

gouvernement libéral Trudeau a infligé aux Canadiens. Ce fardeau est tel qu'une fois les impôts de 1973 payés, les Canadiens auront payé au cours des cinq dernières années plus d'impôt sur le revenu que tous les Canadiens au cours du siècle précédent.

Pour aujourd'hui, cependant, j'aimerais explorer plus avant l'activité du gouvernement actuel dans le domaine des affaires urbaines. Le gouvernement Trudeau est peut-être mal préparé pour y servir, car c'est un domaine où les gens ne comprennent pas les orientations politiques. Ils exigent plutôt des résultats et ils les attendent. Le Canadien moyen croit avoir droit à un moyen de transport satisfaisant pour se rendre au travail et rentrer chez lui. Il estime avoir droit à une maison, au coût raisonnable, dans un milieu où lui et sa famille peuvent jouir de services scolaires, récréatifs et sociaux convenables. Dans la poursuite de ces objectifs, il n'est pas intéressé à s'enliser dans le jeu politique. Les chinoiseries administratives, fédérales, provinciales, municipales, dans ce domaine, n'intéressent ni ne touchent le Canadien moyen. Il ne sait que ce qu'il voit. Il juge le gouvernement à ses preuves concrètes plutôt qu'à ses promesses abstraites. Jusqu'ici, cependant, le gouvernement libéral nous a donné une généreuse ration de promesses semblables. Il a fait preuve de peu de leadership dans ce domaine et je crains en fait que la récente duperie des postes au cabinet, avec deux ministres occupant de nouvelles fonctions qui essaient de régler les questions d'affaires urbaines et de transport urbain, n'est pas de bon augure pour nos citoyens.

• (1520)

C'est un domaine qui pose un grand défi. C'est un domaine où le gouvernement fédéral pourrait tracer la voie et faire de grandes choses qui seraient bien accueillies par le pays. La création du ministère des Affaires urbaines en 1971 avait fait naître de grands espoirs. Le coût du logement au Canada était devenu prohibitif. Entre 1961 et 1971, la valeur des terrains a augmenté de 139 p. 100 à Toronto. A Ottawa, elle a augmenté de 147 p. 100, à Hamilton, de 177 p. 100 et, à la périphérie de l'agglomération de Toronto, de 194 p. 100.

Aucune autre région du continent n'a subi une augmentation aussi élevée de la valeur de ses propriétés. Au niveau des gens, ce qui est aux dires du ministre des Finances (M. Turner) tout ce qui l'intéresse, nous découvrons qu'en moyenne les nouveaux bungalows construits en vertu de la loi nationale sur l'habitation dans la région de Toronto se vendaient \$17,368 en 1961 et pouvaient être payés avec un revenu annuel minimum de \$5,284. Aujourd'hui, cependant, les nouvelles maisons simples à la périphérie de l'agglomération torontoise se vendent, en moyenne, \$42,146 et il faut un revenu annuel de \$16,623 pour les habiter. Le ministre des Finances n'aime peut-être pas parler de statistiques, mais je puis l'assurer que ces coûts croissants du logement constituent une tragédie humaine en notre pays. Le département d'État des Affaires urbaines n'a pas amélioré la situation jusqu'ici. En étudiant les chiffres publiés ce matin par Statistique Canada, on trouve que le coût du logement, de 6.3 p. 100 plus élevé qu'en décembre 1971, a encore augmenté de .7 p. 100 dans le seul mois de décembre.

Le discours du trône et le discours prononcé hier par le ministre d'État chargé des Affaires urbaines étaient bien meilleurs dans leur forme et leur présentation que dans leur substance. Le ministre d'État chargé des Affaires urbaines est très éloquent lorsqu'il parle de planification, de conférences et de questions qui, en général, ne sont pas

L'Adresse—M. Stevens

entièrement de son ressort. Toutefois, pour les questions qui dépendent nettement de lui ou de la compétence du ministre des Transports, nous constatons que les deux ministres et le discours du trône sont beaucoup moins précis quant aux projets d'amélioration urbaine au Canada.

Je préciserai donc ma pensée pour la gouverne de ces deux ministres et du gouvernement. Le quart ou le demi-milliard de dollars que le gouvernement se propose d'affecter au deuxième aéroport de Toronto servirait mieux à améliorer le transport urbain dans la région de Toronto. Plus précisément, il faudrait environ un quart de milliard pour acquitter tous les frais d'établissement afin d'acheter du matériel suffisant pour les trains de banlieue destinés à transporter 200,000 voyageurs par jour dans la région de Toronto. Je crois qu'une telle réalisation serait un investissement beaucoup plus valable, surtout pour ceux qui habitent la région de Toronto, que le futur aéroport de cette ville.

Je souligne en outre que si l'un ou l'autre des ministres dont j'ai parlé était plongé dans l'embouteillage de la voie rapide de Don Valley et devait pendant une heure, une heure et demie suivre la file, sans d'autre panorama que la voie ferrée presque inutilisée du CN qui la longe, les priorités qu'ils accordent changeraient sans doute rapidement. La collaboration serait meilleure à l'égard des questions urbaines dont j'ai parlé.

Je proposerais au gouvernement de former éventuellement un comité permanent des affaires urbaines et du logement qui serait chargé d'étudier ces questions d'un peu plus près. Je suggérerais également d'apporter des idées neuves propres à enrayer cette congestion de la circulation qui règne dans tant de nos régions urbaines. J'aimerais à ce propos qu'on songe à des taxis que le locataire conduit lui-même. Ce système de transport un peu révolutionnaire a été mis en œuvre récemment à Montpellier dans le sud de la France. Un taxi de ce genre est un moyen bien simple de supprimer les embouteillages dans le centre-ville. L'abonné paie environ \$75 le droit d'utiliser une voiture taxi munie d'un dispositif électronique, qu'il conduit lui-même.

L'abonné se rend dans le centre-ville dans sa voiture en empruntant une voie rapide comme le Queensway à Ottawa. A chaque sortie se trouve un terrain de stationnement où il peut laisser sa voiture et il poursuit son trajet dans un de ces taxis qu'il laisse ensuite dans des terrains de stationnement réservés à cet effet. Pour rentrer, il reprend un taxi, puis sa voiture. Le principe est semblable à celui du taxi ordinaire, mais l'avantage, c'est qu'une fois versé le prix de l'inscription, le service est beaucoup moins cher que celui d'un taxi. Ceux qui ont organisé ce moyen de transport estiment qu'un taxi de ce genre remplace de 15 à 20 voitures, supprimant de ce fait la principale cause des embouteillages dans le centre-ville. Je mentionne cette innovation simplement à titre d'exemple de celles que le ministre des Affaires urbaines pourrait mettre à l'essai pour réduire les embouteillages dans les régions urbaines.

J'ai l'intention de proposer à cette fin un bill privé prévoyant l'établissement d'un organisme national de transport urbain. Nous croyons, et je le crois également, que le gouvernement a tout intérêt à envisager la création de cet organisme qui permettrait, dans toutes les régions urbaines, de ramener sous une même autorité l'administration et l'exploitation des aéroports, des ports et des chemins de fer. Nous pourrions ainsi éviter bon nombre des problèmes que nous avons connus dans la région de