

montré, l'écart de coût entre les deux est énorme. Lorsque les divers gouvernements se concerteront sur ce sujet, ils devront examiner attentivement la question du coût et considérer le réseau qui sera le plus utile à la région. Montréal a un métro relativement récent. Des trains suburbains y amènent aussi les voyageurs de Rigaud, Vaudreuil, Ste-Anne et des autres collectivités le long de la ligne. Ces trains transportent des milliers de voyageurs. Le député d'Ottawa-Ouest a dit que c'était une excellente idée d'aménager un réseau comme celui auquel je songe lorsque je parle de ces autoroutes et de ces voies rapides de transport. Ce réseau a été extrêmement avantageux pour Montréal lorsqu'on voit les milliers de gens qui quittent les gares du Canadien National et du Canadien Pacifique pour se rendre à leurs bureaux.

J'espère que lorsque les gouvernements régionaux et provinciaux se réuniront avec le gouvernement fédéral pour étudier un système de transit à Ottawa, ils entreront dans les détails afin de trouver la meilleure formule. Je conviens volontiers avec mon honorable ami que le système à Ottawa n'est pas fameux.

M. Barry Mather (Surrey): Monsieur l'Orateur, je voudrais en termes très brefs appuyer la proposition du député d'Ottawa-Ouest (M. Francis). Comme nous le savons tous, c'est un député plein d'expérience tant dans les questions locales et régionales que dans les questions fédérales. Ce qu'il a dit au sujet des problèmes auxquels fait face cette région souligne une situation vraiment ironique. La région de la capitale du Canada, qui devrait être un exemple pour le reste du pays, est en butte à un problème très grave et qui ne cesse de grandir; c'est celui de la pollution des eaux. C'est peut-être à cet égard un des pires exemples qu'on puisse trouver au Canada. Il en va de même pour la pollution de l'air, et, comme l'a fait remarquer le député, il devient de plus en plus difficile d'y faire face dans les circonstances actuelles. Il faudrait, je crois, faire une sorte de synthèse de ces différents problèmes connexes. Dans la mesure où le député réclame un surcroît de planification et un type d'administration comme celui qu'il a décrit, nous appuyons sa proposition.

[Français]

M. Gaston Isabelle (Hull): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que je dirai quelques mots sur le bill présenté par mon ami, le député d'Ottawa-Ouest (M. Francis).

La motion arrive à point, parce qu'elle est le reflet d'une situation désastreuse dans la région, surtout en ce qui a trait au transport à l'intérieur des limites de la capitale nationale. Au fait, je ne peux comprendre comment

il se fait qu'après plus de 100 ans, on en soit au même point relativement au transport dans la région de la capitale nationale.

Monsieur l'Orateur, quand on parle de la région de la capitale nationale, on pense généralement au plan Gréber qui a été déposé à la Chambre en 1951 et qui a constitué l'amorce d'un aménagement planifié, dans le but de faire de la capitale nationale un exemple pour tout le pays.

Plusieurs recommandations du plan Gréber ont été exécutées, mais un grand nombre ne l'ont pas encore été. Par exemple, dans la région de Hull, en ce qui a trait au transport, on a supprimé des voies ferrées. Les trains ne traversent plus cette ville, sauf peut-être celui qu'on appelle «le train du nord», qui fait un arrêt à la gare de Hull. La ville de Hull est ainsi dotée d'une gare où les trains n'arrêtent pratiquement pas.

Actuellement, nous pouvons faire quelque chose dans le domaine du transport, puisqu'il existe deux gouvernements régionaux, un en Ontario et l'autre au Québec. À mon sens, les difficultés d'entente ont été aplanies, puisque les 22 municipalités de l'Ouest du Québec sont maintenant représentées par un gouvernement régional, de même que les cinq du côté de l'Ontario. Rien ne s'oppose donc à ce qu'un comité soit formé en vue d'étudier le problème du transport en commun dans la région de la capitale nationale. Il importe que le gouvernement fédéral en soit l'instigateur ou le soutien.

La capitale nationale devrait donner l'exemple, mais, malheureusement, notre système de transport est un désastre, car, aujourd'hui, le transport est un problème technique. Quant à faire des dépenses, il importe de dépenser sagement. On n'a jamais effectué de planification à long terme sur la question du transport dans la région de la capitale nationale, car les gouvernements, aux trois paliers, ne se sont jamais entendus.

Il est facile de construire des ponts, mais, à mon sens, les ponts devraient servir à raccorder deux réseaux routiers; autrement, ils deviennent inutiles. Quand on construit un pont sans accorder une attention minutieuse au problème des approches, on s'expose à créer des problèmes d'embouteillage.

Le meilleur exemple d'un manque de logique, en 1970, c'est ce qui s'est produit alors que nous avions un plan de réseau routier pour Hull, plan qui n'a pas été accepté, à cause de dissensions qui opposaient les municipalités. En fin de compte, on en est arrivé à une situation où deux ponts se côtoyaient, comme c'est le cas à Pointe-Gatineau. Alors, on est aux prises avec des embouteillages de chaque côté.

Peut-on appeler cela de la planification à long terme? Pas du tout. Si l'on veut planifier