

affectée aux termes d'un programme de création d'emplois, aux travailleurs de l'automobile dans la région de Windsor? En second lieu, le ministre croit-il que les taux d'intérêt qui sont de nouveau passablement élevés, le sont assez pour qu'il démissionne comme il a promis de le faire?

M. Gray: Monsieur l'Orateur, contrairement à ce que le député a fait en Ontario après avoir été rejeté par son propre parti, il devrait se montrer attentif et écouter ce que nous allons faire pour venir en aide aux travailleurs de Windsor et à tous ceux du Canada; ce n'est pas 44 millions, mais 14 millions. Ce sera beaucoup mieux que les divagations du député sur les taux d'intérêt ou tout autre question.

L'hon. J. Robert Howie (York-Sunbury): Monsieur l'Orateur, autant que vous, j'ai bien goûté la publicité.

L'exposé budgétaire semble obéir à un seul principe fondamental: éviter à tout prix d'accroître de 18c. la taxe d'accise sur le gallon d'essence. Le ministre a été fidèle à sa promesse et le prix en sera considérable. Le prix de l'essence sera à peu près le même que celui prévu dans le budget Crosbie, mais le prix du fuel domestique non imposé par le budget Crosbie, augmentera plus rapidement selon le présent budget.

En dernière analyse, le gouvernement prélèvera 500 millions de plus que ne le prévoyait le budget Crosbie. La hausse des prix de l'énergie va frapper plus durement les Canadiens à revenus faibles et moyens, car le budget ne prévoit pas de crédits d'impôt à l'énergie pour protéger les contribuables gagnant moins de \$21,000 comme le prévoyait le budget Crosbie. Ce dernier avait prévu un crédit d'impôt de \$80 pour les adultes et de \$30 pour les enfants. Pour illustrer l'effet d'une telle mesure prenons une voiture qui fait 20 milles au gallon et parcourt 12,000 milles par année. Elle consomme près de 600 gallons d'essence. Si la taxe est de 18c. cela fait \$108 par année. Le crédit d'impôt se serait élevé à \$220 pour une famille moyenne de quatre, le père, la mère et deux enfants. Cela contribuerait grandement à défrayer les \$108. Ce triple impôt sur l'énergie représente à mon avis un régime fiscal des plus impitoyable dans la mesure où aucune disposition n'est prévue pour exclure les Canadiens à faible revenu qui utilisent prudemment un véhicule à moteur.

Il est impossible d'estimer ce que cela va coûter réellement. Il n'y a aucune façon de mesurer en dollars le démembrement de notre pays. Rappelons que, tandis que l'aliénation de l'Ouest a commencé il y a déjà quelque temps, le processus de démembrement a commencé avec l'élection du gouvernement actuel pour se poursuivre jusqu'à aujourd'hui, malgré les grands efforts du chef de l'opposition (M. Clark) et de son gouvernement pour panser les blessures de la nation, en particulier celles de l'Ouest.

Le programme énergétique, qui est la pierre angulaire de ce budget, prévoit la construction d'un gazoduc pour distribuer le gaz naturel dans les Maritimes. C'est une bonne mesure, à mon avis. Elle améliorera la situation énergétique dans la région atlantique et assurera une plus grande sécurité d'approvisionnement. La construction du gazoduc créera des emplois et fera appel à des industries de soutien, ce qui en retour stimulera l'emploi. Mais c'est une mesure intermédiaire pour une période provisoire car le gaz naturel est un combustible fossile, comme le pétrole. Ses réserves sont limitées et l'épuisement en est prévisible. Cet épuisement est proche.

Le budget—M. Howie

La province du Nouveau-Brunswick a soulevé des problèmes d'ordre écologique et il serait bon de s'en occuper et de les résoudre. J'aimerais que ce nouveau programme énergétique entre en vigueur de façon à éviter de nuire à l'exploitation de la grande raffinerie de pétrole se trouvant au Nouveau-Brunswick, et qui emploie directement ou indirectement plus de mille personnes. Nous avons désespérément besoin de ces emplois, au Nouveau-Brunswick, ainsi que de ceux qui seront créés. Si nous adoptons progressivement le nouveau programme énergétique, nous pourrions conserver les anciens emplois et compter sur les nouveaux, ce qui offrira un grand stimulant économique à notre province. L'exploration du gaz naturel et du pétrole au large des côtes doit être accélérée le long de la côte atlantique. J'espère que le gazoduc sera à double sens afin que dans un avenir proche, les habitants de la région atlantique puissent faire leur apport à notre pays en voyant le gaz de la côte atlantique distribué à l'intérieur des terres pour desservir ceux qui nous aident aujourd'hui.

Le ministre de l'Expansion économique régionale (M. De Bané) a expliqué ce soir le crédit d'impôt de 50 p. 100 à l'investissement, ce qui constitue un progrès important dans la lutte contre les disparités régionales. Cette mesure n'est pas aussi généreuse que la disposition que prévoyait le budget Crosbie, et ce n'est pas non plus les 100 p. 100 recommandés par le prestigieux Institut de développement du Nouveau-Brunswick. Mais c'est un pas de géant dans la bonne direction et je suis heureux de constater que cela sera mis en œuvre.

Le ministère de l'Expansion économique régionale devrait aussi se préoccuper des problèmes que posent les inégalités régionales et viser surtout l'aspect de développement. La seule façon d'y arriver, à mon sens, serait que le premier ministre (M. Trudeau) imprime personnellement cette orientation ou donne au ministre de l'Expansion économique régionale l'autorité nécessaire pour le faire.

Le budget oublie la construction navale. Celle-ci n'est même pas mentionnée. Le budget Crosbie avait voulu relancer la construction de nouveaux bateaux de pêche. Cela se serait traduit par une recrudescence de l'embauche dans les chantiers maritimes de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, de Halifax, en Nouvelle-Écosse et de Saint-Jean, à Terre-Neuve. Une telle initiative aurait pu créer d'avantage d'emplois dans ces chantiers tout en se révélant un énorme stimulant économique pour les douzaines de chantiers navals de la côte de l'Atlantique. Je regrette beaucoup qu'il n'en soit pas question dans le présent budget.

La compagnie CAST, l'une des plus importantes compagnies maritimes au monde appartient à des capitaux canadiens et un de ses principaux propriétaires est le Canadien National. La compagnie en question vient de commander à la Yougoslavie deux navires porte-conteneurs valant chacun 27 millions de dollars. Elle a également passé une commande de même importance en Corée. Les chantiers navals canadiens, qui sont sous-employés, ont du mal à concurrencer les chantiers étrangers subventionnés. Ce budget ne prévoit aucune politique fiscale intéressante qui serait susceptible de les rendre plus concurrentiels ou de les inciter à embaucher. Je trouve cette omission regrettable.

Le programme des frégates, qui permettrait au ministère de la Défense nationale d'acquérir des frégates dont il a bien besoin, semble être dans une très mauvaise passe, s'il n'est pas