

exploitation dans les régions urbaines dans tous les États-Unis, alors que le gouvernement canadien ne s'est pas encore jusqu'ici occupé du financement ou de la planification des transports publics.

Montréal, en plus de Dorval, aura un nouvel aéroport international à Sainte-Scholastique; Toronto et le Sud de l'Ontario auront peut-être un nouvel aéroport avant 1976, dont on ne sait s'il sera international. Personne ne sait grand-chose à ce sujet.

L'actuel aéroport de Malton est international, mais dans un sens très restreint car seul les vols directs vers les États-Unis, les Antilles et quelques autres endroits sont autorisés. Si les avions qui assurent des vols réguliers et directs en provenance des autres continents, qui devraient atterrir à Malton du fait de leur point de départ et de leur destination, étaient autorisés à y atterrir, alors on n'aurait pas besoin dans la région de Montréal plutôt que dans celle de Toronto d'un second aéroport. Pour ce qui est de cet aspect de la société juste, la population de la région de Toronto est nettement désavantagée sous le rapport des inconvénients, de la perte de temps et d'argent.

Les lignes aériennes suivantes peuvent faire escale à Toronto seulement: BOAC, Air Canada et Canadien Pacifique. Les lignes aériennes suivantes peuvent faire escale uniquement à Montréal: Sabena, KLM, Swissair, Alitalia, Air France, Lufthansa, Iberia, Aeroflot et Canadien Pacifique. Les lignes aériennes suivantes pourront atterrir à Montréal le printemps prochain: El Al et TAT.

Les vols nolisés se rendent directement du point de départ au point d'arrivée. Pendant le premier trimestre de cette année, 15,726 voyageurs sont partis de Toronto à destination des villes européennes. Seulement 2,735 voyageurs sont partis de Montréal, mais nous ne pouvons obtenir du Bureau fédéral de la statistique la répartition exacte des vols commerciaux réguliers. Cependant, les chiffres des vols nolisés montrent que l'aéroport de Toronto, comme aéroport international, est six fois plus important que celui de Montréal. Lors des vols réguliers en partance ou à destination de l'Europe, peut-être un million de voyageurs par an sont forcés de faire une escale inutile à Montréal. A mon avis, cette injustice criante sera corrigée seulement au moment de la défaite du gouvernement actuel, dont le chef est convaincu que la ville de Toronto est pourvue de tout ce qu'il lui faut et doit être traitée comme une vache à lait, sans plus.

Des voix: Bravo!

M. Ryan: Cette philosophie à la Robin des Bois amène le premier ministre à croire que la constitution lui interdit de faire quoi que ce soit pour cette région métropolitaine mais lorsque les régions désignées du Québec, des Maritimes et des Prairies sont dans le besoin, l'histoire est tout à fait différente. Dans le cadre du FODER et de l'ARDA, autres programmes d'aide, des millions de dollars de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et de l'Alberta servent à assumer les frais de construction de routes, de ponts, de parcs, d'usines et d'installations de transformation dans ces régions, et de programmes de rétablissement. Je ne critique pas l'aide économique apportée à ces régions, bien qu'il ne soit pas douteux que nombre d'entreprises subventionnées ne seront pas rentables et que le programme sera dans une large mesure un échec; ce dont je me plains, c'est qu'aucune de ces sub-

ventions ne pourraient se faire sans la collaboration des provinces et des municipalités intéressées. L'illogisme du premier ministre consiste en ce que la constitution ne l'oblige pas à réaliser ces programmes alors que c'est le cas pour des types similaires d'aide à des villes. Dans ces conditions, la position adoptée par le premier ministre n'a aucun sens.

Je suis heureux de voir qu'après les constantes exhortations du chef de l'opposition le gouvernement, dans le discours du trône, envisage une réorganisation de ses activités urbaines. Il admet maintenant en avoir quelques-unes. Cette réorganisation s'effectuera sous la direction d'un ministre d'État aux Affaires urbaines et au Logement qui ne dirigera pas un ministère proprement dit mais assurera un rôle de coordination. Il pourrait s'agir là d'une décision sincère mais, par ailleurs, il pourrait très bien ne s'agir que de faux-semblants permettant au gouvernement de gagner du temps. Le premier ministre ne s'est jamais montré enthousiaste à l'égard des problèmes urbains et il a toujours fallu que la main lui soit forcée non seulement par le chef de l'opposition mais par certains députés pour l'amener à apporter cette modification. Le besoin qu'ont les villes d'améliorer et d'accroître leurs services est profond et urgent et leurs possibilités d'imposition sont parvenues au point d'épuisement. Les villes ont absolument besoin de fonds fédéraux.

M. Alexander: Bravo!

M. Ryan: Je vois que le député d'Hamilton-Ouest (M. Alexander) le pense aussi. Nous à Toronto pouvons remercier le député de Trinity (M. Hellyer) pour son grand sacrifice d'il y a un an et demi. Le plus grand besoin dans la région de Toronto porte sur une superficie suffisante de bons terrains viabilisés pour des subdivisions planifiées dans la campagne avoisinante, pour des villes satellites ou pour de nouvelles villes, ou pour tous les trois genres de développement. Seuls les fonds fédéraux peuvent assurer les réserves nécessaires de terrains pour planifier les villes et réduire les frais d'un lot viabilisé. Cette aide, conjuguée à la suppression de la taxe de 11 p. 100 sur les matériaux de construction, du moins pour la construction résidentielle, est désespérément requise à Toronto, et, j'en suis sûr, également dans les régions de Montréal et d'Hamilton. Si rien n'est fait dans le domaine du logement et de la subdivision, l'absence de logements et de lieux d'habitation à Toronto, à des frais et des loyers raisonnables entraînera dans quelques années le déclin de Toronto en une ville d'horreur, de taudis, par contraste aux demeures seigneuriales, tout cela allié à la violence croissante.

Ces derniers jours, nous avons vu des terroristes tenter de soumettre le gouvernement au chantage. Ils se sont avilis jusqu'à l'assassinat. Les citoyens, tout comme le gouvernement, sont obligés de reconnaître que nous n'avons pas réussi à disposer convenablement des problèmes sociaux profondément enracinés qui suscitent un tel terrorisme.

• (12.40 p.m.)

Nous devons nous rendre compte qu'un grand nombre de nos maux sociaux prennent racine dans nos villes, du fait de la situation inadéquate du logement et de nos systèmes de transport urbain périmés mais surtout, en raison de la pauvreté. Le gouvernement fédéral aime à donner l'impression qu'il répond aux problèmes qui se