

Initiatives ministérielles

liers de travailleurs déménagent au sud de la frontière, le gouvernement ne peut même pas apporter son aide.

Les camionneurs ne demandent pas la charité, ils demandent de l'aide.

Pour illustrer à quel point on vole Pierre pour donner à Paul, comme je le disais dans mon exemple, la remise sur le combustible diesel s'appliquera au combustible acheté en 1991 et en 1992. En fait, le projet de loi n'aide les petites entreprises et les camionneurs indépendants qu'en atténuant leurs problèmes temporaires de liquidité, ce qui est évidemment acceptable, mais en mettant fin au programme à la fin de l'année, si le projet de loi est adopté rapidement, le gouvernement apporte une aide insuffisante et trop tardive.

En somme, même si je me réjouis des dispositions contenues dans le projet de loi, je demeure sceptique au sujet de l'efficacité de l'aide qu'il permettra d'apporter à l'industrie du camionnage, compte tenu de la dépréciation de biens d'équipement très coûteux, et au sujet du montant de la remise de taxe sur le combustible diesel prévue dans les dispositions relatives au report prospectif de pertes.

Nous appuyons le projet de loi et nous n'essaierons pas d'en retarder l'adoption. Toutefois, la réponse du gouvernement à la situation de l'industrie du camionnage, qui traverse rien de moins qu'une crise, est très décevante.

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, je veux moi aussi faire quelques observations sur le projet de loi C-75. Je serai bref.

La nécessité de ce projet de loi se fait sentir depuis bien des années déjà. Il faut en effet remonter au Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*, à la déréglementation de l'industrie aéronautique, de l'industrie ferroviaire et de l'industrie du transport routier.

Dans l'industrie du transport routier, cette déréglementation, qui a non seulement été adoptée par la Chambre, mais a également été présentée et adoptée par le gouvernement libéral qui était alors au pouvoir en Ontario, a eu pour résultat que nous avons vu à l'extérieur de cette Chambre, à Toronto, à Windsor, un peu partout au Canada, de pâté de maisons en pâté de maisons, voire sur des milles, des semi-remorques arrêtées sur le bord de la voie, leurs conducteurs et leurs propriétaires protestant contre l'inaction du gouvernement.

En fait, ce qui s'est produit, c'est que nous nous sommes trouvés dans une situation où il y avait trop de camions pour le peu de marchandises à transporter. Cela, nous l'avions prédit.

Avec la réglementation, il y avait un équilibre, il fallait répondre aux besoins et aux attentes du public, et l'on ne

pouvait entrer dans cette industrie que si la demande était suffisante. Sans être parfait, ce système assurait une certaine stabilité, il ne permettait pas à quiconque nourrissait un rêve d'investir toute sa fortune dans l'achat d'une semi-remorque dans l'espoir de faire des sous.

Avec la déréglementation, on a ouvert les vannes. Beaucoup d'honnêtes hommes et d'honnêtes femmes ont décidé de se lancer en affaires. C'étaient des entrepreneurs, ils estimaient qu'ils étaient à la hauteur, qu'ils sauraient se défendre contre la concurrence, mais ils n'avaient pas prévu que d'autres pensaient de même, que d'autres convaintraient les banquiers de leur prêter de l'argent et de les endetter pour de nombreuses années à venir; ils n'avaient pas prévu la concurrence que leur livreraient les transporteurs américains; ils n'avaient pas prévu le phénomène de consolidation qui commençait à se manifester, même s'il y avait des signes assez apparents que cela s'en venait; enfin, ils n'avaient pas prévu qu'il n'y aurait pas assez de travail pour leur permettre d'arriver.

Ils ont donc crié au secours. Ils ont exigé que les gouvernements fédéral et provinciaux interviennent pour rendre leur survie possible.

Alors, qu'a fait le gouvernement fédéral? Il a eu de longs entretiens; il a tenu des réunions et organisé des consultations d'où est sorti le projet de loi C-75. Bel effort!

Pour ce qui est de la remise de la taxe sur les combustibles, 500 \$, c'est beaucoup pour ma voiture, mais pour un camionneur, ça représente peut-être un, deux, trois ou même cinq pleins. Je ne suis pas certain de la capacité des réservoirs ni de ce que ça coûte. Ce léger avantage, il le perd aussitôt, comme par un tour de passe-passe.

En ce qui concerne l'amortissement, ils sont loin de leurs concurrents américains. J'avais qualifié de mesure temporaire le projet de loi précédent. Et celui-ci n'est pas mieux. Ces mesures temporaires sont conçues pour apaiser les camionneurs, pour leur faire croire que le gouvernement se préoccupe vraiment de leur sort et fait tout ce qu'il peut pour eux. Je parie que nombre d'entre eux n'auront même pas envie de se rendre à l'invitation du gouvernement. Ils ne prendront pas part à ce programme parce qu'il est insignifiant.

Comme l'a si bien fait remarquer il y a un instant le député de Hamilton-Ouest, il est parfaitement inutile à ceux qui ont déjà leur semi-remorque, car il s'adresse uniquement aux nouveaux venus ou aux nouvelles acquisitions. Si les camionneurs existants font faillite, il n'y aura pas de nouvelles acquisitions. Ce n'est certainement pas eux qui achèteront une nouvelle semi-remorque pour remplacer la leur.