

bec sur les conditions dans lesquelles pourrait être créée, en vertu d'une charte fédérale, une Administration des transports publics de la région de la capitale nationale, étant donné a) que les services de transports publics sont insuffisants dans la région de la capitale nationale, b) que les services de transports privés et publics sont limités par leur charte au territoire des municipalités, c) qu'il est nécessaire de prévoir à long terme un système intégré de transport rapide par rail, autobus et tout autre moyen de transport urbain, d) que les conditions injustes de concurrence créées par les subventions publiques aux transporteurs privés provoquent des situations de crise, e) qu'un système de transports publics, efficaces et peu coûteux, contribuerait au développement économique et social équilibré de la région de la capitale nationale toute entière.

—Monsieur l'Orateur, cette motion est présentée aux fins d'examen et de débat public. Les députés la jugeront, je l'espère, en fonction des deux projets de loi qui figurent au *Feuilleton* en mon nom: le bill C-57, établissant un bureau de planification de la région de la capitale nationale, et le bill C-112, établissant un bureau de contrôle de la pollution dans la région de la capitale nationale. Ces deux mesures, avec celle-ci qui créerait une administration régionale des transports publics, sont fondées sur certaines hypothèses. Voici la première. A la suite d'une recommandation de la conférence fédérale-provinciale de février 1969, le texte de l'article 16 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique sera modifié de manière à inclure une région de la province de Québec et une région de l'Ontario, qui engloberont plus ou moins le territoire délimité dans la loi établissant la région de la capitale nationale. En d'autres termes, l'unanimité manifestée lors de la conférence où l'on a déposé le rapport concernant cette affaire me convainc que nous devrions envisager, en prévoyant l'aspect futur de la capitale, une zone ayant vaguement cette étendue.

Voici la deuxième hypothèse. Au lieu de créer un district fédéral comme celui de Washington ou de Brasilia, on développerait deux municipalités: la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, qu'on a créée du côté de l'Ontario par une loi de l'Assemblée législative de l'Ontario—elle est d'ailleurs bien partie et son développement est avancé—et, du côté du Québec, la communauté de l'Outaouais, créée par une loi de l'Assemblée nationale du Québec et qui est en voie de développement.

Ces deux municipalités, je le prédis avec confiance, se développeront d'après des normes culturelles et juridiques qui reflètent la dualité du Canada. Du côté de l'Ontario, je

prévois que les dispositions du droit civil concernant les biens et autres affaires resteront sans aucun doute inchangées, et que le système d'enseignement restera celui que la province a adopté. Du côté du Québec, le régime des biens et le droit civil en vigueur au Québec resteront le fondement des transactions commerciales effectuées dans cette partie de la région de la capitale nationale, et le système d'enseignement sera essentiellement celui qu'on applique au Québec. Je ne suis pas de ceux qui souhaitent la création d'une nouvelle juridiction scolaire au Canada. Il y en a dix, et c'est plus que suffisant, à mon avis.

Si nous nous fondons sur l'hypothèse qu'il doit y avoir, des deux côtés de la rivière, des municipalités régionales relevant de deux provinces et si l'on doit accroître la portée de la juridiction fédérale, il me semble que nous devons envisager la question suivante: comment assurer certains services essentiels dans un cadre ordonné. La pollution, qu'il s'agisse de l'eau, du sol ou de l'air, ne connaît pas les frontières municipales ou provinciales. On aurait pu s'en occuper, me semble-t-il, dans un territoire aussi restreint que la région de la capitale nationale, en adoptant à cette fin une loi fédérale il y a au moins dix ans.

• (4.00 p.m.)

Il me semble que cela constituerait une base régionale logique de planification des transports. Nous devrions penser à une administration régionale. Je sais qu'il y a des problèmes constitutionnels. Je sais également que des députés me diront que ces questions sont du ressort provincial, mais je leur répondrais que le sens commun doit prévaloir. Il n'existe aucun moyen de résoudre les problèmes de pollution dans cette région en fractionnant les juridictions au point où l'on ne peut plus toucher à tel domaine parce que c'est du ressort municipal ni à tel autre parce qu'il relève de la province. L'Outaouais est polluée par tout le monde et, tôt ou tard, il faudra nous attaquer de façon concertée à ce problème. Le problème des transports urbains est également grave.

J'avais espéré qu'une administration régionale chargée de ce problème pourrait être établie à la suite d'une entente intervenue lors d'une conférence fédérale-provinciale et que les pouvoirs nécessaires seraient délégués à cet organisme constitué, je l'espérais, en vertu d'une charte fédérale et de mesures provinciales concomitantes.

Je voudrais citer un passage de l'étude sur les transports dans la région d'Ottawa-Hull effectuée en 1965. Les provinces d'Ontario et de Québec et quelque 30 municipalités en