

exception étant les services d'autobus (urbains), et moyennant le transfert de quelques investissements routiers des régions rurales aux régions urbaines, la construction de routes devrait suffire à la demande. On ne semble toutefois pas prévoir de nouveaux progrès technologiques importants dans les systèmes de transport urbain, bien que plusieurs grandes villes qui en sont présentement dépourvues seront probablement en mesure d'établir avec succès des systèmes de transport en commun avant la fin du siècle.

Les plans des principales villes visaient surtout l'expansion des autoroutes, quoique les événements qui se sont succédé depuis leur élaboration aient pu modifier radicalement leurs objectifs.

AUTOMOBILE VS TRANSPORT EN COMMUN

En ce qui concerne les coûts des systèmes de transport urbain, il a semblé assez évident que dans les présentes conditions de congestion, la voiture particulière n'en paie pas sa quote-part, principalement en raison de la difficulté d'élaborer des systèmes pratiques, efficaces et équitables d'évaluation du coût des chemins. Des frais accrus de stationnement dans les centres-villes constituaient probablement le meilleur compromis.

Comme solution de rechange à la tarification de l'usage de l'automobile face à la congestion dans les villes, il a semblé y avoir lieu en principe d'établir des systèmes de transport gratuit qui mèneraient à de faibles mais importantes réductions dans l'usage de l'automobile; toutefois, les subventions requises (probablement mieux assurées par une hausse de la taxe sur l'essence) seraient si fortes qu'une analyse plus poussée et des essais restreints seraient nécessaires avant qu'on puisse retenir une proposition aussi radicale.

L'AUTOMOBILE: AGENT DE POLLUTION

Lors de l'évaluation de l'impact du transport urbain sur l'environnement, il a semblé que l'effet le plus important et le plus critique était la pollution de l'air dont l'automobile constituait le facteur principal. En raison toutefois de la faible densité de sa population dans l'ensemble, le Canada connaît des niveaux de pollution de l'air bien inférieurs à ceux des États-Unis, et les améliorations apportées aux véhicules actuels devraient pouvoir contrebalancer les effets de leur augmentation et réduire avant la fin du siècle, la pollution qu'ils causent dans les villes.

Quant aux effets plus subjectifs des véhicules routiers sur l'environnement, tels que le bruit, les effets visuels et les obstacles à la circulation des piétons, on pourrait les atténuer soit en éloignant la source, soit en dissimulant les routes et leurs bruits au moyen de murs, de haies et d'arbres. Du point de vue de l'environnement, l'idéal consisterait probablement à aménager des promenades à vitesse réduite comme il en existe à Ottawa.

L'analyse conclut sur le plan général qu'il n'existe aucune solution facile aux problèmes de

transport urbain ni au Canada, ni ailleurs, et en particulier que le problème fondamental de l'équilibre entre les automobiles et les transports en commun demeure sans solution. On aurait toutefois complètement tort d'être pessimiste quant à l'avenir du transport urbain, surtout au Canada où, contrairement à la plupart des autres pays, le problème n'a pas encore pris des proportions insolubles, les ressources devraient suffire à satisfaire la demande, les principaux problèmes seront résolus par les autorités supérieures de la voirie et, en réalité, les citoyens et leurs villes peuvent en venir à s'entendre sur plusieurs points en litige et éviter ainsi une rupture désastreuse. On a grandement besoin au pays de recherches générales sur ce problème, à titre de composantes d'une vaste étude horizontale des forces et des tensions économiques, physiques et sociales de l'urbanisation au Canada.

DES PRIX UNITAIRES?

Le ministre de la Consommation et des Corporations, M. Ron Basford, a exhorté les principaux supermarchés à succursales du Canada à introduire les prix unitaires dans leurs magasins.

Dans une lettre adressée aux présidents des sociétés, M. Basford se disait convaincu "que l'emploi sur une grande échelle des prix unitaires rendrait de précieux services aux consommateurs. Cela leur permettrait de comparer plus facilement les prix relatifs de produits différents d'une même catégorie et ceux de contenants de dimensions différentes renfermant un même produit. Cette observation s'applique plus particulièrement aux genres de produits qu'achète fréquemment le consommateur moyen."

Monsieur Basford a aussi communiqué avec les ministres provinciaux responsables de la consommation afin qu'ils appuient sa demande auprès des grandes chaînes de supermarchés. Lors de la Conférence fédérale-provinciale sur la consommation tenue en mai dernier, les ministres ont endossé une recommandation conviant les supermarchés à entreprendre des recherches et des expériences relatives à la fixation de prix unitaires.

Aux termes de la Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation, qui a reçu la sanction royale le 10 juin 1971; le ministre de la Consommation et des Corporations est tenu d'effectuer des recherches sur l'établissement de prix unitaires.

Monsieur Basford a ajouté que "cette disposition avait pour but de donner au consommateur plus de renseignements sur le prix des marchandises, en indiquant le prix en unités de poids ou de mesure, ainsi que le prix total". Le ministre a souligné que de nombreuses chaînes de supermarchés aux États-Unis fournissaient déjà ces renseignements et que, si celles du Canada mettaient du temps à faire de même, au moins une firme ontarienne venait d'adopter cette pratique.