

*Initiatives ministérielles*

Ce que nous prônons, depuis notre arrivée à la Chambre, c'est qu'il nous faut une justice pour toutes les catégories d'employeurs et de travailleurs. Vous comprendrez qu'avant de se prononcer sur de telles mesures, nous aurions souhaité recevoir un rapport du Comité des finances qui aurait pu nous expliquer en détail l'impact de cette mesure. Peut-être est-ce valable, peut-être devrions-nous y apporter des amendements, peut-être aurions-nous des surprises sur certaines évasions fiscales que pourront continuer à faire certaines grosses compagnies en affectant ces dépenses à d'autres postes budgétaires?

Pourquoi le gouvernement libéral actuel semble-t-il toujours s'empresser de nous présenter des projets de loi sans avoir les rapports des comités mis en place à cet effet? Pourtant, les projets de loi ne sont pas nombreux et les problèmes à régler se multiplient. Manquerait-il de synchronisme dans ce gouvernement, qui semble toujours improviser dans ses politiques?

• (1050)

Alors, il m'est impossible aujourd'hui de me prononcer favorablement pour cette mesure. Je devrai voter contre si le gouvernement refuse de nous présenter un rapport détaillé du Comité des finances sur les impacts pour toutes les catégories d'employés et d'employeurs qu'affectera cette mesure.

Enfin, à titre de porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport, j'ai été extrêmement surpris de voir qu'un projet de loi sur le remboursement des taxes de cigarettes se termine en modifiant la taxation sur le transport aérien. Eh bien là, pour cette mesure, je peux vous assurer que je possède les renseignements nécessaires pour vous dire que je suis contre et que je voterai en conséquence.

D'abord, je voudrais vous mentionner que ce n'est pas la première augmentation des tarifs aériens que fait le gouvernement fédéral. Il a d'abord commencé par augmenter les taxes d'aéroport sous le régime conservateur. Cette taxe, d'un montant de 40 \$, a été ajoutée sur tous les billets, ce qui a fait, dans certains cas, des augmentations considérables en pourcentage. Aujourd'hui, le même gouvernement fédéral revient avec une taxe qui est à l'encontre de toutes les demandes et les propositions faites par l'Association québécoise des transporteurs aériens.

En effet, cette dernière a fait des recommandations extrêmement sérieuses au gouvernement actuel, dont la première était de faire disparaître le minimum de taxe de base de 10 \$ et d'établir un pourcentage de taxation entre zéro et 9 p. 100. Cette méthode aurait été beaucoup plus juste et aurait permis de payer des taxes accrues pour ceux qui voyagent habituellement par plaisir, alors que ceux des régions qui se déplacent par obligation auraient payé moins de taxe.

Sans être un prophète, je vais tenter de vous faire une prophétie. Le gouvernement actuel est tellement certain que les compagnies acceptent cette hausse de tarif qu'il tentera en plus, d'ici quelques mois, de leur faire baisser la tarification. Le gouvernement pense que les compagnies ne réagiront pas et qu'elles absorberont l'augmentation. Le gouvernement se trompe. Les compagnies ont déjà de la difficulté à survivre. La majorité de

nos transporteurs aériens sont en déficit. Alors, comme résultat de tout ceci, le prix des billets pour les voyageurs des régions éloignées augmentera encore une fois.

À première vue, la structure de taxation ne semble pas trop inquiétante. Actuellement, la taxe forfaitaire est de 10 \$ plus 7 p. 100 du prix du billet, le maximum de taxe étant de 40 \$. On nous propose de diminuer la taxe forfaitaire à 6 \$, de conserver les mêmes 7 p. 100 du prix du billet, avec un montant maximum de taxe de 50 \$.

L'appareil gouvernemental coûte cher à la population car, pour avoir trouvé une proposition semblable, il faut vraiment s'être creusé les méninges, comme on dit chez nous, et j'en suis certain, avoir sûrement souffert pendant plusieurs mois de «réunionite» aiguë, surtout que l'Association québécoise des transporteurs aériens leur avait fait une proposition beaucoup plus intelligente et beaucoup plus juste pour les consommateurs du transport aérien dans les régions.

On nous a même déterminé les objectifs du gouvernement pour modifier la structure de taxation. Premièrement, augmenter la récupération du coût des installations et des services aériens fournis par Transports Canada, et deuxièmement, réduire le fardeau de taxation pour les vols à courte distance vers les plus petites localités.

Le premier objectif me semble louable, je dirais même souhaitable. Si nous désirons diminuer le déficit, il faut prendre les moyens qui s'imposent. Cette mesure, nous dit-on, augmentera les revenus de 21 millions de dollars la première année et de 41 millions les années subséquentes. Si le gouvernement avait été transparent, il nous aurait mentionné l'objectif premier et les résultats atteints. Il n'aurait pas essayé de nous faire croire que cette nouvelle structure de taxation réduirait le fardeau pour les vols à courte distance vers les plus petites localités car cette affirmation me semble loin de la réalité.

Si elle avait été effectuée avant la déréglementation, nous aurions peut-être pu y croire, mais pas maintenant.

Le coût du transport est maintenant assumé par les gens des régions éloignées. Le prix des billets vers ces destinations a beaucoup augmenté ces dernières années.

• (1055)

À titre d'exemple: le prix d'un billet d'avion entre Montréal et Rimouski est actuellement de 552 \$ plus les taxes; Montréal—Saguenay, 466 \$ plus les taxes; Montréal—Baie-Comeau, 562 \$ plus les taxes. Il y a peu d'achalandage sur ces liaisons et les transporteurs, pour pouvoir les rentabiliser, sont obligés d'augmenter les tarifs. Par opposition, la liaison Montréal—Toronto est fortement achalandée et le prix du billet est d'environ 400 \$.

La nouvelle structure de tarification est basée sur le prix et ne tient nullement compte de l'achalandage de la liaison, ni de la distance parcourue. Le gouvernement assure qu'il y a une parfaite relation entre le prix et la distance parcourue, et ce n'est pas le cas. Le prix est une relation de la distance et de l'achalandage. Ainsi donc, la politique du gouvernement de favoriser les billets à faible prix en espérant augmenter le transport aérien vers les régions éloignées est fautive. Cette politique favorisera plutôt les couloirs à courte distance ayant un fort trafic, par exemple