

Initiatives ministérielles

C'est pourquoi, par le biais de nos amendements, nous proposons de ramener cela à tout le moins à l'ancienne structure. Parallèlement, nous pressons les membres du Comité des transports et du Comité des finances d'étudier la situation pour rétablir le prix des billets d'avion à un niveau plus normal pour ce qui est des régions éloignées.

Lorsque je parle des régions, je tiens à préciser que je ne parle pas de la région de Québec, de l'Atlantique ou de l'Ouest. Je parle des régions au sens plus détaché que cela. Je parle de la région qui est la mienne, l'Abitibi—Témiscamingue, de la Côte-Nord, de la Gaspésie, de la plupart des régions du Québec ainsi que du Nord de l'Ontario. Plusieurs provinces de l'Atlantique vont aussi être affectées par cette nouvelle taxe. C'est une mesure qui était passée inaperçue dans le dernier budget et qui se retrouve cachée, dissimulée, dans le projet de loi C-32.

Pour ces raisons, nous déposons ces amendements qui vont faire en sorte que le ministère des Finances va aller chercher 24 millions de dollars de plus cette année et 44 millions de dollars de plus l'année prochaine, par cette mesure, et cela sur le dos des contribuables des régions les plus éloignées. Pour nous, c'est tout à fait inacceptable. C'est pour cela que j'espère que le gouvernement va s'apercevoir des conséquences de ce projet de loi et va retirer les articles 2, 3 et 4.

M. Ronald J. Duhamel (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Monsieur le Président, je voulais simplement donner les arguments du gouvernement que je trouve tout à fait rationnels. C'est-à-dire qu'ils vont réduire le fardeau fiscal sur les vols intérieurs et transfrontaliers de courte distance.

L'impôt uniforme actuel de 10 \$ sera réduit à 6 \$. Pour améliorer le taux de recouvrement du coût des installations des services aériens, la taxe de transport aérien maximum de 40 \$ sur les vols intérieurs et transfrontaliers sera portée de 40 à 50 \$.

Je crois que la majorité des gens seraient d'accord qu'il y a quand même une épargne importante pour ces courts vols.

• (1545)

Elle n'est pas assez importante, si on baisse de 10 \$ à 6 \$. D'un autre côté, puisqu'on peut quand même récupérer autant que possible pour payer pour ces installations et ces services, il semble important d'aller chercher de l'argent ailleurs. Donc, nous avons décidé, en tant que gouvernement, d'aller là.

[Traduction]

Ce sont les deux seuls commentaires que je tiens à formuler. Je souligne que les voyageurs qui font des vols sur de courtes distances verront la taxe ramenée de 10 \$ à 6 \$, ce qui représente une réduction importante. Parallèlement, la taxe sur les vols longues distances sera majorée pour récupérer une part aussi importante que possible des revenus que cela nous fera perdre pour payer les coûts des installations et des services publics utilisés par les voyageurs.

[Français]

M. Bernard Deshaies (Abitibi): Monsieur le Président, je suis heureux de parler au nom de mes concitoyens d'Abitibi, ainsi que de toutes les circonscriptions de régions éloignées, sur le projet de loi C-32. Ce projet de loi, qui vise à modifier la Loi

sur la taxe d'accise, la Loi sur l'accise et la Loi de l'impôt sur le revenu, comporte essentiellement des modifications sur la tarification des taxes sur les produits du tabac, mais aussi, par les articles 2, 3 et 4, des modifications sur la taxe sur le transport aérien.

C'est spécialement sur cette orientation, de cette tarification sur la billetterie aérienne, que je voudrais ici prendre quelques minutes de la Chambre, afin de démontrer que non seulement les objectifs du gouvernement ne sont pas atteints, mais que les régions en dehors du réseau des grands centres seront de surcroît pénalisées.

Afin d'être en mesure de juger cette nouvelle tarification, je vais prendre quelques minutes pour comparer la tarification actuelle avec celle qui est proposée. La tarification actuelle est faite d'une taxe de base de 10 \$, comme le disait le secrétaire parlementaire, forfaitaire sur chaque billet, plus 7 p. 100 du prix du billet, pour un maximum de 40 \$. La nouvelle structure proposée devra être de seulement 6 \$ sur la tarification forfaitaire, plus 7 \$ sur le prix du billet, le montant maximal étant, malheureusement, porté à 50 \$ pour les gros billets.

Pour justifier cette nouvelle structure, les objectifs du gouvernement sont les suivants: premièrement, augmenter la récupération monétaire—qu'on peut croire juste et légitime—des installations et services aériens fournis par Transports Canada et deuxièmement réduire le fardeau de taxation pour les vols à courte distance vers les petites localités. Des petites localités, pour nous, qui sommes des régions éloignées, c'est chez nous. Chez nous, on est formé de petites localités. On ne comprend pas pourquoi le deuxième objectif ne pourrait pas être atteint.

Les conséquences de cette nouvelle tarification n'atteignent pas les objectifs visés, notamment celui de réduire le fardeau des taxes pour les vols vers de petites localités, c'est-à-dire, pour la plupart du temps, des vols en direction de régions éloignées. Évidemment, la nouvelle tarification permettra effectivement de récupérer beaucoup plus d'argent pour couvrir les frais engagés par Transports Canada. Comme le député de Témiscamingue le disait, une augmentation pour la première année de 24 millions de dollars, et pour les années subséquentes, de 44 millions de dollars, va être puisée.

Cet argent viendra principalement de la taxe, qui passera de 40 \$ à 50 \$ pour le montant maximal, malgré la perte de revenus pour le gouvernement de 10 \$ à 6 \$. Ceci respectant le premier objectif du gouvernement d'augmenter la récupération du coût des installations. Évidemment, le gouvernement ne pourra pas donner uniquement cette raison pour implanter cette nouvelle tarification, c'est pourquoi nous allons discuter surtout du deuxième objectif, qui est de réduire le fardeau de taxation pour les vols à courte distance.

Cet objectif de réduire le fardeau n'est toutefois pas rempli. En effet, le transport aérien pour des régions éloignées a été négativement affecté depuis la déréglementation, le coût du transport étant maintenant pleinement et entièrement assumé par les régions éloignées. Le prix du billet vers certaines destinations a beaucoup augmenté depuis quelques années. À titre d'exemple, le billet d'avion entre Montréal et Rimouski est de 552 \$ plus les taxes. Le billet, moi, que je prends chaque semaine d'Ottawa à Montréal à Val d'Or est de plus de 550 \$ plus taxes.