

■ Ce sont des inventions qui remontent à près d'un siècle qui ont donné leur forme aux villes modernes: le téléphone en 1877, le gratte-ciel en 1880, l'électricité la même année, le tramway en 1885, le métro électrique en 1886, le moteur à combustion interne et l'ascenseur électrique en 1889.

Jusqu'à ce qu'on ait triomphé des maladies contagieuses, pour une large part grâce à l'invention du tout-à-l'égout, la formation de centres à haute densité démographique était impensable; seules les inventions intervenues entre 1877 et 1889 rendirent nos villes modernes matériellement possibles. Avec l'avènement de l'électricité, les activités citadines et la gestion de leurs multiples applications subirent des modifications profondes. Le téléphone rendit possibles les communications instantanées quelle que soit l'importance de la ville. La lumière électrique réduisit les dangers d'incendie et augmenta la sécurité des rues la nuit. La mise au point des charpentes métalliques, des gros équipements de conversion des combustibles en chaleur et de l'ascenseur rendit possible la construction d'immeubles-tours. Le tramway et le métro permirent un transport métropolitain rapide et bon marché. Cependant, de toutes ces découvertes, le moteur à explosion et son application à l'automobile a probablement eu les incidences les plus profondes de toutes sur les villes depuis un quart de siècle. Il est étrange que, bien que l'automobile ait été inventée au cours de la même décennie que les autres découvertes qui ont contribué à rendre les villes modernes matériellement possibles, ce soit elle qui les rende dans une large mesure humainement invivables.

● (5.00 p.m.)

■ Nous sommes peut-être arrivés au point où il nous faut fonder nos villes, au sens physique du terme, sur quelque chose de plus moderne que les concepts qui ont pris naissance aux beaux jours d'Alexander Graham Bell, de Thomas Edison, de Gottlieb Daimler et des frères Otis. Il est de la compétence du gouvernement fédéral, dans l'exercice de son pouvoir de dépenser, de stimuler la recherche, l'esprit d'invention et le développement pour parvenir à créer un milieu urbain plus acceptable. J'aimerais énumérer certains secteurs où cela pourrait être fait, à mon avis. Certains secteurs, je le sais, sont déjà l'objet d'une activité intense, d'autres beaucoup moins et d'autres pas du tout. Mais quelle que soit l'activité déployée, nous ne pouvons dire qu'on déploie un effort concerté pour relever le défi urbain, et c'est pourtant ce qu'il faudrait faire si nous voulons réussir.

Je vais énumérer quatre secteurs généraux qui nécessitent autant de coordination entre

eux que dans leurs propres limites. En d'autres termes, la coordination est aussi importante entre les systèmes de transport et de délimitation qu'elle l'est entre les divers éléments de chaque système. C'est au niveau fédéral qu'un effort collectif et coordonné a le plus de chances de réussir, plutôt qu'au niveau municipal; la ville ou la municipalité sera si absorbée par les priorités du moment, qu'il lui sera impossible, à toutes fins pratiques, de se faire une vue d'ensemble de l'urbanisation, même en ce qui la concerne.

Et, pour finir, il sera plus facile de concevoir un programme plus économique et plus objectif au niveau fédéral dans les questions qui intéressent toutes les villes. Le gouvernement fédéral peut et doit en prendre l'initiative. La plupart des villes s'en réjouiraient. Mais les provinces doivent l'accepter.

Et le premier objet de nos recherches, de notre invention et de notre développement, ce devrait être le système par lequel les villes assimilent chaque jour d'énormes quantités d'aliments, d'eau, de combustibles et d'approvisionnement et rejettent ensuite d'énormes quantités de déchets sous forme d'eaux-vannes, de détritrus, de rebuts et de polluants atmosphériques. A quoi bon étudier la pollution, sans aussi en considérer la source et le mécanisme. Les bouteilles dites perdues nous en fournissent un exemple familier qui vient à point nommé. S'agit-il ici d'un problème de pollution ou d'un problème d'approvisionnement?

Il y a aussi la question des transports—les moyens par lesquels les gens et les marchandises circulent dans la ville, horizontalement et verticalement. Les objets et les gens sur ces voies de circulation, routes, monte-charge, etc. sont dynamiques, mais les voies elles-mêmes sont trop souvent statiques, et ne s'adaptent guère à l'évolution de la conjoncture. Une rue à circulation dense, que bloque un camion de livraison, attendant qu'un monte-charge de fret se remette à fonctionner, est un exemple courant.

Il y a aussi le réseau de communication d'informations de la ville par lequel les différents secteurs d'une grande ville se maintiennent en contact et qui, théoriquement, devrait lui permettre de fonctionner comme une unité, et d'envoyer des signaux au moment voulu pour contrôler les autres secteurs du réseau. Les différents éléments de ce réseau—téléphone, distribution d'électricité, feux de circulation, etc.—semblent très bien fonctionner, mais sont-ils coordonnés, sont-ils utiles les uns aux autres et sinon, ne devraient-ils pas l'être? Par exemple ne devrait-il pas être possible qu'un coup de téléphone produise une adaptation des feux de circulation conforme à une demande modifiée?