

régional. On a mis presque 25 ans à réaliser ce projet. S'il faut attendre que la Commission des transports du Canada découvre des œufs de Pâques, à ce temps-ci, afin de faire accoucher la technique moderne, les œufs auront le temps d'éclore et nous ne serons pas plus avancés qu'aujourd'hui.

Avant de terminer mes remarques, je ferai remarquer qu'en France, actuellement, on est en train de mettre la dernière main au fameux aérotrain de Bertin, qui va filer à 350 kilomètres-heures entre Paris et Orléans. Si la Commission des transports du Canada persiste dans ses tergiversations, je recommanderai à l'honorable ministre de la Défense nationale (M. Cadieux) de mettre un aérobus à ma disposition afin de me permettre d'aller constater *de visu* ce qui se passe là-bas. Je ne sais pas s'ils le savent, mais j'ai entendu dire qu'ils étudient les mêmes problèmes que nous. Depuis des années, le moteur linéaire «Urba-IV» fait l'objet d'études à Paris et Lyon. Ici, on recommence nos études.

À la Commission des transports du Canada, au lieu de proposer la construction d'un métro, on n'en dit rien, comme cela s'est vu à la première conférence nationale sur les transports tenue à l'hôtel Royal York, tout comme si l'on était encore en 1929. Je pense que nos organismes manquent de dirigeants sérieux. On dit que souvent le Parlement se meut laborieusement, à cause de sa carapace séculaire, peut-être, et de ses coutumes vétustes. Je suis d'accord là-dessus, mais une chose qui s'impose, c'est que les hommes que nous mettons en place devraient être dynamiques et tenir compte des données techniques modernes dans le rapport . .

M. l'Orateur suppléant (M. Bécharde): À l'ordre. Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais son temps de parole est écoulé. La Chambre permet-elle à l'honorable député de continuer ses remarques?

Des voix: D'accord.

M. Isabelle: Monsieur l'Orateur, je termine mes remarques en souhaitant que des hommes de bonne volonté s'entendent et se mettent au travail, pour le grand bien des habitants de la région de la capitale nationale. Au fait, le rapport Gréber prévoyait un plan unifié, où tous les services importants seraient intégrés. Comme la question du transport en est une qui ne touche ni la langue, ni la religion, ni les traditions, on ne saurait alléguer qu'il faut sauvegarder l'identité québécoise ou l'identité ontarienne. Quand on se promène dans une voiture, elle n'est pas tou-

[M. Isabelle.]

jours fabriquée là où on réside. Au fait, le transport est une activité internationale et l'on devrait en discuter sérieusement, afin de trouver des solutions, qui ne se trouveront que dans la technique moderne. Et la Commission des transports du Canada ne fait aucune allusion aux techniques modernes. Par ailleurs, on s'est fourvoyé, avec le fameux turbo-train, qui ne fonctionnera jamais, et l'on y consacre quand même des sommes exorbitantes.

[Traduction]

M. D. Gordon Blair (Grenville-Carleton): Monsieur l'Orateur, tout d'abord, je voudrais féliciter mon ami, le représentant d'Ottawa-Ouest (M. Francis) qui parle, comme chacun le sait, avec une particulière autorité, une autorité toute spéciale sur cette question. Cela provient de sa longue expérience dans les affaires municipales à Ottawa, et aussi de ses connaissances acquises à titre d'ancien membre de la Commission des transports d'Ottawa.

Je suis aussi en faveur de cette motion, comme mes amis les députés de Leeds (M. Code), de Surrey (M. Mather) et de Hull (M. Isabelle) et je crois, en attelant à cette tâche, que les députés comprendront qu'il ne s'agit pas simplement d'un problème local mais d'un problème national et que, dans ce pays, nous constatons qu'une heureuse évolution s'est enfin produite dans la façon de voir les choses.

Depuis des années les transports en commun sont considérés comme un pis-aller, mais on commence à voir qu'ils sont une nécessité et, qui plus est, une solution meilleure que la prolifération du transport par voiture. Ce que les gens voient enfin est ce que le député d'Ottawa-Ouest a appelé le coût occulte du transport automobile. Il a toujours été occulte et il faut le comparer à celui, bien visible, des transports en commun. Les transports en commun ont pâti et les citoyens aussi, mais j'espère que l'opinion publique dans l'ensemble pense comme les députés qu'un choix rationnel s'impose pour réorganiser l'ensemble des transports, non seulement dans notre région, mais dans toutes les régions métropolitaines du Canada.

Le coût aujourd'hui apparent de la prolifération des voyages en automobiles comprend les routes encombrées, les embouteillages, la transformation virtuelle des centres de nos villes en parcs de stationnement, la pollution, les accidents et les frais sans cesse croissants entraînés par les besoins des voitures particulières. Un membre de la conférence évoquée par le député de Hull, première conférence