

Ajournement

naire, un percepteur ou quelqu'un d'autre la percevra. Voilà un exemple bien peu reluisant de mauvaise administration, monsieur l'Orateur, et il faudrait y mettre un terme jusqu'à ce qu'ils puissent prouver, primo, pourquoi ils ont besoin de cet argent et, secundo, comment ils vont procéder pour le percevoir et essayer de mettre sur pied un système qui soit plus équitable pour ceux qui ne parcourent que de faibles distances. Mises à part celles de la côte occidentale, les personnes qui voyagent sur de courtes distances viennent d'habitude de la côte est, soit la région la plus économiquement faible du Canada.

M. Leonard Hopkins (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, je comprends le problème du député. Il l'a très bien expliqué, tout particulièrement en ce qui a trait aux vols sur de courtes distances. J'aimerais commencer par lui lire le communiqué de presse publié par le ministère des Transports le 4 décembre 1973. Voilà:

Le ministre des Transports, monsieur Jean Marchand, a apporté aujourd'hui certaines précisions sur les droits d'aéroport de \$2.80 annoncés hier, à savoir que ces droits ne seront perçus qu'une seule fois au cours d'un voyage simple continu, peu importe le nombre d'avions à bord desquels le passager a pu monter.

Dans le communiqué d'hier, monsieur Marchand déclarait que ces droits d'aéroport seront perçus aussitôt que les modalités administratives auront été arrêtées. Comme cette déclaration a soulevé certaines questions, M. Marchand a tenu à préciser que ces droits d'aéroport valaient pour toute la durée d'un voyage simple continu même si le passager devait monter à bord de plusieurs avions pour se rendre à destination.

Cette réponse touche manifestement le plus les personnes qui prennent l'avion pour les courtes distances. Il est

vrai qu'il est difficile d'être juste dans la perception de cette taxe, tout en minimisant les répercussions sur un certain groupe d'usagers. L'ancienne proposition d'une taxe de transport aérien présentait l'avantage d'être directement proportionnelle au prix du billet, donc relativement moins coûteuse en apparence. Les répercussions de la taxe de transport auraient pu paraître moins graves, si l'on se base sur l'utilisation des installations, mais elle présentait d'autres inconvénients. La taxe d'embarquement de \$2.80 par passager que doivent percevoir les compagnies aériennes est en réalité presque directement proportionnelle à l'utilisation des installations par le passager.

La taxe d'embarquement est perçue auprès des compagnies. On ne sait pas encore exactement comment elles la récupéreront. Vu la concurrence dans le domaine des voyages aériens, il se peut toutefois que la stratégie de fixation des prix nécessite une augmentation du prix du billet d'un montant supérieur ou inférieur à celui de la taxe d'embarquement. Tant que les transporteurs n'auront pas obtenu l'approbation d'un nouveau tarif, il sera difficile de connaître la répercussion définitive de la taxe d'embarquement.

Cette redevance de \$2.80 par voyageur prélevée des transporteurs aériens est censée éviter au contribuable une partie des frais qu'entraînent les installations des aéroports et elle sera supportée par ceux qui décident de voyager par avion. C'est à mon avis, une initiative importante en vue de répartir équitablement les frais des aéroports.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h 30.)