

réparations, entretien et révisions mécaniques, représentent au total des frais qui dépassent de loin ce que coûte un être humain au cours de sa vie.

Aussi monsieur l'Orateur, l'automobile, inventée et construite pour faciliter le déplacement d'un endroit à un autre, nous a privés de cette mobilité même dans le centre des villes et dans les banlieues, en congestionnant nos rues et nos routes. Naturellement, il est impossible de calculer tous les frais de cette congestion. Combien coûtent les nerfs tendus, les exaspérations et les dépressions éprouvés par les victimes des problèmes de la circulation ou par ceux qui y réfléchissent.

Nous avons tenté de régler ce problème de deux manières dans nos villes. Nous nous réfugions en banlieue, provoquant ainsi la parcellisation de nos grands centres; ou bien, vaincus par l'automobile, nous étendons, nous élargissons nos rues, en démolissant des logis en détruisant nos parcs, en sectionnant des collectivités établies et en affectant de plus en plus l'espace réservé aux humains à des zones d'entreposage d'automobiles, à des terrains de stationnement, à des garages, à des stations services et à des ateliers de réparation. Malgré cela, monsieur l'Orateur, l'attrait de l'automobile demeure tout aussi puissant. Il a presque réussi à détruire les avantages des villes et il a transformé bon nombre de centres urbains en cimetières économiques et nos banlieues en mornes déserts culturels. Les automobiles, monsieur l'Orateur, ne sont pas assujetties aux impôts fonciers comme les bâtiments, et là où elles ont envahi nos rues, nos gouvernements municipaux ont perdu des recettes.

Comme moyen de transport urbain, l'automobile prendra probablement une importance croissante, au moins pour l'avenir prévisible. Nous devons donc trouver le moyen de vivre à l'ère de l'automobile tout en restant maîtres de notre milieu. La solution selon moi, ne dépend pas complètement de l'automobile privée, mais d'un système coordonné de transport où elle pourrait jouer son rôle de concert avec les moyens de transport en commun. Nous devons modifier l'aspect de nos villes et toute notre façon d'envisager l'utilisation du territoire dans nos villes et nos régions métropolitaines.

Les services de transport ont toujours eu un effet dominant sur l'utilisation du territoire urbain et, partant, sur la configuration et le caractère des villes. Il existe des liens étroits entre les transports, l'utilisation du territoire et l'aménagement urbain.

L'expansion urbaine au Canada est encore déterminée dans une large mesure par les forces empiriques de la nécessité et de la convenance. Ce dont nous avons besoin pour nous attaquer au problème du transport urbain, tout comme à celui de l'aménagement et

du logement urbains, c'est d'une planification urbaine. A l'heure actuelle, nous ne planifions vraiment pas l'aménagement de nos villes. Dans la plupart des villes canadiennes, nous nous payons de paroles lorsqu'il s'agit d'aménagement urbain. Je parle à titre d'ancien échevin de la ville d'Hamilton et je sais que dans chacun des hôtels de ville du pays, les classeurs et rayons regorgent de programmes onéreux, couverts de toiles d'araignée. Par planification, j'entends la nécessité d'établir des objectifs de base concernant l'expansion et l'aménagement des villes, des objectifs fondés sur les besoins prévus en matière de logement, de commerce, d'industrie, d'éducation, de transport et de culture, déterminés à la suite d'études et de pourparlers à tous les paliers de gouvernement et avec les citoyens eux-mêmes.

Bon nombre de gens ont fini par se rendre compte qu'en cherchant à résoudre un problème urbain en particulier, on s'aperçoit bien vite que le milieu urbain est un tout en soi et constitue toute une difficulté. Ils ont fini par comprendre qu'une vue d'ensemble s'imposait. La planification détaillée et complète à tous les paliers de gouvernement—et c'est là, à ce que je vois, une des questions traitées le 10 mai par le premier ministre dans son discours à la Chambre—signifie que ni l'expansion des banlieues des grands centres ni le délabrement des vieux quartiers d'un centre urbain ne peuvent être pris à part comme bon nous semble et étudiés de façon distincte. Ce sont des aspects solidaires les uns des autres et il est généralement admis, maintenant, que la planification urbaine doit être globale et comprendre l'aménagement des moyens de transport. La planification du transport doit embrasser tout le système de transport d'une région, autrement il n'a pas sa raison d'être.

Je pense maintenant à l'autre problème des agglomérations urbaines: le problème de l'impôt municipal. Les centres de nos régions métropolitaines sont les victimes de l'étranglement financier dû à l'exode vers les banlieues. La décentralisation démographique dégarmit sérieusement les coffres de la ville, privée d'une partie des revenus de l'impôt foncier, et la source des difficultés financières des villes est l'étroitesse et la rigidité de l'assiette fiscale. Nous devons donc trouver des moyens d'éliminer le problème financier qui menace les municipalités et les force à contrecarrer les entreprises de développement urbain.

Il faut donc une révision complète et urgente du régime fiscal dans les agglomérations urbaines. Les municipalités ont besoin d'une aide beaucoup plus considérable des échelons supérieurs de gouvernement, surtout en ce qui concerne l'habitation, les transports, les parcs, les lieux d'amusement et les espaces à