

subventions, je dois dire que l'aide que cette province a accordée, par exemple, à la municipalité de l'agglomération urbaine de Toronto a été équitable en majeure partie, sinon tout à fait suffisante. Elle a versé 50 p. 100 du coût d'établissement et d'entretien des routes, 50 p. 100 des frais de construction et d'entretien des foyers pour vieillards, une subvention sans condition de \$5.50 par tête pour les services de bienfaisance sociale et de bien-être ainsi que pour les frais d'administration de la justice, 40 p. 100 des frais des sociétés de l'aide à l'enfance, 25 p. 100 des frais courants de l'enseignement et 18 p. 100 des frais de construction des écoles.

La population de l'agglomération urbaine de Toronto est assujétie pour la première fois cette année à un impôt spécial de deux millièmes sur le capital. Cet impôt supplémentaire est attribuable au programme de restriction monétaire adopté par l'ancien gouvernement à la suite des vœux de la Banque du Canada et de la *Federal Reserve Bank*, qui se sont alarmées des tendances inflationnistes ressenties en 1956. En 1953, la municipalité de l'agglomération urbaine de Toronto était en mesure de préparer un programme décennal de travaux d'immobilisation intéressant 750 millions de dollars parce que, cotée AAA au chapitre du crédit, elle pouvait emprunter l'argent à 3½ p. 100. Cependant, le relèvement du taux d'intérêt de 3½ p. 100 en 1954 à 5.3 p. 100 en 1957 a nécessité une révision de ce programme, car, sur vingt ans, durée habituelle des émissions municipales, une hausse de 2 p. 100 de l'intérêt représente une augmentation de 40 p. 100 du coût des entreprises. Quand cette augmentation s'ajoute au supplément de frais qu'entraînent la pénurie des matériaux, la hausse du coût de la vie et des salaires, elle rend certains investissements extrêmement coûteux, sinon hors de portée.

L'impôt spécial de deux millièmes sur le capital est absolument nécessaire pour permettre à la municipalité de l'agglomération urbaine de Toronto de poursuivre l'exécution de son programme essentiel d'immobilisations. Il aurait fallu autrement réduire le programme de 11 millions de dollars. Abstraction faite de bien d'autres facteurs, dont la hausse du coût de la vie, le programme de restriction monétaire a coûté des millions et des millions de dollars aux municipalités du Canada en 1957. Cette politique étant le fait du gouvernement précédent, il me semble que le régime actuel ne devrait rien négliger pour assister nos municipalités, dont on sait les graves difficultés, même s'il faut pour cela procéder par voies constitutionnelles, ce qui exigerait une intervention des gouvernements fédéral et provinciaux.

[M. Kucherepa.]

Il est une autre question qui devrait retenir bientôt l'attention de la Chambre. Je songe ici à la caisse des passages à niveau, qui, dans son état actuel, ne tient aucun compte de la réalité. Le maximum prévu à l'égard d'une entreprise en particulier est de \$300,000, le montant total prévu, au titre de l'ensemble de toutes les entreprises au Canada, étant de seulement 5 millions par année. Songeons que l'immatriculation des voitures, dans la seule région de Toronto, est passée de 113,313 en 1945 à 429,322 en 1957. Elle a presque quadruplé en douze ans. Plus de 300,000 voitures ont été vendues rien que dans la région de Toronto pendant cette période.

Or, le gouvernement du Canada tire un revenu sans cesse croissant des taxes d'accise et de vente frappant les automobiles et autres produits connexes. Cela lui procure de 300 à 350 millions environ annuellement, alors que les frais engagés par le gouvernement fédéral au titre de la route transcanadienne et d'autres routes fédérales ne représentent qu'une petite partie de ces recettes. On devrait employer le reste de ces importantes recettes à améliorer les moyens de circulation, au lieu de faire retomber ce fardeau sur les contribuables municipaux, déjà surchargés d'impôts. Dans bien des cas, à cause du coût trop élevé et de la part disproportionnée des frais que doivent assumer les municipalités, on renonce à l'aménagement de croisements superposés, ce qui n'est pas dans l'intérêt public.

Les accidents d'automobile représentent un problème national de première importance. Ainsi, en 1955, 2,799 personnes ont été tuées au Canada, 65,655 ont été blessées et il y a eu en tout 224,348 accidents. Ces accidents entraînent des pertes économiques qu'on estime à plus de 200 millions de dollars par an. C'est un problème qu'il faut tenter de résoudre. Tous les organismes intéressés et tous les échelons de gouvernement doivent s'y attaquer. Quant à nous, nous ne devrions pas hésiter à garnir la caisse des passages à niveau, afin qu'on ait assez de fonds pour supprimer aussitôt que possible ces risques de mort et d'accident. Cela contribuerait appréciablement à fournir du travail dans plusieurs régions du pays où il faut que le gouvernement fédéral intervienne pour améliorer un état de choses qui existe déjà depuis quelque temps et que le régime actuel a hérité de son prédécesseur.

Aux États-Unis, le gouvernement fédéral affecte des milliards de dollars aux routes nationales, aux grandes artères de circulation et ainsi de suite. Ce genre d'aide fait défaut au Canada. Il me semble que le gouvernement du Canada ferait bien de mettre au point