

que nous ayons tous reconnu que nous ne pouvons plus parler des problèmes des villes canadiennes sans qu'elles-mêmes participent à la discussion est un pas en avant important. Nous nous réunissons à nouveau à Victoria le 25 août et j'espère que nous pourrions franchir une autre étape concluante dans cette voie.

Je crois qu'il est reconnu et accepté d'emblée dans notre pays que nous formons une société urbaine reposant sur une économie fortement industrialisée. Cette réalité exige manifestement que le gouvernement établisse des politiques urbaines coordonnées dans les nombreux domaines de compétence qui ont trait à l'urbanisation. De plus, à mesure que le Canada grandit et s'épanouit, le rôle d'envergure nationale de nos villes, berceaux du progrès culturel et social et centres de force économique et politique, devrait se traduire par la création d'institutions appropriées.

● (8.20 p.m.)

Historiquement, c'est sur la cité que le genre humain a centré ses réalisations les plus durables. C'est dans les cités que l'homme a eu suffisamment de loisirs et s'est senti suffisamment stimulé pour concevoir les institutions démocratiques. Le mot même de «démocratie» évoque son origine grecque et rappelle qu'Athènes fut le lieu où Platon, Aristote et Socrate inventèrent les concepts de la liberté personnelle et de la responsabilité publique en matière sociale. Ces dernières années, peut-être avons-nous trop associé les villes avec les problèmes qu'elles posent et les conflits humains et n'avons-nous pas assez parlé positivement des perspectives qu'elles offrent et de leur potentiel. Au cours des siècles, des peuples de toute nation et de toute origine se sont rassemblés dans des agglomérations. Ils l'ont fait librement et c'est encore ainsi qu'un nombre de plus en plus grand de Canadiens exercent aujourd'hui ce choix.

Il faut en conclure que c'est dans le milieu urbain et dans les centres urbains que la plupart des Canadiens trouvent ou espèrent trouver le plus d'ouvertures au large éventail de leurs désirs et de leurs ambitions. Sans doute les critères qui déterminent ce choix sont-ils erronés, déformés, et il faudrait les changer. C'est le genre de question qu'il importe aussi d'étudier lorsque nous examinons le phénomène d'urbanisation dans son ensemble.

De fait, les villes représentent d'excellentes unités sociales dont les avantages dépassent encore les frais, du moins au Canada. Nous savons que les frais augmentent rapidement, et je ne parle pas des frais d'ordre purement financier, mais, ce qui est plus important encore, des frais d'ordre social. A notre avis, au Canada, les avantages de ces unités peuvent rester supérieurs aux frais pourvu que nous nous attaquions vraiment à la tâche de concert avec les autres niveaux de gouvernement et le peuple canadien.

Le décret dont les députés sont saisis ce soir constitue une charte visant à l'établissement d'un nouveau genre d'institution, précisément à cette fin, espérons-nous. Il définit les attributions du nouveau département dans des termes aussi généraux que possible mais, la plupart des experts en matière de constitution ou de chartes en conviendront, je pense, ce n'est pas tant le libellé du document principal ou de base que l'engagement de ceux qui en sont les auteurs, qui assurera l'efficacité d'un tel organisme.

Dans cette optique, monsieur l'Orateur, le premier ministre et son gouvernement sont résolus à ce que la

teneur de cet arrêté en conseil se traduise par la mise au point de nouvelles lignes de conduite visant à l'instauration d'une politique rationnelle où l'on pourra étudier et prendre les mesures voulues touchant les problèmes urbains, de sorte que les nombreuses initiatives fédérales qui se reflètent sur la vie des citoyens prendront tout leur sens et combleront leurs vœux.

Je terminerai mes remarques en demandant simplement aux députés d'appuyer le mandat à l'étude afin que nous puissions nous attaquer immédiatement à la tâche.

M. S. Perry Ryan (Spadina): Monsieur l'Orateur, au nom de l'opposition officielle, je suis heureux de saluer la création du département d'État chargé des Affaires urbaines, attendu depuis longtemps. En même temps que le département d'État à la Science et à la Technologie, créé il y a quelques jours, le département d'État aux Affaires urbaines marque une phase nouvelle dans le développement de la société urbaine au Canada. Nous espérons de tout cœur que ce département témoignera de la détermination du gouvernement à mettre fin à son attitude irresponsable à l'égard des problèmes urbains et que nous verrons le début d'une ère nouvelle, d'une ère d'innovations, pour l'édification d'une société urbaine meilleure.

Les problèmes à résoudre sont nombreux et vastes. Étant donné l'urgence de la situation, il faut faire appel à toutes les compétences scientifiques et technologiques du pays afin de hâter la solution des problèmes nouveaux et complexes avec lesquels sont aux prises tous nos grands centres. Le croissement de nos villes entraîne des conséquences sociales et politiques considérables. La source de nos problèmes, c'est le rythme d'urbanisation rapide et effréné que notre pays a connu depuis la fin de la Seconde guerre mondiale.

La concentration excessive de population dans les villes a eu des incidences sociales et politiques graves sur la structure de notre société. Les demandes d'espace vital pour héberger un nombre de familles sans cesse croissant a provoqué la superinflation des prix des terrains et des habitations. Bien peu de citoyens peuvent vraiment se payer une maison particulière à l'heure actuelle. La plupart des gens qui optent pour la vie citadine doivent se résigner à vivre dans d'immenses tours où l'on a prévu peu ou point d'espace pour la récréation ou pour la liberté de mouvement dont nous avons tous besoin et que nous prisonnons tant. Les pauvres, isolés et aliénés, n'ont d'autre choix que de vivre dans les zones grises des grandes villes et dans les tristes maisons délabrées que leurs moyens leur permettent.

Pour obvier à la pénurie de terrains et de maisons dans les quartiers commerciaux, les villes ont dû étendre leurs frontières. Ainsi les municipalités, individuellement ou collectivement, ont dû pourvoir des services de transport plus efficaces. A l'intention des milliers de banlieusards qui veulent se rendre au travail chaque jour en voiture, la ville a dû construire de nouvelles voies d'accès et des voies rapides plus grandes. Pour les autres, qui préfèrent utiliser le service de transport en commun, la ville a dû construire un réseau très ramifié de services ferroviaires de banlieue, prolonger ses lignes de métro et multiplier ses services d'autobus. Au problème du transport viennent s'ajouter ceux de la pollution de notre air, de nos eaux et de notre tranquillité. Les municipalités et les industries privées ont besoin d'un matériel technique raffiné et coûteux pour lutter contre la pollution. Ce départ-