

Taxe d'accise

M. Chrétien: Le déficit pour l'exploitation entière. Le ministre comparait dans d'autres forums. Il a comparu devant les comités de la Chambre et a défendu la politique du ministère des Transports. La présente mesure vise à augmenter la taxe. On ne devrait pas me demander de répondre, en tant que ministre, de l'administration des aéroports. Je dois assumer l'entière responsabilité de la présente hausse de taxe, mais je ne suis pas en mesure de discuter de l'exploitation des aéroports. Je ne suis pas ministre des Transports, et ne veux pas l'être.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne demande pas au ministre des Finances d'assumer la responsabilité des transports au Canada, et pourtant Dieu sait qu'il s'en tirerait probablement mieux que son collègue. Ce n'est pas ce que je dis. Mais enfin, il incombe certainement au ministre des Finances d'examiner les demandes officielles que lui envoie son collègue et qui visent à faire augmenter les revenus de leurs ministères. Voilà de quoi il s'agit. Il n'est pas question du tout de l'administration des aéroports. Il s'agit de savoir si l'accumulation possible d'un surplus provenant des revenus d'exploitation, aux dépens des voyageurs et touristes canadiens, est conforme aux pratiques jugées acceptables par le ministre des Finances.

Appliquera-t-on un programme intégral de paiement par l'utilisateur? Le ministre des Finances se penchera-t-il sur cette question très simple? Est-il disposé à ordonner au ministre des Transports d'ordonner à VIA Rail de gérer efficacement les coûts? Est-ce là que le ministre veut en venir? Est-ce là ce qu'il veut faire croire aux Canadiens? Qu'il nous donne une seule bonne raison, s'il le peut, pour justifier le droit du ministre des Transports d'accumuler sur le dos des Canadiens un surplus de bénéfices d'exploitation supérieur à 90 millions de dollars. Comme le ministre le sait, nous ne payons pas le coût d'immobilisation des bénéfices d'exploitation. Nous ne l'avons jamais fait. Ce sera un bénéfice artificiel pour effacer, aux yeux du Parlement, les caprices et les lubies d'un ministre des Transports dont l'incompétence n'est plus à prouver.

Il y a 101 bonnes raisons pour lesquelles le ministre des Transports devrait démissionner et aller au Sénat, accompagné du ministre de l'Industrie et du Commerce. Il y a 101 raisons et j'en donne une de 90 millions de dollars. De grâce! Donnez-nous les explications auxquelles nous avons droit.

M. Chrétien: Monsieur le président, le député a cru comprendre que nous avions un excédent, mais cela est faux. Même après cette hausse de taxes d'accise, l'exploitation des aéroports canadiens restera déficitaire de 123 millions de dollars. Si nous avions voulu rentrer complètement dans nos coûts, il aurait fallu tripler la hausse. Mais nous avons dû tenir compte d'autres facteurs. Nous avons décidé de réduire le déficit, qui tombera de 72 millions de dollars grâce à cette augmentation. Mais il reste un déficit de 123 millions qui devra être payé à même le trésor public grâce au Fonds du revenu consolidé. Le député, s'imaginer que le ministre des Finances peut puiser dans une caisse de réserve, mais il n'en est rien. Cela ne comblera qu'une part du déficit. Le Canada couvre un vaste territoire sur lequel la population est clairsemée. Le transport coûte cher et nous n'avons pas de solution miracle. Nous dépensons les sommes que nous percevons. Si

nous ne voulons pas supprimer les services, nous devons percevoir cet argent d'une façon ou d'une autre.

Le critique de l'opposition en matière de transports affirme que le ministère des Transports compte trop de fonctionnaires, qu'il fournit trop de services et que le ministre aurait pu faire des réductions plus importantes. C'est son droit de le dire.

M. Mazankowski: Non. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le vérificateur général.

M. Chrétien: Personne ne nie le fait que nos aéroports sont déficitaires. Nous n'arrivons pas à combler ce déficit. Nous ne voulons pas trop pénaliser les voyageurs. Nous ne voulons pas pénaliser les touristes qui viennent chez nous. C'est une question de bon sens. C'est un des plaisirs et une des fonctions du ministre des Finances que de ne pas être toujours d'accord avec tout le monde. Cet après-midi, je dois augmenter une taxe mais c'est la première fois en un an et demi que je le fais. J'ai fait l'inverse depuis que je suis ministre des Finances. Le dernier budget que j'ai présenté prévoyait réduire les impôts sur le revenu des particuliers de 1,5 milliard de dollars. J'ai diminué les taxes de vente de 1,2 milliard de dollars. Il est exact que je vais prélever 72 millions de dollars mais on ne peut tout de même pas m'accuser d'être un ministre qui a haussé beaucoup de taxes. Le député voudrait blâmer le ministre des Transports à cause de cette augmentation mais de par la nature même de mes fonctions, c'est de moi que cette affaire relève et j'en assume l'entière responsabilité. Je n'essaie jamais de m'en laver les mains.

Des voix: Bravo!

M. Schellenberger: Monsieur le président, si je comprends bien, les recettes provenant de cette augmentation des taxes de transport pour les voyageurs empruntant l'avion iront à un fonds renouvelable qui servira à combler le déficit des aéroports et peut-être à en construire d'autres. L'article 1 prévoit de convertir cette taxe en un droit à la charge de l'utilisateur de sorte que la Chambre des communes n'aurait pas la possibilité d'en parler comme aujourd'hui en comité ou à la Chambre. Le ministre aura ainsi le pouvoir—on dit ici que le prix serait six fois plus élevé, et le ministre des Finances lui-même a dit que c'était trop, et je suis d'accord—de recourir à ses prérogatives pour trouver l'argent nécessaire à combler le déficit. Ce qui m'inquiète, lorsque je songe aux aéroports d'un bout à l'autre du Canada, c'est que certains sont trop vastes alors que d'autres sont trop petits. Je pourrais nommer quelques-uns des premiers, dont celui de Mirabel qui a coûté 700 millions de dollars et qui accuse tous les ans 50 millions de dollars de pertes, et celui de Calgary qui a coûté 138 millions de dollars et qui va sans doute accuser des pertes considérables pendant bien des années. Puis il y a les aéroports de Fort McMurray et d'Edmonton qui comptent tous deux le même nombre d'atterrissages qu'à Calgary et Mirabel, mais qui ne disposent tout simplement pas de locaux assez grands pour accommoder tous les voyageurs qui y passent. Les gens s'y entassent les uns sur les autres.

• (1500)

M. Chrétien: De quel aéroport d'Edmonton parlez-vous?

M. Schellenberger: De l'aéroport international, le seul qui dépende du gouvernement fédéral. Les gens y font la queue au sous-sol un peu partout. L'aire réservée aux voyageurs qui arrivent de l'étranger a été aménagée à l'époque des anciens