

Plus importantes encore sont les qualités esthétiques de la gare Union. J'en ai ici une photo que j'aimerais pouvoir distribuer ce soir à tous les députés. J'aimerais qu'elle soit imprimée dans le hansard car elle montre la majesté, la beauté de cet édifice. Monsieur l'Orateur, je ne veux pas que vous vous fiiiez à mon opinion personnelle de la beauté, c'est pourquoi je voudrais vous signaler les commentaires du vice-président de l'Architectural Conservancy of Ontario qui a envoyé une lettre au président et aux membres du Conseil de planification de la ville de Toronto le 29 juin. Le texte en est le suivant:

En dehors du Parlement fédéral, la gare Union à Toronto est le bâtiment public le plus majestueux du Canada. Sa salle des pas perdus constitue sans doute la plus belle enceinte de notre pays.

Avec un dédain lamentable et une insensibilité totale, on a proposé que cet héritage national soit démoli, bien qu'il puisse être utilisé utilement pendant aussi longtemps qu'on le voudrait. Un tel vandalisme apparaît d'autant plus inexcusable lorsque l'on sait que son architecture peut lui permettre de s'adapter à tout nouveau programme.

Je voudrais également citer M. Richardson qui est un autre vice-président de l'Architectural Conservancy of Ontario; lorsqu'il s'est présenté devant le comité des bills privés de l'Assemblée législative de l'Ontario, il a déclaré ce qui suit:

Il s'agit d'édifices historiques pleins de noblesse et dont l'importance est nationale. . .

La gare a été parfois décrite comme une simple salle des guichets, mais la salle des pas perdus, si vaste, est la salle la plus noble que l'on puisse trouver dans notre pays.

Monsieur l'Orateur, peut-on s'étonner de notre indignation face aux mesures prises par le gouvernement à l'encontre de ce si bel édifice? Ce qui me préoccupe, ce n'est pas seulement le jugement commercial porté par les chemins de fer en décidant de déplacer le train de la rue Front à un emplacement plus au sud, mais aussi les problèmes de transport qui vont découler de ce déplacement. Non seulement les trains des grandes lignes provenant de tous les coins du pays arriveront dans la gare mais également le train GO, qu'utilisent les banlieusards pour venir travailler à Toronto. S'ils l'installent à l'emplacement qu'ils ont prévu, une distance de 850 pieds séparera les guichets du train GO et les guichets du métro, soit environ 300 verges, et il y aura une distance de 1,600 pieds, soit à peu près 550 verges, de porte à porte jusqu'à la ligne principale du métro.

Il y a également le problème de la viabilité économique d'un terminus d'autobus dans le centre-ville. Nous savons tous que la voie express Spadina a été supprimée. De nombreuses difficultés de transport se poseront lorsqu'il s'agira de faire passer les piétons et le reste de la circulation dans le centre de la ville.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai le regret d'avoir à dire au député que son temps de parole est écoulé.

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, répondant au député de Broadview (M. Gilbert), j'aimerais à nouveau le renvoyer à la déclaration prononcée à la Chambre le 16 novembre par le ministre des Transports. C'est la réponse précise à sa question. Ce jour-là le ministre expliqua que le Metro Development Project était un consortium d'entreprises, qu'il avait l'appui total du gouvernement fédéral et que le sort de la gare Union ne dépendait pas de lui mais de la municipalité.

Ce qu'il est convenu d'appeler Metro Centre a donné lieu à une planification approfondie et à de nombreuses

consultations. C'est une entreprise très complexe qui comprendra un terminus conçu pour divers modes de transport, une zone commerciale et de bureaux, un important quartier résidentiel, des installations de télécommunications et de radiodiffusion et autres équipements. Depuis que ce projet a été annoncé en 1968 de nombreuses consultations ont eu lieu à tous les niveaux de gouvernement. Dans le cas présent il s'agit non seulement du gouvernement fédéral mais des gouvernements provincial, métropolitain et municipal.

Après de nombreuses années de planification, Metro Centre entre maintenant dans sa phase de réalisation et différents comités de liaison intergouvernementaux ont été créés pour assurer une liaison et une collaboration efficaces entre les secteurs public et privé.

Je me ferai un plaisir de porter à l'attention du ministre les différentes observations du député.

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE—LE RAPPORT DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION ATLANTIQUE—LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS

M. James A. McGrath (Saint-Jean-Est): Monsieur l'Orateur, le 7 avril, le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand) a déposé à la Chambre le premier rapport du Conseil de développement de la région atlantique. Ce Conseil, sous la présidence distinguée du professeur William Smith de Fredericton, au Nouveau-Brunswick, homme bien connu et respecté dans les provinces de l'Atlantique, fut créé en vertu de la loi de 1969 sur l'organisation du gouvernement, loi qui donna également lieu à la création du ministère de l'Expansion économique régionale. L'article 31 de cette loi décrit les fonctions du Conseil. Il y est dit que les fonctions du Conseil sont de conseiller le ministre:

... sur les questions relevant des fonctions et pouvoirs du Ministre et, en particulier, de faire des études et de lui soumettre des rapports et des observations.

- a) en matière de plans, de programmes et de propositions ayant pour objet de favoriser l'expansion économique et le relèvement social de la région de l'Atlantique;
- b) sur la praticabilité de programmes et projets particuliers et sur leur apport éventuel à l'expansion économique et au relèvement social dans la région de l'Atlantique;
- c) sur toute autre question, relevant des pouvoirs et fonctions que la présente Partie confère au Ministre en ce qui concerne la région de l'Atlantique, que le Ministre peut soumettre à l'examen du Conseil.

Le 1^{er} décembre, comme en fait foi la page 10065 du hansard, je posais la question suivante au ministre de l'Expansion économique régionale:

Étant donné que le premier rapport du Conseil de développement de la région atlantique déposé à la Chambre le 7 avril, contenait d'importantes recommandations sur la stratégie du développement de cette région, puis-je demander au ministre s'il y a eu une politique de statuée à la suite de ces recommandations, et sinon, pour quelle raison?

A cela le ministre a répondu: «Non, pas encore, monsieur l'Orateur.» J'aimerais savoir quand le gouvernement a l'intention de donner suite aux recommandations du Conseil. Parmi les recommandations relatives à la stratégie décennale de développement de la région atlantique, on distingue: 1^o la création de 170,000 emplois d'ici dix ans et de 50,000 emplois dans la fabrication; 2^o la nécessité d'un cadre de plein emploi au sein duquel le ministère de l'Expansion économique régionale pourra agir plus efficacement; 3^o l'importance à accorder au complexe industriel. On vise ici à l'établissement d'une société de la