

son projet imaginatif «Canada North Development Corridor»—couloir qui s'étendrait sur une distance de 4,000 milles à partir de Terre-Neuve en passant par Labrador City, Rouyn-Noranda, le lac Winnipeg, Thompson et bifurquant de là dans trois grandes régions canadiennes qui n'ont pas encore été touchées, la première, le Mackenzie jusqu'à l'océan Arctique, la deuxième en aval de la rivière Yukon jusqu'à la région de Dawson et la troisième s'étendant de la rivière à la Paix jusqu'à Prince Rupert? Pourquoi ne pas le faire et établir ainsi un réseau de petits centres urbains reliés entre eux, pour le prochain siècle d'évolution?

Dans l'étude de Acres, qui reprenait plus à fond le thème de Rohmer, on proposait que le Canada songe à créer des villes où la population pourrait être même d'un demi-million, notamment dans les régions de Whitehorse, Hay River, Thompson, Flin Flon, la tête des Lacs, Noranda et Labrador City. Même si ces possibilités dépassent pour le moment nos perspectives, la création d'une série de villes étendues entre les bornes actuelles des grandes régions urbaines et ces régions limites ne hâterait-elle pas le processus?

Dans le cas des grands centres urbains, ne pourrions-nous pas avec avantage faire éclairer la nouvelle croissance dans une chaîne de villes reliées entre elles par une action réciproque, qui revêtirait des modalités particulières et appropriées et une forme déterminée? Les tendances à la décentralisation sont marquées; en les secondant et en procédant avec imagination à une planification régionale considérable et à un aménagement des grands espaces, nous pourrions fort bien atteindre à une activité économique plus intense, et, indubitablement, à des niveaux de vie plus élevés.

N'y aurait-il pas lieu de restructurer l'ensemble des unités gouvernementales à tous les niveaux? Ne pourrions-nous créer des régions comprenant un domaine commun, qui engloberait des secteurs collectifs fort vastes? Le tout relèverait d'un programme stratégique défini, accompagné de programmes continus et souples, dont la mise en œuvre serait confiée aux autorités fédérales et provinciales, liées par des rapports contractuels; et créer des régions urbaines dont le gouvernement local serait chargé de la planification urbaine en fonction du domaine régional commun?

Chaque région devrait agir rapidement pour ménager des espaces verts et des corridors de transport. Nous savons que le coût des terrains influe considérablement sur la solution des problèmes de transport. Si nous ne voulons pas réserver ces espaces maintenant, ne devrions-nous pas recourir à la loi, aux conseils et à la sagesse pour exercer un contrôle sur le coût des terrains, de sorte que

nous puissions résoudre ces problèmes plus tard?

Puisque nos ressources économiques pourrions difficilement tenir tête à l'expansion qui nous attend, ne nous faut-il pas de nouvelles politiques? Pourquoi nous esquivent en arguant de la constitution? Je propose que certains programmes devraient reposer sur une bonne planification régionale, dont les responsables auraient le pouvoir de limiter l'emploi des terrains en proportion des services de transport; un aménagement généreux de ceintures de verdure par réglementation afin de permettre aux services d'urbanisation de fonctionner indépendamment au sein de l'urbanisation régionale; de grands pouvoirs d'emplacement des entreprises industrielles, comptables et commerciales, afin d'orienter ces entreprises vers les endroits où de nouvelles agglomérations pourront être construites; déplacer l'expansion des régions relativement stables et «en équilibre» vers les régions «en expansion»; de nouveaux pouvoirs conférés au gouvernement fédéral et aux provinces ou à de nouvelles administrations régionales, en vue d'orienter l'expansion.

Nous avons besoin de politiques de protection des routes et d'évaluation du coût des routes afin d'introduire le concept de profit dans l'urbanisme.

Nous avons besoin de réseaux régionaux contrôlés par ordinateurs où le droit d'entrée et de sortie sera réglé en fonction des besoins.

Nous avons besoin de nouvelles méthodes de planification visant à créer des îlots d'habitation dans un environnement stable qui auront la vie la plus longue possible, mais avec des structures à usage multiple afin de minimiser la naissance d'un trafic externe et du trafic interne. Nous avons besoin d'heures de travail échelonnées et même d'un rythme de vie ralenti, et ce dans un milieu plus agréable que celui dans lequel nous vivons.

Ne pourrions-nous éliminer entièrement du centre de nos villes les véhicules transurbains et le trafic mixte pour en faire des havres pour piétons, desservis par des véhicules à des points déterminés et à des heures déterminées? Devons-nous oublier la forme traditionnelle des faubourgs et créer des villes-champignons dans la banlieue ou admettre l'idée de l'éparpillement et accélérer l'étalement qui a lieu en ce moment, en nous en remettant aux forces du marché pour obtenir un bon milieu urbain? Est-ce que le problème qui nous est soumis n'exige pas une technique plus efficace du contrôle de l'application et de l'expansion des programmes, que celle que nous utilisons à présent? Même si nous mettons au point des méthodes qu'exigent les régions, n'avons-nous pas besoin d'une planification permanente pour suivre les changements de la conjoncture? Même si nous ne