

*Initiatives ministérielles*

Une étude économique publiée l'an dernier en juin révèle qu'en 1991, le fardeau fiscal de la famille canadienne moyenne était de 1 530 \$ plus lourd qu'en 1984. En 1991, les foyers canadiens ont payé au total, après transferts, 17,2 milliards de dollars de plus en impôts qu'ils n'auraient payé si on avait conservé le régime fiscal de 1984. Vous vous rendez compte, 17,2 milliards de dollars de plus. Même les familles gagnant moins de 10 000 \$ par année, et ce n'est pas beaucoup d'argent, ont subi une augmentation de 85 \$ de leurs impôts fédéraux.

• (1810) •

L'impression que le gouvernement voudrait créer, c'est que le dernier budget apportait des dégrèvements aux Canadiens, alors que ce n'est pas le cas. La réduction de la surtaxe des particuliers qui, je dois vous le rappeler, avait été créée en 1986 et a été augmentée deux fois depuis, ne soulage guère les Canadiens. Vous avez entendu les chiffres souvent, je ne les répéterai pas.

Essentiellement, cela profite aux salariés à hauts revenus plutôt qu'à ceux à faibles revenus. Les seuls chiffres que je citerai, c'est que, pour une famille de quatre personnes ayant un revenu de 15 000 \$ par année, cette mesure se traduira par une économie de 2 \$ en 1992, tandis que, pour une famille semblable dont le revenu serait de 75 000 \$, l'économie serait de 74 \$ en 1992.

À propos du déficit, je me rappelle du premier budget de ce gouvernement. Je n'étais pas encore député, mais on disait dans ce budget de mai 1985 qu'il représentait un grand pas vers le contrôle de la croissance de la dette fédérale.

On prévoyait que le déficit serait de 33,8 milliards cette année-là, alors qu'il a été de 34,6 milliards. La dette accumulée à ce moment-là était de 224 milliards. Après sept autres budgets, sept années de plus, le déficit est passé de 34,6 milliards à 31,5 milliards, une diminution pratiquement insignifiante comparée aux promesses faites dans chaque budget, à une époque où l'économie était plutôt bonne, à une époque où on a imposé la taxe sur les produits et services et où les impôts réclamés aux Canadiens moyens ont augmenté de 17,2 milliards, alors que parallèlement on réduisait les services sociaux et l'assurance-chômage. Le gouvernement s'est débarrassé de l'assurance-chômage; il a réduit VIA Rail. L'assurance-maladie et les services sociaux qui étaient censés être sacrés commencent à avoir l'air marginaux.

Je ne comprends pas pourquoi le déficit est toujours aussi élevé. Ce que je voudrais citer, pendant le temps qu'il me reste, c'est l'analyse que l'Institut C.D. Howe faisait du budget de février 1987. Elle m'est tombée entre les mains et, si vous le permettez, je terminerai là-dessus. Elle s'intitulait *Une occasion manquée* et disait:

Étant donné que le gouvernement a de plus en plus de difficulté à faire croire que le déficit diminue, il a recouru à la vente d'éléments d'actif et à des tours financiers pour honorer ses principes. Ce n'est pas ainsi qu'on réduit le déséquilibre sous-jacent entre les dépenses et les recettes. Ce n'est qu'un moyen de le financer. Il semble que le budget déficitaire soit coincé à tout juste un peu plus de 30 milliards de dollars.

C'est ce qu'a dit l'institut, et la situation semble encore la même aujourd'hui. Cinq ans plus tard, le ministre des Finances nous a dit que le déficit budgétaire se situerait à environ 31 milliards de dollars, ce qui est plus que l'année dernière et les deux années précédentes.

Monsieur le Président, nous voulons une amélioration. Or, je regrette de dire que ce budget n'en a pas apporté.

**M. Ray Skelly (North Island—Powell River):** Monsieur le Président, je voudrais parler ce soir d'un programme que le gouvernement a essayé d'imposer aux transports sur les côtes de la Colombie-Britannique. Il s'agit de la rationalisation des phares qui consiste essentiellement à remplacer le personnel par des machines.

Les côtes de la Colombie-Britannique s'étendent sur environ 500 milles et c'est le pire endroit pour les transports au pays. Entre les montagnes et l'océan, c'est un brouillard permanent qui règne, sans compter la pluie et les tempêtes du Pacifique. Il n'y a que deux moyens de transport possibles, l'avion et le bateau.

Le programme de rationalisation des phares, que le gouvernement a essayé d'appliquer par deux fois, constitue une grande menace pour la sécurité des transports sur les côtes de la Colombie-Britannique. Les habitants de cette province sont convaincus que ce programme aura des répercussions sur leur vie professionnelle et la sécurité de leurs déplacements.

Ce programme de rationalisation mal fondé et mal conçu a été annulé après un soulèvement populaire sur les côtes de la Colombie-Britannique. Beaucoup de gens en colère, inquiets et déterminés à faire quelque chose à ce sujet se sont réunis à Prince Rupert, à Port Hardy et à Campbell River. Ils avaient prévu de se réunir également à Victoria, à Nanaimo, à Parksville et dans la région