

temps des diligences, sont appliquées à l'ère spatiale.

L'une des caractéristiques des villes et agglomérations urbaines du Canada, c'est leur grande superficie. Nos villes, hélas, n'en finissent pas de s'étendre. On a dit que l'automobile était le tapis magique qui nous a ouvert le paradis rêvé de la verdure et des grands espaces. La Société centrale d'hypothèques et de logement a été le génie enchanteur qui a permis à chacun de bâtir son petit château. Le bâtiment a donc connu un vaste essor et les banlieues se sont vite peuplées. Les établissements industriels et de commerce de détail, forcément, ont tôt fait de suivre la tendance. Monsieur l'Orateur, puis-je déclarer qu'il est une heure?

(La séance est suspendue à une heure.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à deux heures et demie.

M. Macaluso: Monsieur l'Orateur, avant une heure, je parlais de la profusion des immeubles et de l'explosion démographique dans nos banlieues et des graves problèmes qui en résultent dans nos villes et nos grandes agglomérations. L'exode vers la périphérie urbaine a sérieusement atteint le cœur de nos villes; il a occasionné un ralentissement du commerce, un affaiblissement de la base économique et le maintien plus difficile de normes convenables pour ceux qui restent sur place—les nécessiteux, les vieillards, les infirmes et les gens incapables de se payer une maison en banlieue. Nous devons faire face aux difficultés et aux complexités dues à la dégradation et aux zones lépreuses du centre de nos villes, qui accablent des collectivités tout entières et compromettent leur avenir économique.

En second lieu, je voudrais parler de l'habitation. Nous devrions viser à assurer un logement convenable à tout le monde et nous devrions y parvenir au cours de cette année-ci, féconde en projets. Le grand essor de la construction des années '50 et '60 n'a nullement remédié au besoin d'habitations modernes à bon marché. Nous n'aboutirons à rien en construisant de prétendues maisons à prix modique sur des terrains de haut prix. La prospective du développement urbain devrait nous permettre de construire des habitations à prix modique sur des terrains bon marché, afin d'améliorer le sort des gens à revenu moyen et des nécessiteux. Il y a néanmoins une différence entre le fait de satisfaire aux exigences domiciliaires d'une région et celui de créer des zones d'habitations convenables. A nos projets de construction de maisons, nous devons ajouter des établissements commerciaux et industriels, des entre-

prises et services à une échelle suffisante pour répondre aux besoins des gens établis dans le secteur intéressé. On doit également assurer l'accessibilité à une gamme étendue d'emplois et d'habitations.

Nos efforts de rénovation urbaine, de réadaptation et de conservation sont insuffisants. Il ne suffit pas d'ériger des immeubles à bureaux ainsi que des appartements luxueux et planter là les familles qui ont besoin de maisons convenables à prix modiques. Trop souvent, nous flétrissons ce genre de maisons en disant que nous les destinons aux pauvres. Cela ne saurait être toléré, monsieur l'Orateur. Nous n'avons pas encore commencé à faire face à la crise du centre des villes et à la pénurie de logis qui y sévit. Aucun gouvernement, à quelque palier que ce soit, ne s'est attaqué à ce problème sur tous les fronts.

Mon troisième propos, qui se rattache aussi au centre des villes, concerne le transport urbain. Ce problème est le plus aigu dans un monde qui s'urbanise de façon croissante. Henry Ford disait un jour: Nous résoudrons le problème des villes en les quittant», et il en a fourni le moyen. Toutefois, l'automobile peut revenir en ville. Il devient de plus en plus évident que la congestion du trafic étouffe la croissance de nombreuses grandes villes du continent parce qu'on a négligé l'ensemble des besoins en matière de transport.

Les automobiles qui circulent dans les régions métropolitaines ne respectent aucune frontière; elles traversent indifféremment campagne, cantons, banlieues, et le cœur même de la ville. Or chacun de ces secteurs possède son propre mode de gouvernement. Les efforts faits en vue de concilier les intérêts souvent opposés de ces gouvernements locaux, tout en tenant compte de l'intérêt privé des usagers, complique la solution des problèmes de transport urbain.

Les voies de circulation forment le réseau sanguin des villes. Que la ville demeure le centre nerveux de sa région métropolitaine ou qu'elle devienne parcellisée, cela dépend de ce réseau. Le dilemme c'est qu'en élargissant l'infrastructure des transports pour permettre l'accès à ce centre nerveux, nous courons le risque de retrancher tant d'espace au cœur même de la ville que ce qui restera n'en vaudra plus la peine.

● (2.40 p.m.)

L'explosion automobile surpasse l'explosion démographique et risque sur notre continent, d'envahir tout l'espace disponible. Voici ce que dit de l'automobile Victor Gruen, architecte et planificateur réputé:

L'espace nécessaire à l'automobile de sa naissance à l'usine jusqu'à sa mort dans le cimetière d'automobiles, et les besoins qu'elle crée pendant sa vie au point de vue transport, entreposage, garage,