

avaient partagé les frais. Au sujet des parcoures urbains des autobus, l'étude disait ceci :

Les villes d'Ottawa, de Hull et d'Eastview et les localités avoisinantes forment réellement une agglomération urbaine. Les gens peuvent vivre dans une localité, travailler dans une autre et faire leurs achats dans une troisième, et les divisions politiques restreignent rarement les déplacements. Cependant, les services publics de transport, dont les véhicules franchissent la rivière Outaouais, ne tiennent guère compte de cette situation. La Commission des transports d'Ottawa n'a qu'un parcours qui emprunte le pont des Chaudières...

et ainsi de suite.

De l'aveu général, ces itinéraires sont établis de façon à desservir les centres d'emploi dans le quartier des affaires, où se dirigent la plupart des voyageurs qui empruntent les transports publics dans la région à l'étude. Toutefois, aucun service semblable n'est offert aux personnes qui, par exemple, demeurent à Pointe-Gatineau et travaillent dans l'ouest d'Ottawa. Parce qu'il n'y a que peu ou pas de routes d'un côté de la rivière Outaouais à l'autre, et qu'il n'existe aucun service gratuit de correspondance, les voyageurs qui font ce trajet éprouvent de graves ennuis, ce qui oblige sans aucun doute des clients éventuels à se servir plutôt de leurs voitures.

Je suis certain que mon collègue, le député de Hull (M. Isabelle) pourra traiter beaucoup mieux que moi du problème que pose la traversée de l'autre côté de la rivière. Je ne tiens pas particulièrement à mettre en lumière les problèmes des résidents de cette région-là par rapport à ceux de tout autre secteur. Ce que je veux faire ressortir, c'est que le nombre d'automobiles qui viennent tous les jours dans le cœur de la ville nous concerne tous, tout comme il y va de notre intérêt de veiller à équilibrer comme il se doit les divers modes de transport offerts aux gens pour se rendre à leur travail et retourner chez eux. Une étude ultérieure commandée en 1969, l'étude sur le centre d'Ottawa, est beaucoup plus explicite dans ses recommandations. Cette étude, qui, à mon avis, renfermait des extrapolations démographiques beaucoup trop élevées—bien que je ne trouve pas que ses conclusions en aient moins de valeur—estimait qu'un réseau de transport à grand débit et forte capacité était indispensable à une réelle activité urbaine dans le centre d'Ottawa et que ce réseau de transport rapide devrait être aménagé aussitôt que possible afin de dégager un plan d'aménagement régional qui s'y intégrerait. Elle fixait aux environs de 1990 une date limite à laquelle un réseau ferré de transport rapide devrait fonctionner dans le cadre de ce réseau équilibré. Elle recommandait que les prévisions d'utilisation des automobiles, des autobus et des transports rapides par voie ferrée soient fixées par un pouvoir public créé à cette intention. La motion inscrite en mon nom aujourd'hui contient, je crois, en substance, toutes ces recommandations et permettrait de les mettre en œuvre.

[M. Francis.]

Il me semble que nos objectifs dans l'élaboration de notre politique des transports sont essentiellement triples. Nous voulons un service optimum dans un système équilibré, qui comporte la voiture individuelle, le transport par autobus et, sur une période plus longue, dès que le permettra la densité, un système ferroviaire de transport rapide. A mon avis, nos objectifs devraient également comprendre, à titre de très grande priorité, la réduction de la pollution de l'air et de la congestion de la circulation. Il est très clair que les voitures des particuliers contribuent à la congestion et, par l'emploi de carburant à teneur de plomb, à la pollution de l'air que nous respirons les jours ouvrables à un degré que très peu d'entre nous comprennent vraiment. Il est de mode aujourd'hui de s'en prendre à la pollution, de la reconnaître comme un problème public d'une haute priorité. Cependant, à mon avis, il est essentiel que nous interdisions certains genres de carburants; nous devons en outre offrir d'autres moyens de transport pour les gens qui se rendent à leur travail, si nous voulons atteindre nos objectifs.

Nos objectifs doivent comprendre, outre un haut niveau de service et la lutte contre la pollution, un meilleur équilibre des dépenses publiques affectées aux divers modes de transport. Les priorités ne doivent pas trop privilégier le transport par voitures particulières aux dépens du transport par autobus et train rapide. J'ai eu l'honneur de servir pendant deux ans au sein de la Commission des transports d'Ottawa. Cette expérience a été enrichissante, car elle m'a permis de voir fonctionner ce que nous avons toutes les raisons de croire un bon système efficace de transport moderne par autobus. En dix ans, de 1954 à 1964, ce système a perdu 30 p. 100 de ses usagers. Alors qu'il en transportait 45 millions par an, leur nombre a fléchi à un peu plus de 32 millions.

Pendant ce temps, le réseau a normalisé ses opérations en utilisant un seul type d'autobus. Un garage efficace a été construit à l'extrémité est de la ville, à l'angle de l'avenue Champagne. On a entrepris un programme de formation du personnel qui a entraîné une réduction sensible de celui-ci et des frais d'entretien. Le réseau a remporté un bon nombre de trophées pour avoir assuré la sécurité des usagers. La communauté avait bien raison, je crois, d'être fière de la performance technique de son réseau au moment où il perdait 30 p. 100 de ses usagers.