

Taxe d'accise

Encore une fois, je reviens sur les frais de construction de l'aéroport de Mirabel, qui ont grimpé jusqu'à 600 millions de dollars. Je trouve quelque peu grotesque que le gouvernement s'entête à justifier la construction de cet aéroport. Maintenant, pour aller d'Ottawa en Europe par Air Canada il faut se rendre à Toronto qui se trouve à 300 milles, au lieu d'aller à Mirabel qui n'est qu'à 100 milles. Il est évident que la société Air Canada ne raffole pas de Mirabel qui nous coûte pourtant 600 millions de dollars plus 1 million de dollars par semaine en frais d'exploitation.

● (1210)

Le gouvernement n'a pu expliquer que non seulement il était onéreux de construire un aéroport trop grand, mais qu'il faudrait supporter des frais supplémentaires pour le maintenir en exploitation. Le ministre des Transports passe maintenant par le ministre des Finances (M. Chrétien) pour faire appliquer le principe du paiement par l'utilisateur, et le public qui se voit maintenant forcé de se servir de ces installations sera obligé de payer deux fois.

Le député de Vegreville (M. Mazankowski) a fait des observations très à propos dans son discours d'hier. Je voudrais seulement en répéter une partie. Je cite un passage qui se trouve à la page 4431 du *hansard*:

J'ai ici la répartition du coût de l'atterrissage d'un Boeing 747 à Toronto. Ces chiffres se fondent sur des données recueillies au 1^{er} octobre 1978. Je fais consigner ces chiffres au compte rendu de sorte que les députés puissent savoir ce qu'il en coûte pour faire atterrir un avion à réaction géant. Il s'agit en l'occurrence d'un vol transatlantique dont tous les sièges sont occupés. Le coût total se répartit entre les frais suivants: frais de service en vol au-dessus de l'Atlantique-Nord: \$130; droits d'atterrissage: \$1,596; frais généraux de terminus évalués à \$267; frais de sécurité calculés à raison de 20c. par passager: \$86 pour 429 passagers; et les frais de pompe du carburant à raison de 1.5c le gallon: \$330 pour 22,000 gallons. A cela vient s'ajouter une taxe provinciale sur le carburant qui, pour 22,000 gallons, à raison de 3c. par gallon se monte à \$660 et une taxe de transport de \$8 par voyageur ce qui, pour 429 voyageurs représente \$3,432. Quand on additionne tout cela, sans pour autant englober les frais de location des comptoirs des compagnies aériennes et autres frais, il faut compter au total \$6,501 pour l'atterrissage d'un 747 ayant 429 voyageurs à son bord. Les tarifs cités sont ceux en vigueur au 1^{er} octobre 1978.

Si la taxe de transport passe à \$15 par personne, cela veut dire qu'il faudra compter non plus \$3,432 mais \$6,435. Cette hausse immédiate de 30 p. 100 qui sera imposé tous les ans sur une période de cinq ans après l'entrée en vigueur de nouveaux droits d'atterrissage portera le total des frais de \$6,500 à \$9,604. Telle sera donc l'ampleur de ces hausses.

Cela coûte plus cher à ceux qui voyagent par avion. Il faut non seulement payer \$7 de plus pour avoir le privilège de se servir des installations de l'aéroport, mais il faut aussi payer des frais d'atterrissage supplémentaires. Les chiffres que le député de Vegreville nous a communiqués hier ne comprennent pas le prix d'achat et les frais d'entretien des appareils ni les honoraires du personnel volant et des équipes au sol. Tout cela parce que le ministre a construit des aérogares trop grandes et parce que ces dernières coûtent plus cher d'entretien...

M. Mazankowski: Et les aérogares avortées comme celle de Pickering.

M. Friesen: Comme le dit le député de Vegreville: il y a aussi les projets avortés comme l'aérogare de Pickering. Toutes ces dépenses font partie des extravagances du gouvernement. Le ministre voudrait maintenant que ce soit l'utilisateur qui assume ces coûts. Franchement, on a exploité les passagers. Ce n'est plus celui qui utilise le service qui paie, c'est celui qui est exploité qui doit payer.

Le bill parle aussi de la taxe sur l'essence. Je me souviens de ce que l'on a dit il y a à peu près quatre ans quand nous avons

augmenté la taxe fédérale sur l'essence à 10c. le gallon. Le ministre des Finances de l'époque, il y a deux ministres de cela, a dit que cette taxe aiderait surtout à économiser nos réserves de pétrole. La taxe d'accise imposée sur les petits appareils et les moteurs hors-bord était une mesure d'économie.

Cette taxe est tout à fait nouvelle. Soit dit entre parenthèses, je vous avouerai qu'à l'époque nous craignons la politique du gouvernement visant à remettre aux commerçants, aux pêcheurs, aux sociétés forestières, aux fermiers et ainsi de suite la taxe de 10c. Nous nous demandions quelle serait l'étendue de la bureaucratie nécessaire à ce chapitre, combien de personnes seraient embauchées pour compter les reçus présentés par les gens. Nous nous demandions combien de personnes le ministère du Revenu national devrait embaucher pour vérifier les reçus et s'assurer que les déductions soient légitimes.

Les députés se font souvent demander pourquoi la taxe est de 10c. le gallon. Au lieu de faire passer cette taxe à 10c. le gallon pour certains, pourquoi ne pas la ramener à 5c. le gallon pour tout le monde, et réduire ainsi la bureaucratie? Encore une fois le gouvernement n'y prête aucune attention. Il ne cherche qu'à conserver l'énergie et l'économiser à tout prix.

L'article 14 comporte une annexe où il est fait état d'une taxe spéciale pour les propriétaires de voitures utilisant de l'essence sans plomb. Je croyais que les dispositifs supplémentaires que l'on ajoutait à ces voitures servaient à diminuer la pollution. On a encouragé les Canadiens à s'acheter des voitures qui ne consommaient que de l'essence sans plomb. Dans l'article 14, on a inclus une nouvelle catégorie, que voici.

1. Les produits pétroliers suivants:

- | | |
|---|--------------------|
| a) essence super sans plomb | 1.3 cent le litre; |
| b) essence de catégorie 1 | 1.2 cent le litre; |
| c) essence de catégorie 2 | 1.1 cent le litre; |
| d) essence sans plomb | 1.1 cent le litre; |
| e) combustible pour moteur diesel | 1.0 cent le litre; |

Le gouvernement prétend vouloir encourager l'économie. Il encourage l'utilisation de dispositifs anti-pollution dans les voitures et il impose ensuite des taxes à ceux qui veulent bien collaborer. J'aimerais vous lire un extrait d'une lettre que m'a écrite un commettant le 14 février dernier, avant l'inclusion de cette taxe:

Pour quelle raison le propriétaire d'une voiture munie de dispositif anti-pollution doit-il payer son essence plus cher? Ne croyez-vous pas qu'il incomberait aux utilisateurs d'essence de catégorie normale de payer eux-mêmes la note pour avoir pollué l'atmosphère? Je ne vois pas d'obstacle à ce que le gouvernement leur impose à eux cette taxe, afin d'encourager l'utilisation de véhicules munis de dispositifs anti-pollution. S'il ne le fait pas sous peu, je retirerai ces dispositifs de ma voiture afin que je puisse moi aussi rouler à meilleur compte. Je sais que les sociétés pétrolières prétendent que les prix plus élevés leur permettent de payer les coûts de nouvelles machines; aussi, il appartiendrait au gouvernement de faire payer la note à ceux qui sont la cause de la pollution. J'aimerais que l'on me réponde à ce sujet.

Même si j'ai écrit au ministre, je ne m'attends pas à recevoir de réponse qui me satisfasse personnellement ou mon commettant. La semaine dernière, j'ai parlé à une autre mandante qui sortait de chez son garagiste à qui elle avait demandé de retirer de sa voiture les dispositifs anti-pollution afin qu'elle puisse se servir d'essence de catégorie normale.

Les propriétaires de voitures qu'il faut alimenter à l'essence sans plomb, nécessaire aux dispositifs anti-pollution, sont pénalisés trois fois. En premier lieu, leur voiture coûte plus cher. La voiture leur coûte plus cher à l'achat: je suppose que le service leur coûte plus cher également à cause de tous les gadgets supplémentaires, et maintenant cela leur coûte égale-