

Voyons pourquoi ces deux plafonds sont portés à ces deux chiffres. On ne nous a pas remis de rapport à jour vérifié sur la SCHL. Le dernier rapport vérifié dont nous disposons remonte à 1971. Le montant total emprunté du gouvernement pour financer les opérations de la SCHL atteignait alors 5.6 milliards de dollars. Le montant total assuré par la Société n'était que de 9.22 milliards de dollars. Je crois à propos de signaler qu'on demande à la Chambre d'accepter un bill en principe sans avoir la courtoisie de nous remettre un état vérifié de la Société que vise ce bill. Je signale que le rapport de l'Auditeur à l'égard de cette société l'année dernière est daté du 17 février 1972. Pourtant nous sommes ici, plus d'un an plus tard, en train d'étudier sans rapport de vérification un bill de très grande importance. Il ne faut pas oublier que la SCHL est la société de la Couronne la plus importante dont le Parlement ait à s'occuper. On nous demande d'étudier des changements importants touchant cette société, et on ne nous a même pas remis un état à jour.

M. Basford: C'est pourquoi il y a des audiences de comité.

M. Stevens: J'espère que le ministre nous donnera des réponses.

M. Basford: C'est exactement pourquoi nous avons des audiences de comité.

M. Stevens: Je pourrais peut-être continuer, monsieur l'Orateur, ou le ministre veut-il faire un nouveau discours?

J'aimerais maintenant parler des dispositions du bill en vertu desquelles de nouvelles collectivités seront créées. Le gouvernement entend se lancer dans les réserves foncières. Un point qui m'avait échappé à la première lecture du discours du ministre mais que j'ai remarqué par la suite et que j'ai trouvé très intéressant est le suivant: la Société veut maintenant avoir le droit de louer des terrains, non seulement d'en vendre. Je ne m'étais pas rendu compte des véritables intentions du gouvernement avant l'exposé du ministre. En présentant le bill, il a dit, comme en fait foi la page 2259 du Hansard du 15 mars:

Des dispositions seront prises pour que le public bénéficie des avantages tirés d'une majoration en valeur des terrains acquis pour les collectivités. Les députés constateront que cette formule est assurée dans le bill du fait que les terrains publics seront cédés à bail au lieu d'être vendus, comme cela se faisait invariablement auparavant dans le cadre des programmes d'aménagement de terrains.

Nous voyons l'intention. Le ministre veut vraiment instaurer un «fief Basford». Il veut que, pendant une période indéfinie, les citoyens paient au Trésor public un loyer sur les terrains. Non content d'avoir élaboré le régime fiscal le plus diabolique, le gouvernement se propose maintenant de couper l'herbe sous le pied de nos gens. Je prétends que les députés doivent examiner ce coup délibéré, particulièrement au comité. Pourquoi le gouvernement croit-il nécessaire d'enlever le droit de posséder les terrains à ceux qui voudraient s'établir dans une collectivité nouvelle? Le fait-on uniquement pour les raisons exposées par le ministre? Il est malheureux que les gens soient

Loi sur l'habitation

obligés de débattre la question de la location des terrains plutôt que de la propriété foncière perpétuelle et libre.

En ce qui concerne les collectivités nouvelles, il faut noter que le bill prévoit l'acquisition de terrains devant servir pour les voies de communication. Toutefois, il n'y est nulle part question des problèmes de transport qui assaillent les régions urbaines du pays et qui surgiront sans doute pour les collectivités nouvelles à l'avenir. Les problèmes de transport dans les centres urbains sont patents. Nous savons tous ce qu'il faudrait faire. Néanmoins, pour des raisons tout à fait inexplicables et dans un domaine où ne se pose aucun problème de compétence, puisque la question relève de lui, le gouvernement fédéral, a négligé de procurer à nos centres urbains des services de transport.

• (1630)

A Toronto, et je parle à nouveau de ma région, après des mois d'études, on a finalement soumis au gouvernement fédéral une étude sur les trains de banlieue. Elle est entre les mains du ministre des Transports (M. Marchand) depuis novembre dernier. Cette étude aboutit à différentes conclusions. Elle établit qu'il est parfaitement possible d'utiliser des voies ferrées existantes pour desservir la banlieue torontoise. Elle indique le prix de cette desserte. Elle signale, par exemple, qu'en matière d'investissements et pour créer de nouveaux services desservant le nord, le nord-est et le nord-ouest de Toronto, une desserte limitée coûterait environ 80 millions et une desserte complète 130 millions. Elle estime que l'utilisation quotidienne d'une desserte complète intéresserait quelque 32,000 voyageurs et pourtant le ministre d'État chargé des Affaires urbaines (M. Basford) nous présente un bill où il n'est pas question du problème important des transports. Or, ce problème relève des autorités fédérales étant donné qu'il entre précisément dans le cadre de leur compétence.

Je soulève cette question car nous oublions parfois que notre densité démographique est la plus faible du monde. Nous disposons de terres immenses, mais elles doivent être viabilisées pour que les gens les mettent en valeur. C'est ce manque de prévoyance qui nous met dans la position inconfortable où dans une région comme celle de Toronto les prix des logements et certainement les prix des lotissements sont les plus élevés du continent. On pourrait l'éviter. Si le gouvernement fédéral était vraiment disposé à s'attaquer massivement à cette question il s'adresserait aux municipalités et aux provinces en leur indiquant combien de centaines de millions de dollars il leur consacrerait par an au cours des 15 ou 20 années à venir pour les aider à viabiliser des terrains. Ces terrains et surtout les prix des lotissements dans nos centres urbains diminueraient considérablement. C'est la chose la plus efficace que pourrait faire le gouvernement fédéral.

Deuxièmement, le gouvernement fédéral doit admettre qu'il est responsable de la desserte des banlieues. Il faut qu'il s'adresse aux différentes autorités municipales et provinciales et qu'il leur offre de prendre à sa charge le fonctionnement régulier de cette desserte. Cela permettrait de viabiliser et de mettre en valeur d'immenses secteurs dans des régions comme celles de Toronto et autres régions urbaines. Cela freinerait certainement la hausse du prix des terrains.