

En 1965, la situation a changé, grâce au maintien du prix des billets; et avec l'appui énergétique de l'administration municipale, le réseau a récupéré une partie de ses passagers en 1965, 1966, 1967 et 1968. Une fois de plus, il y a eu un revirement de situation. Par suite d'une charge fiscale excessive, d'augmentations de salaires assez élevées à la suite de négociations collectives avec les employés du réseau, le prix des billets a été haussé sensiblement, car les réserves du réseau étaient épuisées. Le réseau est maintenant subventionné au moyen d'un prélèvement d'environ 2 millièmes.

• (4.10 p.m.)

Nous sommes à une époque où l'Ontario et le Québec appliquent les impôts les plus élevés du continent nord-américain sur les transports en commun, je répète, les impôts les plus élevés du continent américain sur les transports en commun sont ceux du Québec et de l'Ontario. On paie directement en impôts un peu plus de 10 p. 100 du revenu brut.

A ce moment-là la municipalité, avec l'aide de la province, a pris aussi à son compte une subvention très considérable aux conducteurs de voitures particulières. Cette subvention prend des formes différentes: construction du nouveau Queensway, construction d'une nouvelle voie rapide, service d'ingénierie de la circulation, un système assez avancé et perfectionné de synchronisation pour s'assurer que les feux de circulation changent tous au moment voulu, parcs de stationnement. Ce qu'a de tragique ce genre de subvention, c'est qu'elle est occulte et que le contribuable l'ignore, ou n'y pense pas. Cette subvention aux voitures particulières figure au budget officiel.

Dans l'Ontario, une politique à courte vue absolument incroyable a été adoptée en ce qui concerne le stationnement. Lorsque des parcomètres sont mis en place dans les rues par la municipalité, les recettes assurées par ces appareils sont utilisées exclusivement pour la création et le subventionnement de parcs de stationnement. Les parcomètres louent des emplacements situés sur la voie publique et celle-ci appartient à l'ensemble des contribuables, non seulement aux personnes qui conduisent des voitures particulières. Cependant, pour prendre un exemple, aux termes de la loi portant création du service du stationnement de la ville d'Ottawa, l'ensemble des recettes provenant des parcomètres est versé dans un fonds et celui-ci est utilisé en vue de la création de parcs de stationnement supplémentaires, dans le centre ville. Le service du stationnement de la ville d'Ottawa est un organisme dont le fonctionnement est très satisfaisant et je tiens à lui adresser mes plus vives félicitations pour la manière dont il

s'acquitte de sa tâche sur le plan technique. Mais il a mis en œuvre un système de stationnement dans les rues latérales qui n'est pas nécessairement conforme aux impératifs de la circulation urbaine. Il y a eu polarisation en sens opposés.

Il est clair que la crise des transports publics est une crise de négligence, d'indifférence des collectivités et une crise de politique à courte vue provinciale et municipale. C'est une crise dont nous souffrirons tous si on ne fait pas des efforts positifs pour la vaincre. Que faut-il faire? Il n'est pas douteux que les recettes des parcomètres devraient au moins être partagées entre l'usager des autobus et l'automobiliste. Cinquante p. 100 de ces recettes devraient contribuer à l'exploitation d'un bon système d'autobus. Il est nécessaire que les communautés se rendent compte qu'il faut donner à un autobus transportant 50 personnes plus de privilèges qu'aux voitures particulières qui transportent en moyenne un passager et demi. On devrait interdire le stationnement dans certaines rues empruntées par les autobus, surtout pendant les heures de pointe.

Pour finir j'aimerais dire un mot ou deux au sujet du problème épineux du stationnement gratuit fourni par les employeurs sur les lieux de l'emploi. A Ottawa, et je note que l'un de mes collègues dit que cela ressemble à une réunion du conseil municipal, j'essaie de dire aux représentants de cette Chambre que le gouvernement fédéral a un rôle spécial qui ne peut être rempli par aucune autre autorité municipale dans cette région particulière. Quand vous avez deux provinces qui sont en cause et plusieurs municipalités, je compte sur une autorité fédérale dans ces discussions et dans la façon d'aménager une nouvelle capitale nationale et de faire preuve d'un peu d'initiative, cette initiative qui ne peut être prise, par la nature des choses, à aucun autre palier.

Le problème du stationnement payant où le gouvernement a un rôle très important parce que c'est l'employeur le plus important de la ville d'Ottawa et de la région tout entière, c'est que ce système infléchit même l'utilisation des transports en commun. Je voudrais espérer et je l'ai proposé à plusieurs reprises que la municipalité régionale lors de l'étude du transfert des services de transport directement d'une municipalité à une région plus large...

M. l'Orateur suppléant (M. Béchard): A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

Des voix: Poursuivez!