

nous a donné aujourd'hui une série d'excuses qui ne sont rien moins que des balivernes. Il ne s'agit pas uniquement de la politique de gouvernement sur le logement, ou du manque de politique, il y a beaucoup plus. Il y a aussi la question de la démission du ministre des Transports et la question de savoir s'il a tort ou raison.

Pour ceux qui ne sont pas au courant des dernières nouvelles et qui n'ont pas lu le *Journal d'Ottawa* aujourd'hui, je dirai qu'on y donne à entendre que le ministre des Transports (M. Hellyer) continuera de lutter contre le fédéralisme que le premier ministre nous a exposé ici aujourd'hui. Et cela, c'est très important pour les députés qui siègent de l'autre côté de la Chambre.

**Une voix:** N'allez pas le croire.

**M. Alexander:** Il faut croire tout ce que vous lisez dans les journaux aujourd'hui car ils se rapprochent de la vérité, en ce qui a trait aux honorables vis-à-vis.

Si le premier ministre a adopté une attitude constitutionnelle rigide, inflexible, qui empêche le gouvernement de prendre l'initiative dans le domaine du logement, de la pollution et d'autres problèmes urbains, dont l'élimination des taudis, il me semble, en toute déférence, que le gouvernement actuel n'a pas sa place ici. Le premier ministre ne résout pas le problème en citant des chiffres indiquant le nombre des mises en chantier. Il sait que la plupart des maisons dont il a parlé aujourd'hui sont hors de portée de la majorité des Canadiens. La situation est aussi simple que cela. Une fois de plus, il a cherché à brouiller les pistes. Plus de 90 p. 100 des Canadiens se trouvent dans une pareille situation à cause de l'inflation, et les maisons dont a parlé le premier ministre ne sont pas à leur portée.

La décision du ministre a fait l'effet d'une douche froide sur un gouvernement perdu dans des rêves de spéculation dans l'abstrait. Elle a dégonflé le ballon de la juste société et la théorie de la démocratie de participation. J'aimerais savoir quelle était la participation du ministre. J'éprouve de la sympathie pour lui, en me rappelant que je lui posais moi-même des questions. Il n'est pas étonnant qu'il ne pouvait pas y répondre. Il ne pouvait pas obtenir les réponses de ses collègues du cabinet. Ils ne lui permettaient pas de répondre. Ma sympathie maintenant va au ministre d'État de Winnipeg (M. Richardson).

**Une voix:** Il n'a pas de problème de logement.

**M. Alexander:** On m'a dit qu'il est un des plus riches députés. Ce qui me préoccupe,

c'est que le ministre des Transports ait parlé des petits besoins quotidiens, autrement dit, des problèmes de la vie de tous les jours ou des questions d'ordre pratique. Ces problèmes touchent la majorité des Canadiens; la prospérité minée par l'imposition confiscatrice et l'inflation galopante; les villes négligées et leur détérioration progressive; le refus de tenir compte des sous-produits de l'essor industriel—la pollution de l'air et de l'eau, voilà l'aspect pratique de la question. C'est ce dont a traité le ministre des Transports. Non seulement le gouvernement n'a pas réussi à résoudre ces problèmes, il n'a pas su non plus reconnaître leur importance. A mon avis, les Canadiens pourraient aujourd'hui se lever et déclarer sans ambages que le gouvernement actuel n'est pas seulement arrogant, il est insensible. Avec tout le respect que je vous dois, ce gouvernement considère avec indifférence les problèmes croissants de l'urbanisation. Comme d'habitude, le ministre a décidé de prendre personnellement la direction d'un groupe d'étude, prouvant ainsi, d'une manière dramatique, l'importance du problème. Mais le gouvernement ne l'a pas appuyé.

En regardant l'autre jour la télévision, j'ai entendu le premier ministre déclarer que le ministre des Transports était l'un de ses meilleurs collaborateurs et un homme parfaitement au courant de ces problèmes. Pourtant, il est parti. Qui donc, parmi les vis-à-vis sait quelque chose sur ces problèmes? Je ne sais pas ce qui va se passer maintenant.

On peut lire à la page 1 du rapport de la commission d'étude:

Bref, s'il n'y a pas eu de «crise» urbaine, on peut certainement affirmer qu'un problème très aigu s'est posé. Tous en étaient conscients et se rendaient compte que les efforts des gouvernements, efforts dont la plupart semblaient constituer une adaptation aux circonstances tout autant qu'une tentative de les maîtriser, ne suffisaient pas. Le moment était donc venu d'envisager résolument le logement et l'aménagement urbain au Canada sous une optique nouvelle.

Je passe maintenant à la page 9 du rapport de la commission d'étude. Cela devient très significatif si l'on se souvient que la seule province de l'Ontario, comme l'a déclaré le Conseil économique du Canada, aura en 1980 une population d'environ 10 millions d'habitants. Le rapport de la commission d'étude déclare:

La première et la principale impression de la Commission d'étude—là-dessus les données statistiques ne manquent pas—c'est que le Canada s'urbanise de plus en plus rapidement. Les statisticiens nous apprennent que sept Canadiens sur dix habitent maintenant la ville, la plupart d'entre eux dans 29 grandes agglomérations, et que cette proportion passera à 8 sur 10 en 1980. Si cette statistique est impressionnante en elle-même, combien plus remarquables encore sont les effets matériels, passés et présents, de cette migration massive sur