

Le gouvernement fédéral doit aider les provinces, les municipalités, et les entreprises de lotissement à lutter contre la spéculation et la montée en spirale du coût des terrains. J'ai fréquemment tenté, ici à la Chambre, de convaincre le ministre et son gouvernement de la nécessité d'apporter une aide appropriée à la rénovation des habitations existantes, surtout lorsqu'il s'agit des citadins. Il faudrait un programme de rénovation efficace, et nous n'en avons pas. Il faudrait remplacer les programmes de rénovation urbaine que nous avons eus jusqu'ici qui étaient tous placés sous le signe du bulldozer.

Il nous faut des institutions qui aident vraiment les propriétaires de logements et de maisons à revenu modique à les rendre conformes aux normes établies pour la collectivité, à des normes raisonnables. Nous avons eu les prêts accordés pour la réfection de maisons aux termes de la loi nationale sur l'habitation mais ils n'ont servi à rien à cause des taux d'intérêt élevés et du montant maximum peu élevé des prêts.

Un certain nombre de logements au Canada sont sans doute vieux et délabrés, mais un peu partout, y compris dans la région de Greenwood que je représente, où se trouve un grand nombre de maisons qui, bien entretenues, peuvent continuer d'assurer un logement convenable. L'ennui c'est que les emprunts coûtent de plus en plus cher, et bien des gens ne peuvent se permettre d'entretenir leurs maisons convenablement. Il faut que les projets de logements nationaux assurent les services communautaires voulus et que, dans ce domaine comme dans les autres de la vie urbaine, les occupants éventuels de logements participent activement à leur planification et à leur fonctionnement. Qu'il existe une pénurie aiguë de logements alors qu'un demi-million de Canadiens sont en chômage me semble absolument insensé. A mon avis, le niveau peu élevé du parc de logements et le niveau élevé de chômage sont apparentés.

Je passe maintenant au domaine des transports. Ici, le problème fondamental tient à ce que l'explosion urbaine transforme radicalement notre façon de vivre. Les services de transport requis doivent exister ou être créés pour permettre aux citadins de quitter leur foyer et d'y revenir sans trop d'inconvénients et sans perdre trop de temps. La concentration grandissante de la population dans les régions urbaines fait qu'il est de plus en plus difficile, sinon impossible, pour les gouvernements locaux d'assurer les autoroutes, les chemins et les services de transit requis.

Récemment, la Fédération canadienne des maires et des municipalités publiait un mémoire dans lequel on disait clairement que les municipalités ont des projets pour régler le problème des transports urbains, mais

qu'elles n'ont pas l'argent pour les réaliser. Voici ce qu'on disait:

Les ressources financières des municipalités urbaines doivent être complétées par une aide accrue des échelons supérieurs de gouvernement pour permettre aux investissements dans les services de transport urbain d'atteindre un niveau suffisant. L'aide financière accordée aux municipalités urbaines pour répondre à leurs besoins en matière de transport doit s'accompagner d'une politique nationale cohérente dans ce domaine, de mesures législatives par les échelons supérieurs de gouvernement, qui indiquent les politiques financières à long terme applicables à ce domaine ainsi que l'aide technique et financière précisée destinée à la planification et à l'application d'investissements futurs aux services de transport urbain.

Lors d'une conférence récemment tenue sur les transports urbains au Canada on a dit que ce serait seulement lorsque les gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral conviendront du montant d'un programme de transport national destiné aux villes, que les politiques actuelles décousues et fragmentaires concernant le rail et la route deviendront pratiques et rentables.

Je le répète, tous les paliers de gouvernement doivent tenir compte des souhaits, des besoins et de la collaboration des gens eux-mêmes. A Toronto, une controverse fait rage au sujet des priorités sur l'aménagement des transports. Elle est axée sur l'autoroute de Spadina. Bien des Torontois, y compris moi-même, sont d'avis que l'autoroute qui déverse toujours plus d'automobiles dans le centre n'est pas la meilleure façon de régler les problèmes de la ville même. Nous reconnaissons que les trains de banlieue et le métro sont une meilleure solution. Ils seraient d'ailleurs plus économiques et plus accessibles au Canadien moyen et limiteraient le grand nombre de véhicules automobiles qui encombrant les grandes routes aux heures de pointe. Quelle que soit la solution qui s'impose, les autorités municipales ne devraient pas s'en tenir uniquement aux conseils des spécialistes, si nécessaires qu'ils soient. Il importe au plus haut point aussi de consulter les organisations et les gens eux-mêmes.

J'avais l'intention d'aborder la question des aéroports et le problème de la pollution. Il paraît que mon collègue, le député de Surrey (M. Mather), va traiter de la pollution de l'air. Je tiens simplement à dire que nous avons connu à Toronto la nécessité d'une consultation à l'échelon local, lorsqu'il fut question d'aménager un immense aéroport international pour avions à réaction sur la rive du lac, dans le voisinage immédiat d'un quartier résidentiel établi de longue date, perspective menaçante pour la ville. On en était venu là, faute d'avoir consulté la population et les représentants élus.

J'avais l'intention de vous lire une lettre d'un certain M. Hemming, directeur de la planification et de la recherche aérienne au