

ment au chapitre de la taxe de transport aérien, car ces modifications vont dans le sens de la privatisation, du paiement par l'utilisateur et du recouvrement des coûts, de sorte que cette partie de l'industrie des transports n'ait pas à être subventionnée par l'État. C'est pourquoi nous sommes contre les amendements du Bloc québécois, car ils auraient pour effet de nous détourner de la voie dans laquelle s'engage le gouvernement.

Les billets d'avion achetés au Canada sont actuellement assujettis à un droit fixe de 10 \$ plus 7 p. 100, jusqu'à un maximum de 40 \$. Ces droits sont imposés par la Loi sur l'accise, même s'ils ressemblent davantage à des droits d'utilisation qu'à de véritables taxes. Toutes les recettes vont au ministère des Transports, qui les verse au secteur aviation de ses dépenses. Cette taxe compose la majeure partie du financement des services d'aviation fournis à tous les aéroports canadiens, qu'ils soient publics ou privés. Ces services englobent ceux des contrôleurs de la circulation aérienne, le contrôle des envolées et des atterrissages et les coûts associés à la navigation aérienne.

Les recettes de près de 600 millions de dollars provenant de cette taxe ne couvrent pas entièrement les coûts des services d'aviation pour le gouvernement qui s'élèvent à environ 870 millions de dollars. Grâce aux modifications que propose le gouvernement, cette taxe de transport aérien permettrait aux compagnies aériennes de payer une plus grande part des coûts réels de ces services. C'est pourquoi nous appuyons ces modifications et nous opposons par conséquent aux amendements.

Il fallait vraiment réduire le fardeau de la taxe sur les vols sur de courtes distances, les vols intérieurs et les vols transfrontaliers en diminuant le droit fixe par billet d'avion et en augmentant le droit maximum, c'est-à-dire en ramenant le droit fixe à 6 \$ et en haussant le droit maximum à 50 \$. Cela constitue une excellente mesure.

Enfin, ces changements feront augmenter les recettes de 24 millions de dollars en 1994 et de 41 millions en 1995. Il s'agit d'une mesure positive qui permettra d'alléger le fardeau pour le contribuable.

• (1615)

Après analyse, nous estimons que ce levier ne devrait pas faire partie d'un régime fiscal compliqué et que les fonds perçus ne doivent pas être versés dans les recettes générales, mais être expressément dépensés pour l'aviation. En conséquence, nous devrions modifier cela et instituer un système de droits d'utilisation permettant de récupérer la totalité des coûts.

Nous sommes en faveur des modifications devant permettre de récupérer une plus grande partie des coûts engagés dans ce domaine. Nous sommes toutefois conscients des problèmes pouvant survenir quand on accorde à un ministère le monopole des recettes et celui des services. Il faut mettre en place des mécanismes garantissant la rentabilité de la prestation des services.

Nous devrions peut-être examiner de plus près les possibilités de privatisation de ces services. Nous pourrions probablement faire épargner plus d'argent au gouvernement si nous envisageons la privatisation de tout ce secteur.

Nous sommes en faveur de ce changement à la taxe sur le transport aérien. C'est un pas vers la récupération de tous les coûts. Nous devrions aller plus loin dans cette direction et trans-

former la taxe en frais d'utilisation administrés par le ministère des Transports. Pour cela, il faudrait aussi qu'il y ait une concurrence suffisante pour garantir une prestation de services qui soit rentable.

En résumé, nous nous opposons aux modifications proposées par le Bloc. Nous appuyons l'orientation préconisée par le gouvernement. Celui-ci ne va toutefois pas assez loin, mais il fait un pas dans la bonne direction. Nous aimerions qu'il envisage plus sérieusement la privatisation à ce chapitre ainsi qu'un système de frais d'utilisation permettant de récupérer les coûts.

[Français]

**Le vice-président:** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le vice-président:** Le vote porte sur la motion n° 1. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le vice-président:** Convoquez les députés.

*Et la sonnerie s'étant arrêtée:*

**Le vice-président:** Conformément à l'article 45(5)a) du Règlement, le whip adjoint du gouvernement m'a demandé de différer le vote à plus tard.

[Traduction]

En conséquence, conformément à l'alinéa 45(5)a) du Règlement, le vote sur la question dont la Chambre est saisie est reporté à 18 h 30 aujourd'hui. Le timbre ne sonnera pas plus de 15 minutes.

\* \* \*

#### LA LOI SUR LE MINISTÈRE DU TRAVAIL

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-30, Loi modifiant la Loi sur le ministère du Travail, soit lu pour la troisième fois et adopté.

**Le vice-président:** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote!

**Le vice-président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.