

sur les transports urbains, le D^r Joseph Kates, disait de ce problème:

● (4.50 p.m.)

Les mesures que nous prenons sont orientées vers la voiture individuelle dont nous dépendons de plus en plus. Cette machine d'une merveilleuse souplesse, le rêve de quiconque ne la possède pas, le moyen de transport de luxe qui évoque la liberté, la souplesse et le prestige, devient également le monstre de Frankenstein et domine fréquemment notre existence et nos villes en nous forçant à payer, pour son utilisation, un prix extrêmement lourd. Quel est donc ce prix?

Je ne veux pas m'étendre sur la question du prix, mais les gens commencent à s'en apercevoir. La controverse relative au développement de Spadina, à Toronto, à laquelle correspond, à Ottawa, la polémique sur la proposition de construire une autoroute à travers le centre de la ville, reflète, pour tous les secteurs de notre population, le prix que nous payons pour essayer de garer le nombre toujours croissant des voitures particulières. Nous nous en apercevons de bien des façons.

Pour citer de nouveau M. Kates qui parle de la situation dans l'agglomération de Toronto, ses remarques sur le coût global de tous les voyages en voiture particulière pourraient intéresser la Chambre. Voici ses paroles:

L'utilisation de nos énormes investissements dans les voitures particulières est incroyablement basse. Le parc automobile de la seule agglomération torontoise représente un investissement de plusieurs milliards de dollars. Les garages, les abris d'autos et les terrains de stationnement nécessaires au parking de ces voitures représentent un investissement supplémentaire de plusieurs milliards de dollars. Les routes, les ponts et les tunnels, également nécessaires à ces voitures, représentent de nouveau plusieurs milliards de dollars, et les frais d'administration, d'entretien et de réparation de cet immense parc automobile exigent peut-être 500 millions de dollars supplémentaires par an.

Pourtant, cet énorme investissement n'est peut-être utilisé que pendant une ou deux heures par jour en moyenne, soit dans une proportion inférieure à 10 p. 100. Il représente donc un gaspillage énorme des ressources coûteuses qu'on pourrait utiliser de bien d'autres manières pour nous rendre plus puissants et plus riches. Si l'on multiplie cette faible utilisation de la voiture par le petit nombre de personnes qu'elle peut transporter, nous trouvons que l'utilisation de cet énorme investissement est inférieure à 2 p. 100.

En tant qu'individus, nous sommes fréquemment disposés à acheter des voitures coûteuses, qui souvent dépassent nos moyens; mais en tant que société, nous nous retrouvons financièrement acculés à une série de problèmes pour répondre aux exigences de ces voitures: routes, ponts, tunnels et terrains de stationnement.

Monsieur l'Orateur, je ne suggère pas de faire disparaître la voiture privée par une mesure législative. C'est nettement impossible dans une société libre. Mais, comme le député d'Ottawa-Ouest l'a signalé, la solution évidente, c'est de fournir un système de trans-

port qui permette aux gens de choisir entre le transport public et l'automobile privée. L'expérience prouve que lorsque le choix existe, les gens préfèrent les transports en commun. Ainsi, on estime que 85 p. 100 des banlieusards qui ont accès au nouveau mode de transport dit «GO», dans la banlieue de Toronto, y ont recours.

En dépit des difficultés éprouvées par notre Commission locale des transports à Ottawa, l'expérience a prouvé que si l'on améliore le service, on s'en sert davantage. Dans un autre mémoire présenté lors de cette même conférence, M. Kates déclarait ceci:

Les organismes de transport en commun ont aussi fait de grands progrès au Canada. Ainsi, la Commission des transports d'Ottawa a construit de nouveaux abris aux arrêts d'autobus, prolongé les parcours, augmenté la fréquence des autobus et adopté de meilleurs véhicules. Il en est résulté une augmentation sensible du nombre des voyageurs.

Le député d'Ottawa-Ouest nous a signalé que cette augmentation s'est produite depuis quatre ou cinq ans. Monsieur l'Orateur, il est clair que le problème doit être envisagé sur le plan régional. Il ne saurait être résolu à l'intérieur des frontières municipales. Le problème n'est pas facile à résoudre; des études, de la collaboration et des expériences seront requises; de plus, on ne saurait le résoudre en tentant d'imposer des peines arbitraires à un secteur de la population par opposition à un autre.

On ne le résoudra pas, par exemple, en privant les fonctionnaires de leurs privilèges de stationnement, alors que les gens des banlieues n'ont aucun moyen de transport pour les amener à la ville. Le problème fondamental de ma circonscription à la périphérie d'Ottawa, qui comprend le canton de Nepean, c'est que les moyens de transport public font défaut. La Commission de transport d'Ottawa fait le service jusqu'aux abords de la région, à Bayshore et Parkwood Hills, mais le reste de cet important secteur de banlieue, qui compte plus de 40,000 âmes, n'est pourvu d'aucun moyen de transport public.

M. Winch: Avez-vous l'intention d'étouffer la motion?

M. Blair: Je sais toujours gré à mon ami de ses opinions. Les problèmes qui se posent aux gens de cette région sont considérables. Voici un autre passage de l'ouvrage de M. Kates:

La ville conçue en fonction des voitures, devient de moins en moins accueillante aux gens incapables de s'en acheter une ou de conduire: pauvres, jeunes, vieillards et infirmes. Alors qu'une voiture particulière permet à une famille d'aller loin sans recourir aux transports en commun, facilite les déplacements du chef de famille et peut-être même de sa femme, elle isole, même au sein des familles qui en possèdent une, les enfants, les vieillards, les