

J'ai été sidéré, il y a quelque temps, lorsque le député de Grenville-Carleton (M. Baker) a demandé si le gouvernement fédéral participerait à cette entreprise et négocierait séparément avec chacun des gouvernements le financement d'un réseau de transports en commun distinct pour chaque rive de l'Outaouais. Je me répète, monsieur l'Orateur, mais on ne peut traiter des transports urbains comme d'une chose distincte, à part des transports entre les régions urbaines. La chose est très importante pour la région d'Ottawa si nous voulons réaliser, dans un avenir prochain, notre rêve d'une capitale nationale. Je regrette de devoir dire que dans le bill C-26 cette distinction existe; je ne l'encouragerai pas en appuyant le bill.

[Français]

Les résidents de ma circonscription d'Ottawa-Est, monsieur l'Orateur, subissent actuellement toutes sortes de pressions sociales et autres en ce qui a trait au transport urbain. Je dois avouer que la question en est une d'actualité, car nous sommes convaincus, dans Ottawa-Est, que les sacrifices que nous devons faire relativement aux routes, à l'asphalte, aux chemins à grande circulation, aux habitations à très haute densité, ne sont pas proportionnels à notre volonté de conserver notre milieu et notre qualité de vie.

J'ai en ma possession une documentation volumineuse sur le développement de routes à six voies à Ottawa, traversant ma circonscription, et je m'oppose à ce genre de planification qui ne tient pas compte de l'interdépendance des problèmes sociaux comme on le fait—et c'est assez facile à voir—en ce qui a trait au bill C-26.

Certes, il est nécessaire d'élaborer une politique globale du transport en commun, une politique nationale établissant des normes pour toutes les municipalités et toutes les provinces, en ce qui a trait au transport en commun. Ni les municipalités, ni les provinces ne jouissent des fonds nécessaires pour développer seules ces grands systèmes de transport en commun, et le gouvernement fédéral se doit de participer à l'élaboration et à la planification, ainsi qu'au coût de ces projets d'envergure.

[Traduction]

Il y a un autre aspect de la proposition du député qui m'inquiète. Que veut dire l'expression «centre urbain»? De quel centre urbain parle-t-il? Des 22 régions métropolitaines recensées qui ont été reconnues par les statisticiens ou des 52 villes qui ont des populations dépassant les 30,000 habitants? Parle-t-il des régions urbaines, des municipalités, des villes, ou des villages?

Dans le bill du député, il est dit à l'article 2, et je cite:

Dans la présente loi, «centre urbain» signifie une ville ou une communauté urbaine désignées comme telles par le gouverneur en conseil.

Lorsque ces centres urbains sont désignés, quels caprices président à la décision? Comment traiterons-nous des trois grandes régions métropolitaines du pays? Je pense en ce moment à la ville de Montréal où la tradition de l'administration civile remonte plus loin que l'histoire de la Chambre des communes où des gens bien informés tentent d'établir une définition acceptable pour la communauté urbaine de Montréal et ce que constitue son centre urbain. Le ministère d'État chargé des Affaires urbaines est aux prises avec ces problèmes. Il cherche à résoudre les problèmes des communautés urbaines, dont les transports en commun en est un.

Aucune des simplifications que renferme le bill C-26, ne saurait créer autant de confusion que la piètre idée que se fait le député des questions constitutionnelles inhérentes à

Transports urbains

l'administration qu'il préconise. Le transport urbain constitue un domaine de juridiction mixte d'où les conflits surgissent rapidement. Pour appuyer cet avancé, je rappelle à la Chambre que tout récemment le premier ministre de l'Ontario, à la suite d'une déclaration publique au sujet de la politique des transports urbains de l'Ontario applicable à la région d'Ottawa-Carleton, a invité le gouvernement fédéral et la province de Québec à collaborer au sujet des problèmes de transport pour la région de la capitale nationale. Il est vrai que le gouvernement fédéral a tout pouvoir sur la circulation interprovinciale. Cependant, les règlements qui contrôlent la circulation dans des régions précises sont du ressort des provinces.

[Français]

Voilà le genre de coopération et de planification intégrale dont nous avons besoin quant au développement des villes et des municipalités. Et je me réjouis que le ministre d'État chargé des Affaires urbaines (M. Basford) ait récemment annoncé à la Chambre qu'il entreprenait les démarches nécessaires pour réunir incessamment les représentants des provinces, d'Ontario et de Québec, afin de discuter toute cette question des transports urbains et interurbain, de concert avec les gouvernements municipaux et régionaux. La coopération, monsieur l'Orateur, est la vraie solution à nos problèmes de transports urbains.

En terminant, monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de dire que nous savons tous que nos grandes villes ont grand besoin de moyens de transport plus efficaces et plus modernes, mais que la question relève entièrement des provinces qui ont juridiction dans ce domaine. Quand il existe un moyen qui respecte la réalité constitutionnelle, nous devons agir, et le gouvernement fédéral agit à travers tout le pays quand il convoque des réunions tripartites comme celle que le ministre a mentionnée relativement à la région de la capitale nationale.

[Traduction]

De cette façon, par la consultation, le ministre d'État chargé des Affaires urbaines achemine une aide technique précieuse et coordonne les politiques et les recherches pour qu'elles tiennent compte des besoins en transports des gens qui prendront les grandes décisions dans ces domaines, à savoir des provinces et des municipalités. Ce que le bill C-26 n'explique pas, ce sont les rapports précis qui existeront entre l'administration nationale et les administrations régionales. Cela pose plusieurs questions. Comment le député propose-t-il d'établir ces offices régionaux de gestion? Quels seront leurs rapports avec les gouvernements provinciaux?

Le meilleur moyen, monsieur l'Orateur, d'exercer une influence fédérale dans des domaines qui dépassent la compétence de la Chambre, c'est la consultation aux trois niveaux que le ministère des Affaires urbaines est à mettre au point en ce moment. Il a fallu de nombreuses années de planification détaillée pour élaborer ce genre de consultation. N'allons pas compromettre cette étape inévitable en créant quelque nouveau mécanisme bureaucratique. Il en existe déjà assez et nous cherchons des innovations telles que la consultation à trois niveaux, en vue de les rendre plus efficaces. C'est ainsi qu'il faut procéder.

M. Walter Baker (Grenville-Carleton): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux d'avoir l'occasion de parler pendant quelques instants au sujet de ce bill. Je félicite mon collègue pour sa prévision et sa compréhension du problème essentiel dont a parlé le député d'Ottawa-Est (M. Gauthier), ainsi que de l'interdépendance de ces problèmes au Canada, c'est-à-dire de la difficulté de coordonner