

Plusieurs sont portés à croire que les grandes municipalités seront les premières à bénéficier de la mesure. Dans le cas de la ville d'Ottawa, par exemple, le rapport entre ses dettes et ses investissements s'élève à 27 p. 100, compte tenu des édifices publics appartenant au gouvernement du Canada. C'est déjà beaucoup plus que le montant maximum qu'il est permis d'emprunter en vertu du régime empirique de la Commission municipale. On peut se demander dans quelle mesure une municipalité qui est déjà fort endettée pourra profiter de la mesure à l'étude.

A mon avis, les municipalités qui ne font pas partie des grandes agglomérations urbaines sont aux prises avec des difficultés spéciales. Je pense actuellement à des cantons comme ceux de Nepean, North Gower et March et Goulburn. Ces collectivités s'aperçoivent qu'elles disposent de moins en moins des revenus qui leur permettraient de faire face à l'expansion territoriale occasionnée par la croissance du centre métropolitain. Les frais d'équipement poseraient déjà un problème, mais il y a plus. L'évaluation de ces collectivités n'est pas variée et elles sont forcément restreintes dans les demandes qu'elles présentent à la Commission municipale. Dans l'espoir de limiter l'expansion, la Commission a établi un régime de contingents à l'égard des demandes des cantons, et c'est ce qui crée des difficultés.

Un organisme qui serait au courant de la situation pourrait faire œuvre utile en appelant l'attention des autorités provinciales sur les régions spéciales où il existe des problèmes. On pourrait me dire que cela ne regarde pas le gouvernement fédéral, mais j'estime qu'il serait parfois opportun de faire une recommandation discrète. Pour ma part, je me demande franchement si les autorités provinciales s'occupent assez sérieusement des grandes régions métropolitaines. C'est une situation dont nous avons une petite idée à la Chambre, car ici, les grandes régions en expansion ne sont pas assez bien représentées, alors que les petites régions et les régions moyennes dont la population est stable depuis longtemps, le sont trop bien. Dans bien des provinces, les conseils municipaux ne s'occupent pas assez des problèmes des petites municipalités adjacentes aux régions métropolitaines. J'ai peur que l'article ne tienne pas compte de ce problème, et j'espère que, lors des entretiens avec les autorités provinciales, on pourra l'aborder. J'espère que nous ne nous retrouverons pas dans une situation où les seules municipalités qui pourraient bénéficier de la mesure sont celles qui ont moins besoin d'aide. Les très petites localités où le chômage est prononcé éprouveront des difficultés. Les très grandes qui ont essayé de

bien s'acquitter de leur devoir en réponse aux pressions exercées sur elles se trouveront gravement limitées dans leur action. Il faudra donc administrer ce programme avec beaucoup de discrétion et de sagesse. Un passage de la mesure m'intéresse où il est question des réseaux de transport municipaux.

Il s'agit de l'alinéa e) du paragraphe 3 de l'article 7:

les réseaux de transport ou de transit publics, appartenant aux municipalités, sauf le matériel roulant et autre semblable outillage d'exploitation.

J'ai été heureux de voir qu'il était question de ces réseaux de transport. Cela veut dire qu'on se rend compte d'une situation qui créera beaucoup d'ennuis aux municipalités. L'avènement de l'automobile a eu pour conséquence d'habituer le public à songer à la dépense des impôts pour construire des voies rapides et a habitué les gens à économiser sur des vétilles. Les dépenses d'argent affectées aux réseaux de transport public ne sont pas très populaires, du point de vue politique, alors qu'au contraire, le public semble tout à fait en faveur des sommes affectées à l'aménagement de grandes routes. Pourtant, l'argent dépensé pour les réseaux de transport municipaux peut contribuer énormément à maintenir des conditions de financement stables et à conserver le centre même de la ville. Dans le *Globe and Mail* de ce matin, j'ai lu le passage suivant d'un article de rédaction:

M. William Allen, président du métro, a convoqué une réunion prochaine des chefs de services pour étudier quels travaux il serait souhaitable de faire financer par le nouveau Fonds... Exemple, le métro Bloor-Danforth-University.

J'ignore si le métro pourra répondre aux conditions d'admissibilité. D'après ce que je vois dans le bill, je ne le crois pas. Toutefois, il me semble qu'un réseau de transport rapide est précisément un ouvrage qui devrait relever de ce projet de loi. J'espère que l'expression «sauf le matériel roulant et autre semblable outillage d'exploitation» ne signifie pas qu'un réseau de transport appartenant à une municipalité qui essaye d'acquiescer de nouveaux autobus, par exemple, sera très atteint par l'application de cet article. Je puis comprendre qu'une municipalité doive se procurer son propre matériel roulant quand elle entreprend, par exemple, la construction d'un ouvrage comme le métropolitain Bloor-Danforth-University, mais il me semble qu'il faudrait prévoir une latitude suffisante pour permettre aux municipalités d'entreprendre ce qui paraît logique et juste dans les circonstances où elles se trouvent. J'espère que l'article ne vise pas uniquement le cas d'une seule municipalité qui, à l'heure actuelle, trouverait peut-être logique de construire un métropolitain. Tout transport, qu'il s'agisse