

L'essentiel des renseignements que j'ai obtenus m'a été fourni par l'Association du transport aérien qui, soit dit en passant, représente 90 ou 95 p. 100 de toutes les recettes des sociétés aériennes du Canada. J'ai appris que les droits d'atterrissage d'un DC9—les droits d'atterrissage seulement, non pas les frais de services en cours de route, les frais de navigation et toute une gamme d'autres frais—s'élèvent à près de \$45. Aux États-Unis, ce frais ne s'élève souvent qu'à \$20 ou \$25. A la fin du programme de huit ans, ce droit dépassera \$200 au Canada ou encore plus, selon le nombre de passagers. Un Boeing 747 parti de Toronto atterrissant à Vancouver devra déboursier \$1,800 soit \$4.50 par passager. Le même appareil transportant un nombre comparable de voyageurs devra payer \$200 à Kansas City, \$400 à Chicago et \$800 à Seattle, ce dernier aéroport exigeant les frais les plus élevés aux États-Unis.

● (1510)

Quand nous examinons la question par rapport à l'incidence que cela peut avoir sur le tourisme, le ministre peut-il nous dire alors s'il est d'accord avec la déclaration contenue au rapport du groupe de travail par secteur, sur le tourisme canadien? On signale dans ce rapport que la politique du paiement par l'usager fait du transport aérien un mode de transport qui n'est pas concurrentiel au Canada par rapport aux États-Unis, et qu'il nuit au tourisme canadien. Le ministre des Finances est chargé de l'économie globale. Il voudrait faire remonter le dollar défaillant. Il s'intéresse à revitaliser l'économie. Est-il d'accord avec cette déclaration?

M. Chrétien: Monsieur le président, nous parlons ici d'une augmentation de taxe, et nous voilà en train de débattre de la politique des transports qui relève de la compétence de mon collègue, le ministre des Transports. Bien sûr j'aimerais voir le déficit touristique diminuer. Mais en même temps nous devons payer pour les services que nous offrons, et nous sommes toujours placés devant le même dilemme. Le député devrait savoir que si nous supprimons les frais d'atterrissage ou les taxes, nous devrions bien les récupérer sous une autre forme. Si nous ne levons pas la taxe avec ce moyen, il faudra en trouver un autre. Bien entendu, je ne tiens pas à faire augmenter ces 10.7 milliards de besoins de liquidités pour cette année. Je suis heureux de voir que le député s'en inquiète comme moi. J'espère qu'il s'entretiendra avec son chef qui a promis, si son parti formait le prochain gouvernement, de réduire les impôts de 6 milliards de dollars, alors que nous avons déjà actuellement un déficit de 10.7 milliards de dollars.

M. Mazankowski: Mais nous parlons aussi de réduire le gaspillage.

M. Chrétien: Lorsque nous avons apporté diverses réductions budgétaires, tous les députés d'en face se sont élevés contre. Ils ont protesté à la Chambre demandant pourquoi nous n'accordions plus de subventions, pour ceci ou cela. Ils ont même demandé pourquoi nous n'augmentions pas certaines subventions. Bien entendu, tout est facile quand on appartient à l'opposition. Mais en disant une chose et en faisant une autre, les députés d'en face n'auront guère la chance de pouvoir prendre les rênes du gouvernement. Il y a quelques mois, je pensais que les députés de l'opposition avaient mis la

Taxe d'accise

chance de leur côté, mais ils l'ont compromise. Ils ont perdu la tête et se sont mis à parler de déficits stimulants. Même le critique financier a fait savoir que ce serait un déficit instantané, mais j'appellerais plutôt cela un déficit fantôme. Le chef de l'opposition a parlé d'un déficit qui ne durerait qu'un mois. Nous tenons nos livres pendant 12 mois, il ne peut y avoir de déficit d'un mois. Les membres du parti conservateur ont laissé passer l'occasion de mettre de doigt sur des faits. Si les députés avaient des faits valables à présenter il ne leur resterait plus qu'à comparaître au comité et à s'en expliquer avec le ministre.

M. Mazankowski: Mais nous en avons.

M. Chrétien: Ils devraient tâcher d'aider le ministre. J'ai besoin de l'aide de certains députés d'en face dans ces domaines. En fait, j'ai besoin de l'aide de tout le monde. Je veux faire en sorte que les dépenses gouvernementales n'augmentent pas. Je remercie le député de son excellent travail. Il voudrait que la gestion des aéroports soit aussi saine que possible. Nous ne pouvons toutefois pas nier qu'il y a un déficit de 193.7 millions de dollars dans l'exploitation des aéroports. L'imposition de cette taxe le réduira de 72 millions de dollars, et il me restera un déficit de 121 millions de dollars. Si les députés voulaient bien me donner des trucs pour combler ce déficit de 121 millions de dollars autrement qu'en réduisant les programmes du ministère des Transports, j'aimerais bien les connaître. Je n'ajouterai rien à la liste des compressions de personnel et de programmes qu'il faudra effectuer au ministère des Transports.

M. Mazankowski: Lorsque le ministre parle de déficits stimulants et de tout ce qu'on veut, j'aimerais lui rappeler qu'il a raison pour un cinquième et tort pour quatre cinquièmes. S'il demande des suggestions pour éliminer les dépenses inutiles ou pour mieux diriger les opérations et surveiller la gestion financière, je l'invite à lire le rapport du vérificateur général. Le ministre est un bon ami du vérificateur général. Il connaît l'importance de son poste. Il n'a pas à recevoir de conseils de moi et nous n'avons pas à nous rendre au comité.

Je voudrais seulement insister encore un peu plus sur ce point: le ministre sait très bien que lorsque nous avons étudié le budget des transports, il a témoigné au comité pendant deux ou trois heures tout au plus. Le régime des comités est ainsi fait qu'il ne nous donne pas la possibilité de traiter de ces questions particulières et de nous opposer à certains des programmes de dépenses du gouvernement. Dieu merci il y a le vérificateur général. Le ministre devrait faire une revue claire des faits. S'il le faisait, il n'accepterait pas aussi volontiers les recommandations du ministère des Transports. Si le ministre analysait les faits très soigneusement, je suis persuadé qu'il dirait au ministre des Transports de reconsidérer sa loi. C'est ce que nous conseillons au ministre des Finances.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de participer au débat maintenant, mais comme le ministre a fait une déclaration inutile et de basse politique, j'ai cru bon de prendre la parole pour le ramener aux dispositions à l'étude.