

[Text]

time ago. This increase is coming on at a time, Mr. Chairman, when tourism is being very strongly recommended for Canada. In fact, we have a task force on tourism looking into the whole question and once again it is a perfect indication of government working at cross-purposes with itself.

In addition to the monstrous increase in the airport tax, 100 per cent, that will ultimately be paid by the flying public, the government intends, Mr. Chairman, to convert the tax to a user charge to be levied upon the airlines with an estimated return from this new tax of approximately \$150 million per year and, of course, the airlines will be bound and bent to pass that tax on to the travelling public.

The core of the government's proposal that has been put down really by the Department of Transport is that the 23 top-volume airports in the country would, through high rental rates and higher landing fees and also using the profits of the Toronto airport, pay the losses at Mirabel which are amounting to, I understand, about \$1 million a week, and make this into a self-supporting group while revenues would be set as though the group had to earn a fixed return on net assets. The Department of Transport will not have to pay interest on the existing debt or possibly even repay it.

What will ultimately happen is that it is thought great amounts of money will be forthcoming to the Department of Transport through this change, through this method, they will be coming from interest that the Department of Transport will charge but will not have to pay, they will be coming through funds retained through depreciation, and also, Mr. Chairman, because there is cross-subsidization involved which is part of this whole devious plan, the whole feature will be able to pay for miscalculations on behalf of what the civil servants and the government have decided or they could pay for poor planning, possibly in the future, in airports, pay for even poor administration or even political action as may from time to time take place.

The cross-subsidy that is involved in this, that the Treasury Board Department talks about, will virtually eliminate any meaningful parliamentary scrutiny because the need for new funds is going to be very, very small in the future. The cross-subsidy is also going to deny any informed review of the user charges. These are certainly two areas that we, in the opposition, are very, very concerned about. The money that will be available will be able, presumably in this fund, to pay for overhead and terminal costs whether or not they happen to be responsible or not.

In the estimates that we are looking at at the present time, the 1979-80 estimates, if you go through the estimates, Parliament is not asked to approve of the 23-airport fund, merely the amount shown. In other words, we are lumping it all into one revolving airport fund, I suppose you would say. Members of Parliament are not offered a breakdown of the sources of the revenues or a breakdown of the expenses. And it is also interesting to note that the 23 airports in the fund will be producing a surplus of some \$19,579,000 and if landing fees increase over the next number of years, it is estimated that more than \$80 million could accumulate in this fund, in other words, surplus cash on hand so that the Department of Trans-

[Translation]

l'on insiste beaucoup sur l'importance du tourisme pour le Canada. En fait, un groupe de travail sur le tourisme étudie justement toute la question et cela montre bien combien le gouvernement se contredit lui-même encore une fois.

Outre la monstruosité de cette majoration de 100 p. 100 de la taxe d'aéroport qui sera finalement payée par le public, le gouvernement entend l'imputer aux utilisateurs et donc aux compagnies aériennes et en espèce quelque 150 millions de dollars par an. Les compagnies aériennes seront bien sûr obligées de faire payer ce coût additionnel par le public.

L'essentiel de la proposition gouvernementale annoncée par le ministère des Transports est que les 23 plus gros aéroports du pays auront des loyers et droits d'atterrissage plus élevés et permettront, de même que les bénéfices réalisés à l'aéroport de Toronto, d'essuyer les pertes de Montréal qui s'élèvent, si je ne m'abuse, à environ 1 million de dollars par semaine et à rendre ce groupe viable puisque les recettes seraient fixées comme si le groupe devait toucher des revenus fixes sur ces immobilisations. Le ministère des Transports n'aura pas d'intérêt à payer sur sa dette et peut-être ne le remboursera-t-il même pas.

On prévoit que cette méthode permettra au ministère de toucher finalement de grosses sommes; à partir de l'intérêt que facturera le ministère des Transports sans avoir à le payer de fonds d'amortissement, et aussi, monsieur le président, grâce à une formule d'intersubventionnement inhérente à tout ce plan, l'ensemble devant permettre de payer les erreurs des fonctionnaires et du gouvernement à tous les niveaux: prévision, planification, et même à l'avenir mauvaise administration ou encore de temps en temps manœuvres politiques.

Cet interfinancement dont parle le Conseil du trésor éliminera pratiquement tout véritable examen parlementaire car il ne sera plus besoin que de très peu de fonds nouveaux. Ce système empêchera aussi d'obtenir des détails sur les frais d'utilisation. Il y a donc deux domaines qui inquiètent particulièrement l'opposition. Il semble que les argents ainsi obtenus pourront servir à payer les frais généraux et les frais d'aérogares quels que soient les responsables.

Dans les prévisions budgétaires de 1979-1980, on ne demande pas au parlement d'approuver le fonds des 23 aéroports, mais simplement la somme indiquée. Autrement dit, on ne considère plus qu'un seul fonds renouvelable pour les aéroports. On ne présente pas aux députés la ventilation des sources de revenus ou de dépenses. Et il est également intéressant de constater que les 23 aéroports considérés dans ce fonds conduiront à un excédent de quelque \$19,579,000 et avec une majoration des droits d'atterrissage dans les années à venir, on peut prévoir des rentrées de quelque 80 millions de dollars, autrement dit, de l'argent disponible dont le ministère des Transports pourrait faire ce qu'il veut sans le soumettre abso-