

M. l'Orateur suppléant (M. Béchard): La Chambre consent-elle à ce que le député continue?

Des voix: D'accord.

M. Francis: Monsieur l'Orateur, je termine mon exposé. Je pourrais en dire bien trop, peut-être. Je voudrais que l'autorité fédérale, dans ses consultations au sujet de la physiognomie que prendra la capitale nationale, se rappelle que, entre autres, le contrôle de la pollution, les transports et la planification sont des questions qui exigent une attention soutenue. Je voudrais que les porte-parole de l'autorité fédérale, au moment opportun des entretiens, prennent l'initiative de susciter l'établissement de quelque organisme fonctionnel susceptible de s'occuper des transports publics. A mon avis, aucune autre entreprise, si ce n'est, peut-être, des installations pour le traitement des eaux-vannes, ne saurait favoriser davantage la santé économique de la région.

[Français]

Monsieur l'Orateur, j'ai proposé la formation d'une administration des transports publics de la région de la capitale nationale.

Je sais bien que mes collègues, notamment ceux des circonscriptions de Hull et d'Ottawa-Carleton (MM. Isabelle et Turner), qui ont l'intention de parler eux aussi sur ce sujet, approuveront la proposition que je viens de faire.

[Traduction]

M. Desmond Code (Leeds): Monsieur l'Orateur, je voudrais commenter brièvement le discours du député d'Ottawa-Ouest (M. Francis). Dans l'ensemble, je partage ses vues. Il a, à un moment donné, parlé de pollution.

A mon avis, l'Ontario et le Québec ne prennent pas les mesures qui s'imposent pour enrayer la pollution de l'Outaouais. Dans un avenir prochain, j'espère, ces deux gouvernements voudront étudier le problème et s'allier au gouvernement fédéral pour y apporter une solution.

Il y a un point des propos du député d'Ottawa-Ouest que je n'ai pas bien saisi. Il a parlé d'une administration des transports de la ville d'Ottawa. Il y a deux ou trois semaines, on a annoncé à la Chambre qu'un nouveau pont serait construit sur l'Outaouais. Je sais que le député a siégé au conseil de la ville d'Ottawa pendant nombre d'années et est probablement mieux au courant de la situation que je ne le suis, mais je me demande si ce pont figure dans les plans de cette administration des transports que nous souhaitons pour Ottawa.

[M. l'Orateur suppléant (M. Béchard).]

Les transports urbains sont devenus un grave problème dans les régions métropolitaines du Canada. Tous ceux qui se sont exposés à faire des ulcères en voyageant aux heures de pointe à Toronto, à Ottawa, à Hamilton, à Montréal, à Québec ou à Vancouver connaissent trop bien le problème. Nous avons déjà des chiffres qui donnent une idée des embouteillages. La moitié de la population canadienne vit dans les régions métropolitaines de plus de 100,000 habitants et vers 1980, on prévoit que le tiers de tous les Canadiens vivront à Montréal, Toronto et Vancouver. L'enregistrement des véhicules automobiles de particuliers a fait un bond de 70 p. 100 ces dix dernières années. Dans le passé, notre principale solution à l'encombrement grandissant a été de construire et d'étendre d'immenses réseaux de voies rapides.

• (4.20 p.m.)

Cependant, ces systèmes présentent de nets inconvénients. Les coûts sont astronomiques. Des terrains de valeur sont perdus par une expropriation coûteuse et disparaissent des rôles d'imposition municipale. L'espace nécessaire au stationnement devient un problème capital, surtout dans le quartier des affaires. Actuellement, les frais de construction montent en flèche. Le tronçon surélevé de l'autoroute Gardiner à Toronto a coûté 16 millions du mille. La plupart des urbanistes reconnaissent actuellement que l'automobile se classe bonne dernière parmi les moyens efficaces pour transporter les gens dans les zones métropolitaines et qu'il faudrait compter davantage sur les réseaux rapides de transport public.

L'autoroute de Congress Street à Chicago fournit un excellent exemple de comparaison entre les coûts d'aménagement d'un autoroute et d'un réseau rapide de transport. Le réseau se compose d'une autoroute à huit voies de circulation et d'une double voie de transport. La double voie occupe un cinquième de l'emprise et peut transporter 30,000 voyageurs assis à l'heure, tandis que l'autoroute occupe les quatre cinquièmes de l'emprise et n'absorbe qu'un maximum de 9,000 personnes à l'heure. L'autoroute coûte 188 millions et demi et la double voie 36 millions seulement.

Le métro de Toronto a été construit il n'y a pas tellement longtemps. A mon avis, il dessert fort bien la ville. En outre, des trains go-go ont été récemment mis en service dans cette ville. Lorsque le député d'Ottawa-Ouest (M. Francis) a pris la parole pour présenter la mesure, je me suis demandé s'il songeait à ces réseaux rapides de transport ou à ces autoroutes pour la ville d'Ottawa. Comme je l'ai