

York-Nord. Eux aussi aimeraient profiter du magnifique lac Ontario.

Le discours du trône du 27 février contenait certaines allusions aux problèmes nationaux, qui m'ont étonné. Le paragraphe pertinent mérite qu'on le cite en partie. Le voici :

Au chapitre de la politique sociale, le gouvernement, en collaboration avec les provinces et les municipalités, joue un rôle fondamental dans la recherche d'une croissance urbaine mieux équilibrée et d'une amélioration de la qualité de la vie dans nos villes. De meilleurs moyens de transport en commun sont indispensables à la réalisation de ces objectifs urbains. On proposera des mesures en vue de créer un Centre national de développement des transports urbains qui sera chargé de coordonner la mise au point et la diffusion des nouvelles techniques requises dans ce domaine.

Il faisait bon entendre parler des problèmes de nos villes. Il était réconfortant de savoir que le gouvernement se rend compte du problème de la croissance urbaine et même de voir qu'il se préoccupe des transports urbains. Même si les députés vous ont rebattu les oreilles des problèmes du logement, je puis vous assurer, monsieur l'Orateur, que cet autre problème n'a pas disparu. Il existe cependant un autre problème. Dans les grands centres urbains, les gens n'ont pas simplement qu'à se trouver un logement convenable. Ils doivent aussi rentrer chez eux et partir de chez eux pour se rendre au travail.

Si vous demandez aux gens de ma circonscription ce qui les incommode le plus, ils vous répondront, outre la cherté des produits alimentaires, du coût de la vie et des loyers, que ce sont les transports. Vous n'êtes pas obligé de me croire sur parole, monsieur l'Orateur. Le vénérable et distingué *Star* de Toronto a effectué un sondage à Scarborough, il y a quelques semaines. Il en est ressorti que les gens qui y habitaient étaient fiers de résider à Scarborough. Bien qu'ils fassent partie d'un grand centre urbain, celui de Toronto, les gens de Scarborough se piquent d'être précisément de Scarborough. Interrogés, ils répondent : «Oui, je suis de Scarborough». Ils disent «Scarborough» plutôt que «Toronto»; tandis que ceux d'Etobicoke, ce faubourg mystique et mythique à l'extrême Ouest de notre ville, ont tendance à se présenter comme Torontois. Comme je l'ai dit, les gens de Scarborough ont tendance à se faire passer pour des habitants de Scarborough. Bien qu'ils aiment y vivre, environ 59 ou 60 p. 100 se disent être principalement préoccupés par le problème du transport.

Je m'étais réjoui dans le discours du trône de constater que le gouvernement promettait de créer un Centre national de développement des transports urbains jusqu'au moment où je pris connaissance du reste de la phrase : «chargé de coordonner la mise au point et la diffusion des nouvelles techniques». Si vous scrutez ces mots, qu'y trouvez-vous? Rien. Le discours ne renferme rien d'autres que de la phraséologie et le gouvernement actuel nous en a servi à profusion. De fait, les discours du ministre et d'autres de ses collègues du cabinet ne m'ont apporté aucune précision sur les problèmes des villes, sauf de belles phrases vides de sens. Revenons sur les réalisations de la présente session et sur celles de la précédente. En effet, on y trouve toutes les promesses exprimées dans les termes les plus adroits, les plus élégants du langage libéral, mais rien de précis.

Permettez que je mentionne un des problèmes qui se posent dans les grands centres urbains du pays et dans ma circonscription de Scarborough, soit celui du transport. Le gouvernement n'a vraiment rien eu à voir avec le grand débat qu'on a vu à Toronto au sujet du mode de transport à développer. Certains parmi nous ont pris position. Pour ma part je me suis opposé au projet de l'autoroute de

### Affaires urbaines

Scarborough. Certains de mes commettants diffèrent d'opinion. M. Richard Soberman nous a présenté un excellent rapport, il y a quelques années, pour le compte du ministère des Transports au sujet du transport ferroviaire de banlieue. Il s'élevait radicalement contre la construction de la voie rapide de Scarborough. C'était une décision marquante; elle était en outre importante en raison du contre-projet qu'il préconisait. Il soutenait que l'est de Toronto devrait être desservi, par ce qu'il est convenu d'appeler un système urbain de transport rapide; il ne s'agit pas là d'un métro, ni d'un système de transport ferroviaire lourd comme le train «Go», mais d'un système de transport ferroviaire léger.

Il y a plusieurs avantages à adopter un tel système. Le premier, c'est qu'il est relativement peu cher. On peut construire un système urbain de transport rapide depuis le centre-ville jusqu'à Guildwood, assez loin en direction de l'extrême-est de Scarborough, pour environ 85 millions de dollars, ce qui, comparé au coût de construction d'une voie rapide, est presque rien. Le système urbain de transport rapide serait flexible. Il pourrait s'adapter très bien à notre système de transport urbain et faire très bien le lien avec notre système de transport interurbain. Il serait flexible comme aucun métro ne pourrait l'être. Il y a beaucoup de raisons pour en recommander l'adoption, notamment le fait que le matériel roulant pourrait être produit au Canada. Comme le souligne M. Soberman dans son rapport, il est vrai que nous devons maintenant acheter le matériel roulant aux États-Unis parce que le Canada a cessé de fabriquer des tramways rapides et légers. Pourtant, je ne vois aucune raison de ne pas monter une telle industrie au pays dans les deux ou trois prochaines années. Nous possédons les plans, la capacité, les talents et les ressources nécessaires à la fabrication de notre propre matériel roulant.

Il convient de signaler au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gillespie) que si nous décidons de construire notre propre équipement, non seulement pour Toronto mais aussi pour les autres villes importantes comme Montréal, Halifax, Winnipeg et Vancouver, entre autres, nous créerons une industrie canadienne d'une grande valeur qui ferait une utilisation rationnelle des ressources et des compétences ouvrières. Une telle entreprise n'affecterait pas le pacte de l'automobile, de bonne ou mauvaise réputation, selon le point de vue. Je ne vois aucun obstacle à notre participation dans le domaine du transport rapide au pays afin de satisfaire les besoins de transport de la population des villes. D'ailleurs, un tel système est beaucoup plus rapide que les autres. Il serait plus efficace que l'automobile pour transporter les gens du domicile au lieu du travail, depuis et vers leur collectivité urbaine.

● (2100)

Je ne citerai pas de données techniques compliquées, mais nous savons que le transport automobile coûte la moitié plus que le transport public par un des moyens que je viens de décrire. A une époque de crise de l'énergie comme la nôtre, nous devrions mettre tout en œuvre pour réorienter l'utilisation de nos ressources de la façon la plus rentable possible et qui tienne le plus possible compte de la conservation de l'énergie. Tout cela est très bien, mais d'aucuns se demanderont ce que le gouvernement fédéral peut faire. Il siège ici à Ottawa et nous parlons de choses qui se passent dans les villes du pays. L'un des meilleurs moyens de rendre le transport urbain plus attrayant, c'est de le rendre moins cher. Le gouvernement fédéral pourrait, par exemple, abolir la taxe fédérale de vente sur le