

pour l'avenir, ainsi que les prêts pour l'amélioration des quartiers et le programme de remise en état des logements. Mais les programmes les plus vitaux à ce moment-ci sont également deux nouveaux programmes, le Programme d'aide aux coopératives de logement, dont les fonds non budgétaires s'élevaient à 7.6 et 19.8 millions de dollars en 1973 et 1974 respectivement, et surtout le très important Programme d'aide à l'accession à la propriété, dont les fonds non budgétaires ont été de 133.1 millions de dollars en 1973, et de 435.2 millions de dollars en 1974.

A preuve encore, l'évolution des mises en chantier au Canada et aux États-Unis au cours des dernières années. Je me contenterai de mentionner que, de 1971 à 1972, le nombre de mises en chantier a augmenté de 10.5 p. 100 aux États-Unis contre 6.8 p. 100 au Canada, mais que, de 1972 au premier trimestre de 1974, les mises en chantier ont diminué de plus de 30 p. 100 aux États-Unis, alors qu'elles augmentaient continuellement de 13 p. 100 pour cette même période au Canada.

Ainsi, nous sommes témoins d'une période difficile en matière de logement, mais nous pouvons constater que les mesures fédérales ont grandement limité les dégâts causés par l'inflation. En ce budget de lutte contre l'inflation, l'augmentation des crédits de la Société centrale d'hypothèques et de logement vient encore une fois à point et devrait permettre de confirmer et d'accentuer la reprise des mises en chantier constatée par l'honorable ministre des Finances dans son discours.

J'aimerais aussi dire que même si les crédits débloqués ne sont pas en progression géométrique sur ceux de l'an dernier, un accroissement des crédits de 200 millions sur un budget qui se présentait déjà l'an dernier comme un effort inédit et important, ne peut que favoriser la poursuite des objectifs du gouvernement, c'est-à-dire permettre au plus grand nombre de citoyens possible d'être logés convenablement, soit dans une maison unifamiliale ou dans un logement à loyer modique. Il va sans dire que l'effort en ce sens, s'il est accentué sur une période de trois ans, par exemple, doit néanmoins porter fruit à plus long terme sur une période allant de 10 à 15 ans.

Le second point qui me frappe, c'est la politique déployée par le gouvernement sur le plan de l'énergie et représentée par le budget. Comme l'avait prévu la dernière rencontre fédérale-provinciale sur l'énergie, le gouvernement a rajusté à la hausse le prix du baril de pétrole canadien. Il a également prévu de nouvelles mesures fiscales permettant des dégrèvements aux sociétés qui veulent faire de la recherche, de la prospection et du développement sur le plan pétrolier.

Comme le signalait M. André Raynault dans une allocution récente, il importait de mettre fin à la situation douillette du Canada face à la conjoncture mondiale sur le plan énergétique, et ce même si le pétrole et le gaz touchent la vie de chaque citoyen et constituent près de 60 p. 100 de l'énergie consommée au Canada en 1974.

● (1700)

Le Canada, en effet, en continuant de pratiquer sur le marché intérieur des prix nettement inférieurs aux prix internationaux, ne faisait que reculer des échéances et maintenir des politiques de subventions aux citoyens selon une formule nettement moins équitable que l'impôt sur le revenu. En soutenant de telles pratiques, le Canada encourage la consommation de l'énergie et décourage du même coup la recherche de nouvelles sources de pétrole et le développement de sources d'énergie de rechange. Ces cadeaux de riches, outre qu'ils nous isolent des tendances

Le budget—M. Loiseau (Chambly)

mondiales, ce qui est incompatible avec l'interdépendance des économies du monde, nous laissent dans un état qui confine à une certaine décadence économique, à l'heure où le pétrole se vend \$2 le gallon d'essence ailleurs dans le monde industriel. Les nouvelles mesures contenues dans le budget devraient aider à freiner la consommation canadienne. C'est souhaitable dans une perspective planétaire. Elle devrait cependant déboucher sur deux types de mesures qui répondent aux nouveaux besoins créés par les prix élevés de la ressource et la nécessité de trouver des moyens de déplacement moins onéreux que les véhicules personnels.

Le budget actuel répond très bien à la première question. Il favorise en même temps l'harmonie à l'échelle canadienne en assurant un minimum de justice sur le plan du prix des ressources. Le prix unique, de l'est à l'ouest, est un facteur indispensable à l'harmonie de notre fédération. Mais la croissance de la demande qui dépassera vraisemblablement dès 1978 la production canadienne nécessite la mise en œuvre des nouvelles exploitations. On peut se tourner d'ici 10 ou 15 ans vers trois sources principales d'énergie pétrolière et gazière.

La première est celle des vastes espaces recouverts de sables bitumineux. Là, le coût de l'extraction était prohibitif presque jusqu'à maintenant, pour les sociétés privées, et même pour le gouvernement, vu le niveau peu élevé du prix canadien du pétrole. Avec les hausses de prix qui vont se succéder vraisemblablement, et avec les nouvelles incitations à l'exploration pour les sociétés, nous nous trouverons d'ici peu en mesure d'exploiter ces importantes mais coûteuses ressources. Les autres sources de pétrole ou de gaz se retrouvent dans le grand Nord et les sous-sols marins de l'Est. Les plus optimistes espèrent en tirer dans sept ou huit ans environ 500,000 barils par jour.

Dans l'ensemble, pour assurer l'objectif d'une certaine autosuffisance du Canada en matière d'énergie, il faut compter durant les 15 prochaines années sur des investissements supérieurs à 25 milliards de dollars à l'Ouest, au Nord et à l'Est, pour le développement de nouvelles ressources, sinon, et il serait peut-être bon que nos collègues d'en face s'en souviennent, d'ici trois ans, nous serons à la merci des pays exportateurs, et ce ne sera plus des augmentations de 10 ou 15c. le gallon d'essence mais davantage que les Canadiens devront supporter. Il était donc urgent de commencer dès cette année à financer un développement indispensable à long terme. C'est ce que prévoit le budget. Il reste qu'il se créera certainement auprès des consommateurs un nouveau besoin: celui d'utiliser à défaut d'une automobile un réseau de transport public bien intégré. Je me permettrai de soulever ici un problème qui relève de la prospective budgétaire au cours des prochaines années. Tout en reconnaissant la nécessité des restrictions budgétaires actuelles, j'ose espérer que tout sera fait pour que les parties de la politique nationale des transports qui restent à être énoncées soient mises en œuvre le plus complètement et le plus rapidement possible, selon les normes du programme du parti libéral énoncées au cours de la dernière campagne électorale de 1974. Il s'agit là en effet d'investissements urgents et prioritaires pour prévoir à long terme des économies substantielles de produits pétroliers, pour développer harmonieusement le commerce canadien, ainsi que pour résoudre un des problèmes les plus épineux du développement des agglomérations urbaines du Canada.

Je pense surtout actuellement au dernier aspect de la question, soit l'aide aux systèmes de transport en commun urbain et de banlieue. La circonscription que je repré-