

*Les crédits*

Notre compétitivité est liée aux transports qui ont une influence sur ce que nous vendons sur notre marché national mais également sur le marché international où c'est un facteur encore plus déterminant en raison de l'importance primordiale du coût du transport. Ce dernier entre dans la composition du prix de vente final de chaque produit et de chaque service que nous vendons. Il influence le prix des produits tirés de nos ressources naturelles, qui se vendent bon marché et en vrac; de tels produits constituent la majorité de nos exportations. Le coût du transport peut représenter jusqu'à 30 p. 100 du prix de vente final. C'est beaucoup, 30 p. 100.

Nous essayons de devenir plus efficaces et plus productifs. Oui, nous devons essayer de rationaliser. Il y a eu des pertes d'emploi, nous le savons. Il y avait trop de camionneurs, ils étaient trop nombreux sur les routes pour répondre aux besoins de notre marché.

Mais revenons au prix de vente final. L'étendue de notre pays et les distances qui séparent un océan de l'autre rendent nos principales exportations extrêmement chères et font que certaines régions ne sont pas concurrentielles. Et c'est pour ça que le gouvernement fédéral a toujours été et sera toujours un ardent défenseur des transports, que ce soit les transports aériens, les transports maritimes, les transports routiers ou les transports ferroviaires.

Mon collègue de Calgary-Sud-Est, qui a parlé un peu plus tôt, a démontré que le gouvernement avait mis en place un cadre réglementaire efficace qui a permis l'amélioration des services de sécurité et des choix et le maintien de services de transport pour les Canadiens à des tarifs raisonnables. Mais le gouvernement ne s'est pas reposé sur ses lauriers. Il est allé plus loin et a appuyé activement l'industrie du transport en prenant certaines initiatives, dans certains domaines, pour régler les problèmes qui s'y posaient.

Voici un exemple de notre détermination à agir quand on nous le demande. L'été dernier, il ne faisait pas de doute que l'industrie du camionnage éprouvait des difficultés financières. Le gouvernement fédéral est intervenu. Il faut bien comprendre que ce domaine ne relève pas uniquement du gouvernement fédéral. Il concerne les gouvernements provinciaux et, bien sûr, les camionneurs eux-mêmes. Le gouvernement fédéral est intervenu juste à ce moment-là pour trouver des solutions à leurs problèmes. C'étaient de vrais problèmes. Le ministre des Transports a formé un groupe de travail pour s'occuper de cette question. C'est ce gouvernement qui a instauré

le processus visant à trouver des moyens pour régler les problèmes de l'industrie du camionnage.

Le gouvernement n'a pas abandonné les camionneurs à l'époque et il ne le fera pas dans ces moments difficiles. Il est venu à leur rescousse. Pendant plusieurs mois, le groupe de travail sur le transport routier a rencontré les principaux intervenants, beaucoup d'analystes indépendants et des firmes d'experts-conseils non gouvernementales. Après ce travail acharné, il a présenté des recommandations. Pour les propriétaires-exploitants, le noeud du problème, c'était l'insuffisance et l'instabilité des revenus. Les études qui ont été faites révèlent qu'en temps de récession, comme c'est le cas dans le monde entier, les grandes compagnies de camionnage réduisent le niveau de leurs services. Afin de continuer à utiliser leurs camions et les services de leurs chauffeurs, les propriétaires-exploitants qui ne veulent pas sortir de l'industrie, sont obligés d'accepter tous les contrats qu'ils peuvent trouver. Cela a entraîné des séries successives de réductions de tarifs qui, conjuguées à la récession, se sont traduites par une réduction du volume du trafic venant aggraver le problème. Nous sommes donc intervenus et nous avons fait face au problème. Nous avons aidé le secteur dans toute la mesure du possible.

Le ministre des Transports est arrivé à la conclusion qu'il fallait accorder une remise partielle de la taxe d'accise fédérale sur le gazole et le carburant d'avion. Il s'était rendu compte qu'il y avait un problème. La remise s'applique aux achats de gazole et de carburant d'avion assujettis à la taxe d'accise de 4 p. 100. Les entreprises de transport bénéficient donc de liquidités temporaires représentant environ 120 millions de dollars par année car elles peuvent réclamer une remise de 3c. par litre de carburant. En échange, elles acceptent de réduire le montant de leurs pertes qu'elles peuvent reporter aux fins du calcul de l'impôt sur le revenu. Il s'agit donc d'un programme à deux volets.

Deuxièmement, il y a eu un rajustement des taux des déductions pour amortissement. Ce rajustement rend le coût de l'équipement comparable aux coûts payés par leurs concurrents et par les entreprises américaines. Le ministre des Transports, conseillé par son groupe d'étude, a donc rajusté la déduction pour amortissement de sorte à mieux refléter la dépréciation réelle. Le taux est donc passé de 30 à 40 p. 100 pour les camions de transport et les tracteurs de remorques, de 7 à 10 p. 100 pour les wagons de chemin de fer et de 4 à 10 p. 100 pour les camions et les autres actifs des sociétés ferroviaires de la classe 1.