

à long terme, il faut construire des ponts, bien sûr, comme cela s'impose aux alentours de l'île de Hull. De plus, il faut relier la banlieue de Britannia à la municipalité de Deschênes, afin de décongestionner la circulation. Quand on se promène le long du chemin d'Aylmer, on n'a qu'à observer un peu pour constater que nous sommes 100 ans en arrière dans notre région. Et pourtant, nous appartenons à la région de la capitale nationale!

Quand j'ai parlé de planification à long terme, j'ai dit qu'on ne devrait jamais annoncer la construction de ponts ou de routes, sans être assuré que le projet peut s'intégrer à un grand réseau routier.

Mon ami, l'honorable député d'Ottawa-Ouest, a signalé un autre problème. C'est bien d'assurer une planification à long terme, et j'espère qu'on va le faire. Mais la planification à court terme s'impose également. Lorsqu'on effectue des travaux de planification à long terme, il faut en même temps penser aux besoins immédiats de services de transport d'un côté à l'autre de l'Outaouais.

• (4.30 p.m.)

En 1972, il y aura dans la région de Hull une affluence de main-d'œuvre venant d'Ottawa, et si nous ne disposons pas de moyens de transports rapides, qui se raccordent aux systèmes de chaque rive, nous serons aux prises, dans la capitale nationale, avec l'embouteillage le plus sérieux jamais vu au Canada.

Monsieur l'Orateur, j'ai proposé la construction d'un monorail. Il est sûr qu'il existe d'autres moyens de transport, mais ma suggestion est basée sur des données technologiques. Dans le cadre de la Commission des transports du Canada on a formé l'*«Unité de recherche et d'aménagement du transport urbain»* au sein du ministère des Transports.

Cet organisme a pour but d'encourager la mise au point d'une méthode rationnelle d'aborder, en vue de le résoudre, le problème du transport dans les villes canadiennes.

Le Canada ne peut maintenir une saine économie si l'encombrement de la circulation et les moyens de transport public mal adaptés nuisent à la productivité des villes. Étant donné que le transport urbain constitue environ $\frac{1}{3}$ du coût de toute l'activité économique urbaine, les mesures destinées à améliorer l'efficacité du transport urbain peuvent profiter tant à l'économie nationale qu'à l'amélioration du mode de vie de la plupart des Canadiens.

La Commission des transports du Canada a créé cette unité de recherche en 1968. Je me demande quel rôle la Commission des transports a joué au sein de ce comité, alors que le transport urbain repose actuellement, sur la technique. En effet, aujourd'hui, de nouveaux

moyens de transport, comme l'aéroglisseur, le «tube sous vide» ou train à grande vitesse circulant dans un tunnel étanche où le vide serait maintenu, l'hélicoptère, l'avion à décollage «court» peuvent être mis à la disposition du public. Il s'agit du transport sur distances moyennes.

De plus, on a fait beaucoup d'études sur le monorail et le métro. Le problème est le suivant: il importe d'utiliser au maximum les moyens de transport existants, quitte à adopter une nouvelle réglementation de la circulation et à faire de l'urbanisme fonctionnel, comme c'est la tendance actuellement. En effet, on a déjà établi un plan directeur à ce sujet.

Il suffit de penser à ceux qui s'adonnent à la technologie moderne. Je fais allusion au moteur linéaire français «Urba-IV», qui fonctionne sur le principe de la ventouse. Il s'agit d'une espèce de «Hovercraft» renversé qui peut accomplir des choses extraordinaires. Il s'agit du moteur de l'avenir, puisqu'il ne pèse presque rien.

Depuis qu'on a mis en pratique la technologie moderne, on est parvenu à d'excellents résultats. L'électrification de la ligne ferroviaire Londres-Manchester, en Angleterre, a entraîné pour la société *British Railways* une augmentation de trafic de 54 p. 100 et un accroissement des recettes de l'ordre de 40 p. 100, au cours de la première année de mise en service des nouveaux trains rapides, en 1966.

La grande vitesse du «Capitole», le fameux train qui relie Paris à Toulouse, est la cause directe de l'accroissement de 42 p. 100 du trafic sur cette ligne. Au Japon, la mise en service du train «Tokaido» a déjoué les experts, car il s'est produit une diminution du trafic aérien entre Tokyo et Nagoya, au point où l'on a dû supprimer ce service.

Dernièrement, je lisais dans *Aviation Week and Space Technology*, que la société *American Airlines* étudiait la possibilité de supprimer son service entre New York et Washington, parce que la concurrence des trains rapides, comme le «Metroliner», le rendait peu rentable.

La même situation existe partout où l'on a utilisé la technique moderne. La Commission des transports du Canada, grâce à son unité de recherche, cherche à trouver quoi? Je ne le sais pas. Dans l'ombre et le silence, elle accouchera peut-être, un jour, de quelque chose. Toutefois, elle est responsable de ne pas appliquer la technique moderne, en établissant un système de transport rapide entre Ottawa et Hull. Il s'agit de la région de la capitale nationale, et l'on ne pense pas à ces choses-là. Je suis tellement convaincu de ce que je dis, qu'à mon avis, le président de la Commission des transports du Canada devrait démissionner.

[M. Isabelle.]