

intégré et coordonné au sujet de l'ensemble de la région de la capitale nationale. Un plan: oui; de l'organisation: aucune. Selon moi, ces six mots nous disent simplement ce qu'est le problème très complexe et très difficile qui se pose aujourd'hui. Ceux qui s'occupent de l'urbanisme ont beaucoup trop travaillé jusqu'ici chacun de leur côté, sans qu'il y ait vraiment eu collaboration et compréhension. Le meilleur exemple de cet urbanisme compartimenté est peut-être l'absence complète, même si le rapport final de M. Gréber a été présenté il y a plus de huit ans, de tout plan officiel conçu selon les dispositions de la loi ontarienne sur l'urbanisme et visant Ottawa et les municipalités avoisinantes. Tout ce qui existe, c'est un plan officiel pour les grandes routes.

La Commission du district fédéral participe actuellement à l'élaboration d'un ou de plans officiels, et j'espère que nous verrons ces derniers avant le dixième anniversaire du rapport Gréber. J'en parle, monsieur l'Orateur, pour illustrer mon point de vue, à savoir que pour faire face à nos problèmes posés par la juridiction constitutionnelle, la condition première du succès d'un programme se rapportant à la capitale nationale c'est la collaboration qui doit s'exercer entre les travaux de la Commission du district fédéral, qui va être remplacée par la Commission de la capitale nationale, les autorités ontariennes chargées de dresser les plans, la ville d'Ottawa et les municipalités de la région, surtout celles qui se trouvent sur la rive ontarienne, Nepean et Gloucester, et sur la rive québécoise, les municipalités de Hull et d'Aylmer. L'occasion de réaliser une entente complète, une coordination complète, des liens permanents se présente comme jamais auparavant. Le moment psychologique est venu de réaliser une unité de buts dans tous nos plans.

En résolvant la question contestée de la ceinture de verdure, on rend possible la collaboration immédiate de Nepean et de Gloucester. Tant qu'elle a existé, tant qu'elle est restée sans solution, le plan de la capitale nationale ne pouvait sortir de son impasse. Oui, il faut féliciter le gouvernement et le premier ministre en particulier de la décision d'acquiescer la ceinture de verdure. A mon avis, c'est la décision la plus significative qu'on ait prise depuis des années et c'est le pivot de la solution d'une foule d'autres problèmes essentiels que posent les plans d'aménagement.

J'ajouterai toutefois un avertissement. Les buts fondamentaux de la zone de verdure ne seront pas atteints si une expansion irrégulière, peu rentable, peu souhaitable, se fait juste à la périphérie. Des aménagements pourraient s'effectuer juste en bordure du

ruban de verdure pour donner lieu à des travaux de construction en dehors de tout plan. Mais comment y parer? Selon moi, la nouvelle Commission de la capitale nationale devrait aider aux cantons de Nepean et de Gloucester quant à leurs projets d'aménagement; encourager la formation des hameaux, spécialement Blackburn's Corners et Bell's Corners; encourager l'aménagement ordonné des collectivités satellites comme Manotick, Richmond, Stittsville et Carp. Ce sont là, à mon sens, des compléments essentiels du programme de la ceinture verte. Par ailleurs, la Société centrale d'hypothèques et de logement peut contribuer tout autant, sinon plus, que la nouvelle Commission de la capitale nationale, au règlement satisfaisant de ces problèmes de périphérie.

Pour ce qui est d'Ottawa même, presque tout progrès important doit attendre la création d'une compagnie chargée d'exploiter en commun le terminus des chemins de fer. Même sur papier et encore moins dans le concret, il est impossible de prolonger le Queensway jusqu'à son extrémité occidentale tant qu'on n'aura pas pourvu à l'exploitation conjointe des chemins de fer à l'intérieur de la ville. Les négociations avec les chemins de fer durent depuis des mois, voire des années. Je dirai au premier ministre, en toute déférence, que le moment est venu pour le gouvernement de demander aux chemins de fer, en termes non équivoques, d'en venir à une entente d'ici telle date pas trop éloignée.

La nécessité d'une compagnie chargée de régir l'exploitation de tous les chemins de fer dans cette ville est inéluctable. Plus le projet sera réalisé rapidement, mieux ce sera pour tous les intéressés et moins il en coûtera au gouvernement du Canada et aux chemins de fer eux-mêmes, car, à partir de la date de la conclusion d'un accord comportant l'exploitation conjointe des chemins de fer dans la collectivité, jusqu'à celle où l'on aura terminé les plans qui se fonderont directement sur un tel accord, il faut une période d'au moins cinq ans. Cela comprend, par exemple, l'abandon de l'embranchement du Pacifique-Canadien sur la rue Sussex dans la circonscription de l'honorable député d'Ottawa-Est, de même que l'abandon de la ligne principale du Pacifique-Canadien, de Bell's Corners à Ottawa-Ouest, dans la circonscription de Carleton.

L'aménagement du Queensway, et j'insiste sur le mot aménagement, dépend de cet accord ferroviaire. Nous pouvons nous réjouir du travail des bulldozers à la première étape du secteur est du Queensway; toutefois, tous ceux qui ont étudié la situation qui règne