

Pour ce qui est du plan d'aménagement de la capitale, la situation est évidemment tout autre. Et c'est pour cette raison qu'il est absolument inutile de parler de subventions aux municipalités, car cela serait de nature à induire en erreur les membres du comité tout comme ceux de la Chambre des communes, relativement aux objectifs du comité lui-même.

A mon sens, les membres de la Chambre des communes ou un comité mixte comme on l'a proposé, auraient dû depuis longtemps procéder à l'étude du plan d'ensemble tracé pour l'aménagement de la capitale du Canada. J'imagine que beaucoup d'aspects prêtent à la controverse en ce moment, quelle que soit notre estime pour les personnes qui font actuellement partie de la Commission du district fédéral.

A la vérité, malgré l'existence du plan Gréber, et le fait qu'on a échangé bien des opinions à ce sujet avec les meilleures intentions du monde, tout comme Topsy, la capitale a tout simplement poussé. On acquiert des terrains ici et là, mais sans que les honorables députés sachent au juste où l'on veut en venir. Un projet très louable, tel l'aménagement d'une nouvelle route conduisant au parc dans la région de la Gatineau, survient soudainement sans qu'on sache à quel plan cette route se rattache. A d'autres endroits les routes sont non seulement médiocres, mais mauvaises.

Il est souhaitable, je crois, au point où en est rendue l'expansion du Canada, surtout quand nous pouvons distinguer des signes évident d'une rapide croissance future, que les honorables députés qui devront en assumer l'ultime responsabilité, étudient toute la question et conviennent d'un plan d'ensemble qui servirait de guide à la Commission du district fédéral, aux membres du Gouvernement et à la Chambre des communes dans les législatures futures.

L'un des problèmes découle naturellement de l'existence de municipalités conscientes de leurs fonctions normales. Il est évident qu'il ne faut jamais user de mesures coercitives, soit dans le cas d'Ottawa, soit dans celui de Hull. L'application de ces plans sera couronnée de succès seulement si des négociations et une collaboration s'établissent entre la Commission du district fédéral et les conseils de ville intéressés.

Il n'y a aucun doute que cette collaboration et les plans élaborés par la Commission du district fédéral, de même que ceux des deux municipalités, seront grandement favorisés si l'on s'entend clairement sur l'adoption du plan original de M. Gréber, ou de son plan modifié ou de quelque nouveau plan.

[L'hon. M. Drew.]

Je veux parler d'une circonstance qui n'est qu'un détail selon certains, et dont le premier ministre a déjà parlé. Il a mentionné le passage de la promenade Lady Grey à la nouvelle promenade de la rue Sussex. Il a mentionné que la courbe qui y a été aménagée entre la nouvelle promenade et l'avenue Lady Grey présentait quelque inconvénient. Qui plus est, monsieur le président, cette courbe est extrêmement dangereuse. Les députés ne devraient pas perdre de vue une question qui caractérise bien une situation qu'on devrait soigneusement rectifier. Je présume fort que quelqu'un a préparé ces plans sur un papier en concevant froidement une route théorique sans songer à la vitesse des voitures qui y circulent et aux conséquences d'un arrêt brusque et inévitable avant de tourner à angle droit dans cette nouvelle promenade. Si les choses en étaient restées là, passe encore. Mais ce qui s'est produit, toutefois, c'est que cette entrée angulaire sur l'avenue Lady Grey a été fermée. Maintenant on est en train de supprimer, à grands frais, une partie de la bordure qu'on avait aménagée en prévision d'une nouvelle route. J'ignore à combien s'est élevé ce gaspillage, mais je sais fort bien que des fonds considérables ont été affectés à ce que tout homme le moins averti dans le tracé moderne des routes aurait prévu sans conteste.

Il ne s'agit pas de porter jugement après coup, car je sais que le premier ministre s'est rendu compte de cette anomalie la première fois qu'il y est passé, comme j'ai moi-même trouvé, en y passant pour la première fois, difficile à concevoir que quelqu'un ait pu créer un tel risque d'accident à notre époque de progrès scientifique dans le domaine de l'aménagement des grandes routes.

La même situation existe, en grande partie, à l'autre endroit dont le premier ministre a parlé. Un plan a été dressé qui assure sur le terrain tout l'espace voulu pour les voitures, pourvu qu'elles ne bougent pas. Dès qu'elles se mettent à circuler, on constate qu'on se trouve dans une voie simple pour une seule voiture, après avoir eu pour soi toute la largeur de la chaussée. Il ne s'agit pas de monter en épingle ces deux exemples d'un défaut qui coûterait très cher à rectifier. J'en parle parce que, dans la préparation de tout futur plan, il faudrait s'assurer que de telles routes seront tracées en se rappelant que les automobiles se déplacent et que, même à 30 milles à l'heure, la vitesse-limite officielle, le mouvement des véhicules a une portée très grande sur l'aménagement de telles routes.

Je n'ai rien d'autre à ajouter sauf que tous les membres de la Chambre des communes, à titre de représentants du Canada, estiment que la Commission du district fédéral a d'importantes fonctions à remplir. Nous sommes