

viles ou les propriétés industrielles sous-utilisées, susceptibles d'être transformées à des fins résidentielles? Le gouvernement est-il prêt à reconnaître qu'il y aurait parfois moyen, dans les grandes villes, de créer de nouveaux quartiers près des lieux d'emploi du quartier des affaires, plutôt que de surcharger nos moyens de transport en bâtissant toutes les nouvelles maisons dans les banlieues?

Par exemple, dans le centre de Toronto la construction du nouveau complexe urbain procurera 50,000 emplois. Le nouvel immeuble de la Banque de Montréal, 15,000; le nouvel immeuble de la Banque royale, 10,000; et le centre Eaton 15,000. Ces seules quatre réalisations occuperont 90,000 travailleurs. Et pourtant le seul projet qui prévoit des logements est le complexe urbain et seulement pour 7,000 familles. Comment logerons-nous tous ces travailleurs?

Comme le ministre le sait peut-être, on trouve à proximité du centre de Toronto des terrains industriels abandonnés qui, une fois convertis, pourraient procurer un environnement recherché mais seulement à condition que le gouvernement soit disposé à y consacrer une partie importante du financement de sa réserve foncière. Mais si les réalisations passées du gouvernement et de la SCHL peuvent constituer une indication, la plus grosse partie des 100 millions annuels iront aux régions suburbaines pour l'acquisition de terrains non viabilisés. Cela contribuera évidemment peu à palier dans l'immédiat la pénurie de logements et les prix élevés.

J'aimerais également demander au ministre de ce qu'il est advenu de la proposition du discours du trône de transplanter les voies de chemins de fer du centre des villes sur les périphéries? S'il s'était agi d'autre chose que d'une promesse vide, le ministre l'aurait certes évoquée jeudi dernier dans son exposé sur l'amélioration de l'environnement et sur les réserves foncières. Cette solution offrirait d'immenses possibilités étant donné qu'une bonne partie des terrains libérés par les chemins de fer pourraient être facilement convertis en quartier résidentiels ou en installations récréatives.

J'espère que, prochainement, le ministre pourra indiquer publiquement dans le centre de quelles villes on supprime les voies de chemins de fer et, pour chaque cas, dans quelle mesure les terrains seront disponibles pour la construction de logements et pour les loisirs sous réserve, bien sûr, que n'en souffrent pas les quartiers avoisinants. Je lui suggère de se pencher sur le cas de la ligne du CP qui traverse Toronto en passant au cœur des quartiers résidentiels de cette ville et qui devrait être un candidat de choix pour ce programme de réimplantation.

Enfin, aux adversaires de l'amélioration et de la rénovation des centres-villes qui soutiennent que c'est trop cher par rapport à la nouvelle expansion des banlieues, je veux dire ceci: attention à la façon dont vous fixez les coûts de base. Tant de coûts sociaux entrent en ligne de compte lorsqu'on habite loin de son travail ou que l'on voit son quartier détruit et que l'on est obligé de déménager qu'il est virtuellement impossible de faire des comparaisons exactes en termes vraiment humains. En jeu ici, nous avons un équilibre social très délicat pour lequel il ne suffit pas de déterminer le coût en dollars par pied carré. A mon sens, si nous voulons préserver le caractère et la vitalité de nos centres-villes, nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre de ne pas rénover, ni améliorer les quartiers actuels. C'est ainsi que nous pourrions promouvoir et conserver une société urbaine stable au Canada.

Loi sur l'habitation

M. Chas L. Caccia (Davenport): Monsieur l'Orateur, je veux simplement faire quelques remarques sur ce bill excellent par lequel le gouvernement essaye vraiment de s'attaquer à ce problème compliqué, savoir la façon dont on peut offrir à tous les Canadiens le logement et les services collectifs. Cet après-midi, il a été plutôt réconfortant d'écouter les remarques constructives formulées par le député de Prince George-Peace River (M. Oberle) qui étaient si différentes des propos extravagants que tenait l'autre soir son collègue du parti conservateur, le député de Calgary-Nord (M. Woolliams). Le fait que ces remarques soient inscrites au procès-verbal et que chacun puisse se rendre compte dans quelle mesure les vues peuvent être polarisées sur un même sujet, au sein du parti conservateur, est une bonne chose.

• (2140)

Il me semble que le succès de la politique en matière de logement, à savoir la possibilité de mettre à la disposition de tous des logements à un prix abordable, dépend au moins de trois aspects. Le premier est l'offre de terrains à des endroits qui sont commodément reliés au lieu de travail des intéressés et aux établissements culturels et de loisirs qu'ils fréquentent. Le deuxième dépend du taux de démolition que nous avons enregistré au cours des dernières décennies, et qui était nécessaire pour la construction de voies rapides pour les villes. Le troisième dépend des stimulants offerts pour l'amélioration des habitations et des quartiers existants particulièrement dans nos grandes villes.

Ce bill offre d'énormes possibilités intéressantes en ce qui concerne l'amélioration des logements et leur construction par des coopératives, et je me réjouis qu'on appuie le programme du ministre. Mais pour que les deux autres aspects de la politique en matière de logement qui obtient un succès relatif, aboutissent, le ministre doit compter sur un changement de nos méthodes de transport dont la voiture est aujourd'hui l'élément principal. Il faut mettre bien plus fortement l'accent sur l'emploi des transports en commun.

Nous devrions cesser de construire des routes express urbaines, ce qui a été le cas dans nos villes, et élaborer une politique de transport urbain rapide comme celui qu'on emploie depuis les années 70 pour amener les gens des banlieues aux grandes villes. Nous avons besoin d'une politique qui tirerait un meilleur avantage des voies ferrées existantes. Lorsqu'elles sont construites, les routes express urbaines traditionnelles font disparaître des milliers d'habitations dans les agglomérations urbaines et y aggravent la pollution. Elles causent l'encombrement des centres-villes. Elles obligent à prévoir des lieux de stationnement aux centres-villes où il est très difficile de trouver l'espace nécessaire et elles sont à l'origine de la détérioration des quartiers au cœur des villes.

Évidemment, ce n'est pas ainsi qu'on établit une politique urbaine saine assortie d'une saine politique de l'habitation. Le gouvernement fédéral a besoin de l'aide des municipalités et des gouvernements provinciaux parce que l'adoption d'une politique énergétique de transports en commun ferait diminuer ou cesser les émigrations de résidences et permettrait les déplacements rapides d'un plus grand nombre de personnes avec moins de dommages pour l'environnement. Ce processus serait accéléré si le gouvernement fédéral aidait les municipalités et les gouvernements provinciaux intéressés à créer des réseaux de transports urbains modernes, comme l'a laissé entendre le premier ministre (M. Trudeau) lorsque, parlant à Edmon-