

Les crédits

sieurs années, les intervenants économiques le demandent aux deux gouvernements.

Il est temps aujourd'hui que les deux gouvernements s'impliquent à fond pour qu'une région éloignée telle l'Abitibi-Témiscamingue ait de l'argent pour la réfection de cette route afin d'y assurer une meilleure sécurité routière pour les usagers.

Un autre domaine important, monsieur le Président, c'est celui de l'industrie du camionnage. Ce matin, d'autres intervenants en ont parlé. J'ai un article ici qui a paru dans *L'écho du transport*, en mars 1992, que je cite:

Le 6 décembre 1991, le gouvernement du Canada annonçait une série de mesures concernant le secteur des transports. Ces dispositions devraient en principe améliorer le régime fiscal des transporteurs et des sous-traitants. En prenant avantage de ces mesures, les entreprises du transport routier devraient, estime-t-on, devenir plus compétitives.

Histoire de se mettre dans le contexte, énonçons les mesures touchant le transport routier. Le gouvernement a fait beaucoup de choses depuis les derniers mois, en collaboration avec les syndicats, les transporteurs indépendants, etc. Ils ont mis en place un programme de compensation des pertes sur deux ans offrant une remise partielle de la taxe fédérale d'accise sur le diesel offerte aux entreprises de transport en échange d'une réduction des pertes qu'elles utiliseraient par ailleurs pour réduire leurs impôts sur le revenu à l'avenir; les camionneurs pourront aussi choisir une remise semblable, mais plus simple sur le plan administratif, qui vise principalement les voituriers-remorqueurs indépendants; l'ajustement des taux d'amortissement afin de mieux refléter la dépréciation réelle, grâce à l'augmentation du taux de la DPA de 30 p. 100 à 40 p. 100 sur les camions, tracteurs et semi-remorques servant au transport de fret; affectation de 2,7 millions de dollars à la création d'une coopérative qui utilisera son pouvoir d'achat pour contribuer à réduire les coûts de l'équipement et de l'approvisionnement des voituriers-remorqueurs qui louent leurs services.

Il y a eu beaucoup de mesures. Si le fédéral a adopté ces mesures dans le but d'aider au redressement de l'économie de l'industrie du camionnage, il faut également retenir de cette initiative que le gouvernement Mulroney se rend finalement compte que le transport des marchandises est une affaire de très gros sous et que la relance de l'économie y est étroitement liée. Conséquemment, il lui faut soutenir le secteur du transport par camion en lui procurant d'intéressants leviers économiques.

Monsieur le Président, dans cette revue, l'article est signé par Jean-Jacques Savard. En terminant, il ajoute ceci, et je cite:

À mon avis, seul un effort concerté des gouvernements fédéral et provincial parviendra à redonner à l'industrie du transport routier par camion son erre d'aller. Ottawa a démontré son bon vouloir. Compte tenu du contexte politique actuel, le Québec doit saisir le message et faire sa part.

Monsieur le Président, nous savons que c'est important, l'industrie du camionnage. Mais il y a une chose,

tous les gouvernements doivent s'impliquer. Ce n'est pas seulement l'affaire du gouvernement fédéral, il faut maintenir cette sécurité au Canada.

Le député de Thunder Bay—Atikokan mentionne dans sa motion le côté ferroviaire. On sait qu'en Abitibi-Témiscamingue, monsieur le Président, une chose est très difficile: connaître les états d'âme de la société d'État, les dirigeants qui sont dans leur tour d'ivoire à Montréal, soit de VIA ou du Canadien National. Les travailleurs essaient depuis des mois d'avoir des réponses. J'essaie d'obtenir des réponses dans cette Chambre en déposant des questions au *Feuilleton et Avis* et, à chaque fois, la réponse qui arrive au Parlement est celle-ci: c'est confidentiel.

• (1530)

On se bat depuis des mois pour maintenir le réseau ferroviaire. On n'a qu'à regarder le dossier Franquet-Chapais, un des seuls dossiers qui a été gagné par les intervenants économiques, par les travailleurs, suite à une décision rendue par l'Office national des transports à l'avantage de l'Abitibi-Témiscamingue. Immédiatement après, on a vu les dirigeants du CN et leur avocat, Me Cantin, revenir avec une batterie d'avocats pour dire qu'ils en appelaient de la décision. Aujourd'hui, cette cause est encore devant le tribunal, mais je peux vous dire qu'un jour, ce dossier-là remportera la victoire pour les régions éloignées.

Le Canadien National, les dirigeants du conseil d'administration et ceux de la section Saint-Laurent au Québec, quand ils ont décidé, il y a quelques années, de faire un détour par le Lac-Saint-Jean et s'en aller directement à Rouyn-Noranda, ils ont pénalisé les travailleurs de Senneterre et les travailleurs d'Abitibi-Témiscamingue. Cela, ce fut toute une perte d'emplois.

Monsieur le Président, en terminant, je dis que le gouvernement en place travaille très fort, mais c'est en collaboration avec les partis politiques, avec les syndicats, avec les intervenants économiques de tout le Canada, avec les provinces surtout qu'on pourra améliorer notre sécurité aérienne, la sécurité routière et la sécurité ferroviaire. On a beaucoup de chemin à faire, mais ensemble, nous pouvons le faire.

[Traduction]

M. Robert D. Nault (Kenora—Rainy River): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir parler de ce sujet particulièrement important pour la circonscription de Kenora—Rainy River.