qu'au cours de la décennie les industries et les travailleurs canadiens, les équipes de production dans divers secteurs industriels perfectionneront leurs propres compétences et en développeront de nouvelles. Les compétences, c'est-à-dire l'expertise, le savoir-faire dans de nouveaux modes de transport et de communication seront elles-mêmes une denrée exportable vers de nombreux autres pays qui, eux aussi, doivent faire face à la modernisation de leur système de transport.

Dans cette nouvelle ère, la connaissance et l'information comptent autant que des produits matériels. Ces compétences seront un nouvel atout important pour l'avenir de l'économie canadienne tout entière. Mais comme je l'ai déjà dit, le Canada est un pays composé de régions économiques complémentaires et reliées, et ainsi nous devons aussi considérer les nombreuses façons dont les retombées économiques associées à la phase de la construction en matière des initiatives de transport dans l'Ouest peuvent être réparties entre les régions du Canada.

A titre de ministre d'État responsable du Développement économique et ministre d'État responsable des Sciences et de la Technologie, ceci constitue une question d'intérêt spécial. Bien que l'on traite d'initiatives en matière de transport dans l'Ouest, l'échelle du projet est telle que toutes les régions peuvent s'attendre à en ressentir l'impact sur leur économie.

La distribution des retombées telle que proposée est équitable et a l'avantage supplémentaire d'être sensée au niveau économique, en bâtissant sur les forces de chaque région de façon à ce que tous puissent contribuer à un projet qui, en fin de compte, les favorisera toutes.

[Traduction]

D'autre part, comme l'Ouest est à l'origine de cette initiative dans le domaine des transports, il est normal que cette région soit au centre de l'activité économique générée par ce projet. Les quatre provinces de l'Ouest absorberont environ 57 p. 100 des stimulants économiques créés par les 16.5 milliards qui seront dépensés au cours des dix prochaines années. Au cours de la même période, plus de 157,000 années-personnes d'emploi pourront être créées dans les quatre provinces de l'Ouest ce qui aura, comme je l'ai déjà dit, un effet multiplicateur sur l'économie.

La Colombie-Britannique, qui devrait profiter du tiers des 16.5 milliards investis par les chemins de fer, sera au centre des activités de construction. La construction d'une voie double à travers les montagnes va créer des milliers d'emplois dans le secteur du bâtiment. A cela viendront s'ajouter les emplois créés pour rénover et agrandir les terminus et construire de nouveaux ateliers de réparation. Les industries minières, métallurgique et forestière seront sensiblement touchées. On prévoit que la nouvelle activité économique découlant de l'initiative de transport de l'Ouest créera 87,000 années-personnes d'emploi seulement en Colombie-Britannique.

Par ailleurs, l'expansion des installations portuaires de la côte du Pacifique permettra à la Colombie-Britannique d'expédier le volume accru de produits qui seront acheminés grâce au réseau ferroviaire modernisé et amélioré. Le gouvernement fédéral a affecté des millions de dollars à l'expansion des terminus de manutention du charbon à Roberts Bank dans le sud de la province et aux terminus de céréales et de charbon de Ridley Island près de Prince-Rupert. Les travaux d'aménagement de ces superports vont bon train.