

### Initiatives ministérielles

Naturellement, cela est dû au peu d'achalandage sur ces liaisons et les transporteurs, pour pouvoir les rentabiliser, sont obligés d'augmenter leurs tarifs, par opposition à une desserte beaucoup plus achalandée, Montréal-Toronto, où le billet d'avion normal serait autour de 400 \$, pour une distance, je dis bien, semblable. 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. Notre gouvernement assume qu'il y a une parfaite relation entre le prix et la distance parcourue. Ce n'est pas le cas. Le prix est une relation entre la distance et l'achalandage.

• (1550)

Ainsi donc, la politique du gouvernement de favoriser les billets à faible prix en espérant favoriser le transport aérien vers les régions éloignées est fautive. Cette politique favorisera plutôt les routes à courte distance ayant un fort trafic, exemple Montréal-Toronto, fortement utilisées par les hommes d'affaires et opérations de vols nolisés.

Les régions éloignées font déjà face à des coupures de service dues à la politique actuelle de commercialisation des services aériens. Par mesure d'équité, les gens demeurant en région devraient bénéficier du même service que celui offert aux gens des grands centres. Les contrôleurs aériens de nos régions, nos services de pompiers et de météo seront pour la plupart condamnés, sinon administrés par le personnel des grands centres.

Le service aérien est vital pour les populations du Grand Nord, ici je parle des Cris, des Inuit, l'avion étant souvent leur seul moyen de recevoir les services de base: nourriture, soins de santé, services postaux, etc. Ainsi, dans l'objectif d'un développement régional économique dans de nombreuses régions, spécialement des régions dans le Grand Nord, le tourisme est leur seule avenue pour assurer leur autonomie et leur développement au cours des prochaines années.

Avec un tel système de taxation, les voyages du tourisme étranger, les Français, tous les Européens qui viennent voir les grandes étendues, seront encore plus dispendieux étant donné le coût déjà élevé des billets de base que je vous citerai tout à l'heure. Ces coûts élevés enlèveront aux gens du Nord la chance de se développer.

Voici quelques exemples de tarification pour ces régions. Lorsqu'on part de Montréal pour aller à Iqaluit, dans les territoires inuit, on peut se retrouver avec des sommes variant entre 800 et 1 100 \$ pour Iqaluit en allant au plus cher à La Grande 2 ou Saluit, cela pour un aller simple. Les aller-retour varient entre 1 100 à 1 600 \$. Il est certain que tous ces vols auront le maximum de 50 \$.

Vous me direz qu'il y a très peu de vols, donc cela n'implique pas beaucoup de personnes. Pour Iqaluit, comme je l'ai dit, il y avait 4 700 passagers dans les mouvements de 1992, ceux de 1993 n'étant pas disponibles à ce jour. Si je prends l'avion de Val-d'Or, il y a 86 900 personnes qui ont voyagé jusqu'à Val-d'Or en 1992. Il y a aussi des régions comme Waskaganish où l'avion est le seul moyen de transport: 11 400 personnes. Ces personnes devront subir une augmentation.

Je voudrais informer le secrétaire parlementaire qu'il aurait peut-être été possible d'aller chercher avec tous les vols, vous me dites favoriser les courtes distances, mais si on allait chercher le 4 \$ ou le 5 \$ sur les vols Montréal-Toronto, le ministère des Transports aurait récupéré autant d'argent et n'aurait pas pénalisé les gens qui ont besoin de cet outil.

J'aimerais dire ici, pour conclure, pour les gens de ma circonscription, les gens des circonscriptions éloignées à travers le Canada, que les articles 2, 3 et 4 de ce projet de loi peuvent paraître *a priori* inoffensifs alors qu'en fait les gens devront payer en moyenne 10 \$ de plus par voyage. L'addition de cette situation à toutes les autres déjà difficiles à assumer pour les gens des régions éloignées fait qu'il devient difficile, pour eux, de se donner des outils de développement parce que le gouvernement vient les siphonner toujours un peu plus.

La motion du Bloc québécois d'annuler les articles 2, 3 et 4 du projet de loi C-32 maintiendrait le statu quo au lieu de pénaliser les gens des régions éloignées.

**M. Bernard St-Laurent (Manicouagan):** Monsieur le Président, dans le libellé du projet de loi C-32 on a volontairement glissé une coquille, c'est-à-dire les paragraphes 2, 3 et 4 traitant de l'augmentation de la grille tarifaire dans le transport aérien des régions éloignées. Encore une fois, le gouvernement libéral s'en prend à la faible, voire même à la très faible capacité de payer des gens qui n'ont pas hésité à sortir des sentiers battus pour aller développer des régions moins peuplées donc plus isolées.

• (1555)

Après le projet de loi C-17 où le gouvernement libéral est tombé à bras raccourcis sur les populations où le taux de chômage est particulièrement élevé—comme dans Manicouagan que je représente—après le programme des pêches qui, malgré sa largesse d'application, ne tient pas compte des particularités régionales, notamment en ce qui concerne la pêche sportive, donc une pêche qui affecte considérablement le tourisme qui est un apport absolument important pour nous, c'est au tour maintenant de s'en prendre à ces mêmes personnes mais, cette fois-ci, dans le secteur le plus névralgique du développement économique de cette région, le transport aérien.

L'objectif de réduire le fardeau de la taxation pour les vols intérieurs de courte distance vers les petites localités n'est toutefois pas rempli. En effet, le transport aérien vers les régions a été négativement affecté depuis la déréglementation. Le coût du transport étant maintenant entièrement assumé par des régions éloignées, le prix des billets vers ces destinations a beaucoup augmenté depuis quelques années. À titre d'exemple, laissez-moi vous donner quelques chiffres qui nous aideront à apporter quelques points de comparaison. Avec ces exemples, nous serons mieux placés pour comprendre la problématique que constitue le système de transport sur la Côte-Nord.

Dans un premier temps, avant de parler des chiffres, il importe de bien se situer géographiquement. Manicouagan, c'est dans sa partie est seulement, c'est une circonscription que j'appelle un continent tellement c'est grand, c'est 46 p. 100 de la superficie de l'Ontario, ça donne une idée. Il y a 1 200 kilomètres de côte. En comparaison, 1 200 kilomètres, c'est, si on s'en va vers le nord-ouest d'Ottawa, c'est près de Thunder Bay; si on s'en va vers le nord-est d'Ottawa, on atterrit à Sept-îles. C'est énorme.