

Questions orales

● (1417)

M. Murta: Voici ma dernière question supplémentaire. Le déficit d'exploitation de l'aéroport international de Mirabel a totalisé quelque 51.5 millions de dollars pour l'exercice financier de 1977-1978. Le vérificateur général a également attiré l'attention sur des déficits et des excédents de dépenses concernant d'autres aéroports canadiens.

Est-ce au consommateur canadien à faire les frais de l'incurie, qui règne à son ministère depuis quelques années, comme l'a admis l'honorable représentant, et est-il juste de lui imposer une hausse des taxes d'aéroport et des droits d'atterrissage? Est-ce là le prix que devront payer les contribuables et les voyageurs canadiens?

M. Lang: Non, monsieur l'Orateur. Ce qu'on appelle le déficit de Mirabel recouvre évidemment dans une large mesure des éléments tels que les intérêts reportés sur l'investissement. On n'en tenait pas compte auparavant; une fois que le peuple canadien, par l'intermédiaire du Parlement, avait approuvé l'allocation d'un montant d'argent pour construire un aéroport, on ne tenait aucun compte du fait qu'il fallait le considérer comme une dépense permanente liée à cet investissement et qu'il fallait donc imputer des intérêts et déclarer des dépenses d'amortissement. Nous reportons maintenant ces frais d'intérêts et ces dépenses d'amortissement.

Ces frais entrent donc dans le déficit d'exploitation de Mirabel. Il ne fait aucun doute qu'à long terme, les installations de Mirabel se seront révélées extrêmement nécessaires pour assurer le transport des voyageurs, qui ne manquera pas de s'intensifier. Comme toujours dans le cas d'une région desservie par deux aéroports, le problème se pose de détourner la circulation de Dorval à Mirabel. Nous avons connu ce problème qui a coïncidé avec un certain fléchissement de la croissance prévue des voyages aériens.

L'aéroport connaît maintenant un regain, et dans nos nombreux efforts, dont celui d'éviter de surcharger l'aéroport de Toronto, il nous faudra à Mirabel des installations de première importance capables d'accueillir ces voyageurs. Il ne fait aucun doute que dans cinq ou dix ans, on trouvera rétrospectivement qu'il aura été très utile d'y avoir construit cet aéroport.

L'ÉTUDE DES ACTIVITÉS DU MINISTÈRE PAR UNE COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE

M. John C. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Transports. J'aimerais lui rappeler que nous finissons tous par mourir comme disait Keynes. Il adopte une attitude extrêmement désinvolte à l'égard de ces pertes.

Le ministre occupe ce poste depuis 1975, mais il rejette la responsabilité de ces gaspillages sur ses prédécesseurs, et notamment sur son voisin de banquette et sur le monsieur qui est devenu sénateur. C'est la première fois dans les annales du Canada que des hauts fonctionnaires accusent des ministres d'être à l'origine de certains problèmes. Ainsi, à la page 539 de son rapport, le vérificateur général rapporte les propos suivants du sous-ministre des Transports:

Les engagements faits auparavant par des ministres, dans des circonstances ne s'appliquant pas au ministère, ont joué un grand rôle dans les décisions touchant les dates prévues, l'endroit, l'importance et la portée de ces projets. La force de ces engagements a rendu difficile, par la suite, la modification de ces projets à des stages plus avancés.

[M. Lang.]

A la suite de cette déclaration, le ministre va-t-il exiger que l'on charge une commission royale d'enquête de prouver son innocence, si c'est possible? Ou bien alors compte-t-il démissionner?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je pense que le député n'a pas bien fait la différence entre les commentaires du vérificateur général et ceux des hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Je pense que le vérificateur général fait allusion au fait que dans bien des cas, les décisions du ministère ne sont pas fondées uniquement sur des considérations d'ordre économique ou bureaucratique. Lorsque nous décidons d'agrandir les installations de Gander, nous ne nous basons pas uniquement sur des critères de rentabilité.

Il en va de même lorsque nous décidons de construire un aéroport ou une aérogare à Wabush ou à Charlo, pour ne pas prendre que deux exemples dans la région de l'Atlantique. Quand nous nous rendons à Charlottetown, à un aéroport que cette province souhaite voir équiper d'installations pour attirer les touristes, son aménagement ne répond pas à des considérations d'ordre économique élaborées par des bureaucrates. Je continue d'estimer qu'il est juste et sage de prendre des décisions en tenant compte des considérations sociales aussi bien qu'économiques, et je me réjouis de pouvoir le proclamer ici même en mon nom propre et au nom de mes prédécesseurs.

● (1422)

M. Crosbie: Monsieur l'Orateur, c'est merveilleux de voir que le ministre désire pour une fois engager des dépenses. Je ne faisais pas allusion aux observations du vérificateur général, mais à celles du ministre des Transports qui cherchait à justifier la réalisation de quatre projets de construction où l'on a dépensé 200 millions de dollars de trop. Je veux parler des aéroports de Calgary et de Toronto, de l'Institut de formation de Cornwall et du Centre de vérification des véhicules moteurs. Selon ses collaborateurs, ces abus, ces excès, seraient imputables aux ministres, du fait de la démarche politique.

Compte tenu de ces déclarations faites par des fonctionnaires de mon ministère, le ministre exigera-t-il une enquête ou encore la démission de ces personnes, enfin quelle mesure prendra-t-il? Les faits sont là. Le soi-disant ministre pourrait-il nous dire ce qu'il fera à ce sujet?

M. Lang: Monsieur l'Orateur, je crois avoir dit dans ma réponse que ce sont des fonctionnaires des Transports qui ont fait ces observations. Il me semble aussi que j'ai pleinement répondu à la question du député et que je lui ai expliqué pourquoi un ministre prend parfois des décisions et fait des recommandations au gouvernement en se fondant non pas sur des motifs économiques, mais sur ce qui est souhaitable pour une province, une région, un projet, sans que cela soit nécessairement justifié sur un plan purement économique. J'ai expliqué cela en long et en large.

M. Crosbie: Monsieur l'Orateur, je vais faire une dernière tentative. Nous savons tous que les questions de ce genre sont plus ou moins politiques. Personne ne remet en cause l'emplacement de ces projets ou leur bien-fondé, mais plutôt le fait qu'ils ont été mis sur pied à l'insu du Conseil du Trésor, que les décisions ont été prises trop rapidement, qu'on a gaspillé des deniers publics à cause des erreurs des ministres et non pas à cause de l'ingérence de la politique. Nous savons tous que gouvernement implique politique.