

L'Adresse—M. Benjamin

Il n'en demeure pas moins que tous les modes de transport, depuis l'invention de la roue, ont toujours été subventionnés.

Nous sommes dans une situation où les gouvernements sont obsédés par le principe de faire payer l'utilisateur, à tel point que l'on veut comparer tout service public à l'entreprise privée. Il serait illogique pour une entreprise privée de racheter un service de traversiers, à moins qu'elle ne l'exploite qu'une fois par année, autrement elle ferait faillite.

Il en est de même pour les aéroports ou les routes. Une compagnie ferait faillite si elle n'imposait pas un péage pour récupérer ses frais et obtenir un rendement raisonnable de ses investissements. Mais on ne peut pas faire cela pour des services qui sont, logiquement, du domaine public.

Le pays ne s'est jamais opposé au déficit. Je n'ai jamais entendu les électeurs—sauf peut-être des journalistes—s'indigner des déficits des postes ou du service de traversier. Ce sont des choses que tout le monde doit utiliser, directement ou indirectement. Si l'on devait faire payer ces services, il devrait y avoir des péages pour les piétons, car ils utilisent les trottoirs gratuitement alors que c'est le contribuable qui a payé les taxes foncières pour les construire. Pourquoi ne pas avoir un péage de 25c. tous les six coins de rue? Ce serait logique si nous considérons que le péage est un moyen de récupérer totalement les frais des services publics.

● (1610)

M. Mazankowski: Monsieur le Président, il n'est pas question d'un recouvrement intégral des coûts. Le député a reconnu qu'il devrait y avoir un recouvrement sélectif des coûts. Il a déclaré qu'il ne devrait pas y avoir de droits de péage pour les traversiers en dépit du fait que son propre gouvernement néo-démocrate en Colombie-Britannique n'a pas choisi cette voie. Je voudrais que le député me dise ce qu'il estime être un recouvrement équitable et raisonnable des coûts. Comme je l'ai signalé dans le cas de l'administration canadienne des transports aériens en 1980, 58.1 p. 100 des coûts étaient recouverts. La proportion n'est plus que de 34.4 p. 100 à l'heure actuelle.

Puis-je demander au député s'il trouve la proportion de 58 p. 100 trop élevée, trop faible ou tout à fait convenable? Et 34 p. 100, est-ce trop ou trop peu? Faudrait-il que ce soit plus ou moins?

M. Benjamin: Monsieur le Président, à mon avis, les coûts ne devraient pas être plus élevés qu'ils ne le sont actuellement. La somme supplémentaire de 34 millions que le ministre percevra sous forme de taxe d'aéroport est beaucoup trop élevée pour les consommateurs.

M. Mazankowski: Ou les contribuables. Si le consommateur ne paie pas, ce sont les contribuables qui le font.

M. Benjamin: Encore une fois, monsieur le Président, nous devons tous utiliser directement ou indirectement les moyens de transport. Je suis persuadé que si vous prélevez \$5 par an de

chaque contribuable canadien pour le fonctionnement des aéroports, il vous restera probablement des fonds.

M. Mazankowski: Quel est le chiffre magique?

M. Benjamin: Il n'y avait pas de taxe d'aéroport autrefois.

M. Epp (Provencher): Nous n'avions pas d'aéroport non plus.

M. Benjamin: Elle est actuellement de plus de \$23 et elle passera à \$30. Nous n'avions aucune taxe d'aéroport. En dollars constants, le déficit n'était pas plus élevé quand il n'y avait pas de taxe d'aéroport qu'il ne l'est maintenant. Résultat? Je présume qu'elle a fourni des fonds supplémentaires aux ministres des Transports pour leur permettre d'améliorer certains aéroports. C'est très probable. Pour ma part, j'aurais puisé cet argent dans les recettes fiscales générales.

M. Dick: Le déficit.

M. Mazankowski: Vous laisseriez le pauvre petit retraité payer la note.

M. Benjamin: J'imposerais un droit aux propriétaires de jet d'affaires, aux compagnies de nolisés et aux compagnies aériennes régulières. Bien sûr que je leur imposerais un droit. J'exigerais le même loyer des gens qui occupent un espace dans un aéroport qu'on en exige de ceux qui acceptent un espace dans un immeuble ou une maison. Au moment où on parle, le ministre est en train d'acculer une compagnie de location de voitures à la faillite en appliquant le genre de règlements et de politique qu'il affectionne. Il saute aux yeux pourtant qu'on impose généralement un loyer à ceux qui occupent un espace dans un immeuble. Mais de toute façon, cela ne suffirait pas, et de loin, à combler les frais d'exploitation d'un aéroport moderne. J'estime que cela ne donne rien de toujours relever les droits payés par les usagers.

M. Mazankowski: Considérez-vous que 34 p. 100 c'est trop ou trop peu?

M. Benjamin: Je préférerais qu'on laisse les choses telles qu'elles sont, monsieur le Président. Je n'en dirai pas plus. Laissons les taux de recouvrements des coûts à 34 p. 100. Le ministre peut trouver l'argent ailleurs. Tout le monde utilise l'avion, d'une façon ou d'une autre. Le ministre trouvera un moyen plus équitable et plus juste de récupérer cet argent au lieu de pressurer chaque secteur de son ministère.

M. Mazankowski: Vous allez faire payer le retraité.

M. Benjamin: Les retraités, monsieur le Président? Le ministre va faire passer de \$23 à \$30 la taxe des services aéroportuaires payée par les retraités. Peu importe à ceux qui ont de l'argent, qui ont les moyens de voyager. Mais ce n'est pas la même histoire pour une famille toute entière qui doit assister aux funérailles de l'un de ses membres ou pour les gens qui vivent des prestations de la sécurité de la vieillesse . . .

Le président suppléant (M. Charest): A l'ordre, je vous prie.