

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. MacLean: Monsieur l'Orateur, avant le débat d'ajournement, le président du Conseil privé (M. MacEachen) nous dirait-il quels travaux sont prévus pour demain? Confirmerait-il aussi l'engagement selon lequel le débat sur le budget reprendrait lundi et se poursuivrait peut-être mardi?

• (10.00 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Monsieur l'Orateur, je confirme l'ordre que j'ai annoncé aujourd'hui en ce qui concerne les projets de loi que nous allons examiner, à ceci près qu'au lieu de poursuivre le débat sur le bill qui était à l'étude aujourd'hui, nous aborderons demain le bill sur l'assurance-récolte et poursuivrons l'étude des autres questions à l'ordre du jour. Lundi nous examinerons, à coup sûr, le budget et il se pourrait que les interventions qui auront lieu à cette occasion soient tellement convaincantes qu'il ne sera plus nécessaire de débattre cette question mardi. Nous ne saurons cela que lundi.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, nous nous félicitons des renseignements que le ministre vient de nous donner. Peut-il nous dire si le fait que nous ne discuterons pas demain le bill sur les jeunes délinquants signifie que le gouvernement envisage la possibilité de le retirer?

L'hon. M. MacEachen: Non, monsieur l'Orateur, mais nous aimerions faire le point sur les deux journées de débat consacrées à ce bill. Ce n'est toutefois pas dans l'intention de le retirer.

MOTION D'AJOURNEMENT

LES AÉROPORTS—MOYENS DE TRANSPORTS RAPIDES AU SOL

M. Mark Rose (Fraser-Valley-Ouest): Monsieur l'Orateur, ma question m'entraîne à quelques observations relatives à la réponse donnée le 17 novembre dernier par le ministre des Transports (M. Jamieson) à ma question concernant l'aménagement de moyens de transport rapides au nouveau pont appelé à desservir l'aéroport international de Vancouver. Nous connaissons tous les dangers que présentent pour l'humanité les moteurs à explosion et nous savons combien les grands centres ont à souffrir des gaz qu'ils émettent. En fait, certaines grandes villes sont déjà littéralement sur le point d'étouffer.

Nous constatons également que les compagnies pétrolières misent sur le degré d'information des gens et sur l'appréhension qui en résulte en lançant une vigoureuse campagne publicitaire destinée à promouvoir la vente d'essence sans plomb ou à faible teneur de plomb. S'agit-il d'un simple truc publicitaire? Les consommateurs sont-ils des pigeons tout prêts à se faire plumer? Ou s'agit-il vraiment d'un grand progrès technique? Je ne saurais le dire car je suis profane en la matière—bien que j'aie la forte impression que ma première hypothèse soit la bonne.

Il n'en demeure pas moins qu'en un quart de siècle, nous nous sommes rendus esclaves de l'automobile et

[M. Rynard.]

nous ne pouvons pas construire les autoroutes et les ponts assez vite pour suivre le rythme. Au fur et à mesure que les autoroutes s'étendent vers les banlieues, les gens viennent s'y installer, ce qui a pour effet d'accroître la circulation sur les nouvelles artères et d'empêcher rapidement ces dernières de jouer le rôle pour lequel elles ont été conçues; ces autoroutes perdent vite leur efficacité en matière de transport.

En même temps, le centre de bien des villes n'est plus qu'un vaste terrain de stationnement. Parfois, c'est un refuge fiscal. Quoi qu'il en soit, il est vide et dépourvu de ces caractéristiques qui rendent une localité équilibrée et viable. Les gens n'y vivent plus; ils en sortent le plus tôt possible. La construction de voies à circulation rapide fait songer à un chien qui pourchasse sa queue. Ces travaux et la désintégration du centre-ville sont coïncidents, mais, monsieur l'Orateur, la population n'acceptera pas toujours cette situation. On n'a qu'à observer Ottawa et son Queensway aux heures d'affluence pour comprendre ce que je veux dire. Le Queensway est congestionné de voitures d'une extrémité à l'autre aux heures de pointe; chacune des voitures ne contient habituellement que son chauffeur qui s'efforce de se rendre au travail puis au foyer sans contracter d'ulcère par suite de l'irritation causée par les embouteillages, et de cancer des poumons en respirant les gaz d'échappement.

Il ne servirait même pas à grand-chose de construire un autre Queensway. La circulation sur la voie actuelle ne diminuerait pas, mais de nouvelles terres y seraient englouties, de sorte que nous aurions la même situation: un voyageur par auto, parcourant un plus grand nombre de milles tous les jours pour se rendre dans un autre parc de voitures du centre-ville. Nous avons tous entendu parler de la voie rapide Spadina à Toronto. Son histoire apporte un témoignage de plus que les gens commencent à réagir et qu'ils n'acceptent plus cet état de choses. L'ère de l'électorat qui courbe l'échine est révolu, et c'est tant mieux.

Des députés, notamment celui de Cape Breton-East Richmond (M. MacInnis), ont vertement critiqué le président de la Commission de la capitale nationale, M. Douglas Fullerton. A mon avis, ses propos sur les automobiles et les voies rapides et ses critiques des déprédations de l'automobile, avec la désintégration sociale qui en découle, sont fort pertinents. Ses discours sur ce sujet valent vraiment la peine d'être lus. Comme je le disais tout à l'heure, tout cela a commencé le 17 novembre quand j'ai posé au ministre des Transports une question supplémentaire à une posée par le député de Crowfoot (M. Horner). Le ministre assurait le député qu'il était parfaitement conscient de la nécessité de réseaux urbains de transport rapide. Ainsi qu'en fait foi le hansard à la page 1235, j'ai posé cette question supplémentaire au sujet des systèmes de voies rapides:

Étant donné les discussions qui ont lieu à ce sujet, le ministre pourrait-il dire à la Chambre pourquoi en examinant la question des systèmes de voies rapides reliant les grandes villes et les aéroports, on n'a pas songé à aménager des voies rapides au nouveau pont qui desservira l'aéroport de Vancouver?

Ce à quoi le ministre m'a répondu:

Pour la simple raison, monsieur l'Orateur, qu'un certain nombre de spécialistes en la matière, exception faite de l'honorable vis-à-vis...