

domaine, il faudrait consentir les dégrèvements aux personnes elles-mêmes qui achètent les maisons. Si l'on consentait à l'acquéreur d'une maison des rabais suffisants, comme la suppression de la taxe de vente sur le matériel de construction, on n'aurait pas besoin de prendre des mesures pour l'aider à constituer le capital nécessaire à l'achat d'une maison.

• (1630)

Le ministre d'État chargé des Affaires urbaines (M. Danson) peut fort bien parler de maisons en rangée, d'habitations en copropriété, d'appartements, mais 90 p. 100 des Canadiens n'en veulent pas. Dans les grandes villes, 80 p. 100 des gens acceptent ce genre de logement, mais pas le reste du pays. La plupart des gens veulent un logement unifamilial, ils sont prêts à saisir toutes les possibilités pour obtenir le genre de logement correspondant à leurs moyens. Pour le leur permettre, le ministre devrait offrir des incitations plus intéressantes que celles de la loi de l'impôt sur le revenu.

Un autre point a une grande importance aux yeux de tous les Canadiens. Ces derniers jours, j'ai été stupéfié d'apprendre que le ministre des Finances et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. MacDonald) sont prêts à accorder des dégrèvements au consortium pétrolier formé pour exploiter les sables bitumineux. Monsieur l'Orateur, qu'on les laisse donc dans la difficulté, qu'on fasse donc tout son possible pour qu'ils y restent et que les Canadiens héritent des sables bitumineux et les exploitent eux-mêmes. L'autre jour, le ministre s'est déclaré incapable de réunir 500 millions de dollars. Mais on en trouve bien 375,000 pour un stade olympique!

M. Poulin: C'est une entreprise privée.

M. Peters: Mais pas du tout. Nous autorisons la Monnaie à fournir au prix coûtant des pièces dont le fruit de la vente va aux jeux olympiques, comme d'ailleurs la surtaxe sur les timbres. Au diable l'entreprise privée! Ce n'en est pas une. L'entreprise privée a toujours été une entreprise compétitive. Où est la concurrence? Les sociétés pétrolières se sont entendues pour essayer d'obtenir le plus qu'elles pourraient du gouvernement. Les grosses sociétés du pays constituent le secteur le plus fortement subventionné de l'économie; tous ceux qui ont étudié la situation le savent. Le ministre des Finances devrait se demander s'il s'agit d'offrir un énorme gâteau aux sociétés pétrolières, ou de donner au pays du pétrole à prix raisonnable.

Si les sociétés pétrolières renoncent au projet—et j'espère de tout cœur qu'elles le feront, je suis persuadé que ce sera facile pour le gouvernement fédéral, en collaboration avec l'Alberta et l'Ontario, et probablement aussi avec la Colombie-Britannique et plusieurs autres provinces, de trouver l'argent nécessaire à la constitution d'un organisme public, chargé d'exploiter les sables pétrolifères et de vendre sa production aux sociétés pétrolières. Il est intéressant de se pencher sur une des sociétés pétrolières qui exploitent actuellement les sables bitumineux: la Great Plains, qui appartient à la Sun Oil des États-Unis. Elle produit environ 80,000 barils par jour.

M. Stanfield: Ce n'est pas Great Plains, mais Canadian Oil Sands.

Droit fiscal

M. Peters: Bon. Nous l'appellerons la société exploitante. Elle appartient à Sun Oil, ce qui l'identifie à coup sûr. Elle produit du pétrole et le vend à sa société au prix qu'elle désire. Il est facile de vendre en dessous du prix coûtant et de faire éponger la perte par le gouvernement.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Vous me connaissez mieux que cela.

M. Peters: Du moins je le pensais. Les concessions faites récemment font voir que les avantages iront aux sociétés pétrolières plutôt qu'à la population canadienne. Le temps est venu, pour le peuple canadien, de prendre en charge cette ressource. L'Ontario sait qu'il va lui falloir traiter avec les États arabes ou adhérer à une association des gouvernements. Il ne craint pas l'entreprise publique; il compte probablement plus d'entreprises publiques, malgré son gouvernement conservateur, que le reste du Canada, compagnies aériennes et ferroviaires comprises.

Une voix: Vous devriez réfléchir à l'Ontario Northland Railway.

M. Peters: L'Ontario a son propre chemin de fer et sa propre ligne aérienne. S'il a besoin de quelque chose et qu'il doive s'autofinancer pour l'obtenir, il le fait. L'Ontario a beaucoup d'argent à investir dans le pétrole. Si les concessions fiscales du ministre sont adoptées, ce pétrole sera vendu au prix international et il deviendra difficile d'administrer une entreprise de façon rentable. Je suis certain que le ministre a songé à ceux qui détiennent les brevets, les baux et toutes les autres provisions. Il y a longtemps que nous avons des problèmes de chômage et que le taux de chômage dépasse 5 p. 100 au niveau national et 10 p. 100 dans bien des régions du Canada. Il est temps que le ministre songe aux secteurs qui pourront fournir des emplois à l'avenir. A mon avis, le pétrole est un de ces secteurs et il devrait être géré par l'État, non pas au niveau fédéral ou provincial, mais par un consortium de gouvernements. Ainsi, les consommateurs du Canada payeraient un prix raisonnable pour le pétrole.

A cause de notre expérience passée avec les chemins de fer, je suis d'avis qu'on devrait laisser le consortium des sables bitumineux faire faillite. Les députés à ma droite affirmeront que le Canadien National est nationalisé, mais dans ce cas, comment se fait-il que nous ne l'avons jamais payé? Nous devons encore autant d'argent sur le prix de ce chemin de fer que quand nous l'avons acheté. Nous n'avons payé que l'intérêt sur l'argent fourni par le peuple canadien pour le chemin de fer du Grand Tronc. Nous n'avons pas été assez sensés pour virer cet argent à la dette générale et transformer le Canadien National en société de la Couronne. Tant que nous pourrions l'aider quand il a des ennuis, il ne sera pas une société de la Couronne, mais une extension du gouvernement. Chaque fois qu'il perd de l'argent, le Canadien Pacifique peut modifier sa structure fiscale en conséquence. Le peuple canadien a tiré de l'embarras le chemin de fer du Grand Tronc et tous les autres chemins de fer qui ont fait faillite à la même époque.