

Première séance du mercredi 15 février 1956

Présidence de l'honorable M. Tellier

La séance est ouverte à 3 heures.

Prière.

M. l'Orateur: À l'ordre, Messieurs! Que les portes soient ouvertes!

Rapports des comités permanents:

M. Caron (Maskinongé): J'ai l'honneur de présenter à la Chambre le vingt-deuxième rapport du comité permanent des bills privés en général.

Votre comité a décidé de rapporter, avec des amendements, les bills suivants:

- bill 212 modifiant la charte de la cité de Sainte-Foy;
- bill 183 concernant la ville Montréal-Nord.

Projets de loi:

Montréal-Nord

M. Barrière (Laval) propose, du consentement unanime, que la Chambre se forme en comité plénier pour étudier le bill 183 concernant la ville Montréal-Nord.

Adopté. M. l'Orateur quitte le fauteuil.

Le comité étudie le bill article par article et le président fait rapport que le comité a adopté le bill 183 sans l'amender.

M. Barrière (Laval) propose que le bill soit maintenant lu une troisième fois.

Adopté.

Il est ordonné que le greffier porte ce bill au Conseil législatif et prie les honorables conseillers de l'adopter.

Charte
de Sainte-Foy

M. Cloutier (Québec-Centre) propose, du consentement unanime, que la Chambre se forme en comité plénier pour étudier le bill 212 modifiant la charte de la cité de Sainte-Foy.

Adopté. M. l'Orateur quitte le fauteuil.

Le comité étudie le bill article par article et le président fait rapport que le comité a adopté le bill 212 sans l'amender.

M. Cloutier (Québec-Centre) propose que le bill soit maintenant lu une troisième fois.

Adopté.

Il est ordonné que le greffier porte ce bill au Conseil législatif et prie les honorables conseillers de l'adopter.

Dépôt de documents:

Permis de la
Commission des liqueurs

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières) dépose sur le bureau de la Chambre la réponse à un ordre, en date du 25 janvier 1956, pour la production d'une liste de tous les établissements auxquels la Commission des liqueurs de Québec a émis pour la vente de liqueurs alcooliques des permis autres que des permis d'épicerie ou de banquet, du 1^{er} janvier au 30 novembre 1955. (Document de la session no 29)

Subsides:

Budget des dépenses 1956-1957

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose, selon l'ordre du jour, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

Adopté. La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

En comité:

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:
1. Qu'un crédit n'excédant pas neuf cent mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Service civil (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Earl (Montréal-Notre-Dame-de-Grâce) note la présence du sous-ministre des Mines aux côtés du ministre des Mines (l'honorable M. Cottingham) et déclare que le salaire de ce sous-ministre devrait être augmenté.

Il (M. Earl) pose des questions sur le nombre des employés du ministère, plus particulièrement sur le nombre des géologues et suggère que le gouvernement devrait faire davantage pour intéresser les nôtres aux carrières de géologues et d'ingénieurs miniers.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

Il n'y avait point, avant l'Union nationale, de département distinct des mines dans l'administration provinciale. Il n'y avait pas d'école pour le génie minier. C'est l'Union nationale qui a bâti l'École des mines de l'Université Laval. Auparavant, l'Union nationale prévoyait de nombreuses bourses pour permettre aux jeunes d'aller se perfectionner à l'Université Queen's. Maintenant ces jeunes peuvent se former à la géologie chez nous.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

L'essor minier de la province est gigantesque. L'an dernier, la production minière a augmenté de \$100,000,000.

M. Savard (Québec-Ouest) déclare qu'il n'est pas de cet avis. Il cite des statistiques tirées du rapport du ministère des Mines pour l'année 1954-1955, à l'effet que le nombre des heures de travail a diminué dans les trois dernières années, de même que le nombre des concessions minières émises. Celui-ci est passé de huit à quatre dans les deux dernières années, dit-il. Le nombre des acres concédées a aussi fort diminué.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

Le travail a peut-être diminué, au chapitre des heures, mais pas en efficacité par suite d'une plus grande mécanisation et du recours à l'avion. Le gouvernement fait tout en son possible pour attirer les jeunes vers la géologie, pour attirer dans le ministère les meilleurs géologues possible et les garder.

M. Savard (Québec-Ouest) cite un article d'un ancien professeur de Laval, M. Roger Gaudry, président de l'Institut de chimie du Canada, qui suggère l'organisation d'un laboratoire provincial de recherches scientifiques pour aider les industries à résoudre leurs problèmes particuliers. Un tel laboratoire, dit-il, ne devrait pas être une affaire politique, mais un organisme responsable à un conseil supérieur de recherches scientifiques.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

On a déjà le meilleur laboratoire de recherches minières en Amérique.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

Non seulement nous avons le meilleur laboratoire du genre en Amérique, mais quand il est débordé, nous pouvons confier des travaux semblables à Laval ou McGill.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:

2. Qu'un crédit n'excédant pas quatre-vingt-cinq mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Frais de voyage (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

3. Qu'un crédit n'excédant pas quarante-six mille cinq cents dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Frais de bureau (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

4. Qu'un crédit n'excédant pas quatre cent cinquante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Aide à la recherche des mines (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Savard (Québec-Ouest): Est-il vrai qu'une grande partie du Nouveau-Québec a été soustraite au piquetage?

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

C'est exact. Il faut comprendre que le Nouveau-Québec comporte une superficie de 311,000 milles carrés. Ce territoire était désert et improductif avant l'Union nationale. Nous avons confié à la Hollinger le soin de faire des recherches sur 3,000 milles carrés, en l'assurant que nous lui concéderions des droits sur 300 milles. Elle a construit à ses propres frais un chemin de fer de \$150,000,000, chemin de fer d'une longueur de 350 milles¹, qui a ouvert toute une région nouvelle.

Le gouvernement a ensuite accordé trois ou quatre droits de recherches qui ont établi que la région était extrêmement riche au point de vue minier. On n'y trouve pas seulement du fer, mais aussi du cuivre, du manganèse et même de l'amianté. Avant d'aller plus loin, nous avons alors décidé de soustraire au piquetage toute la partie de l'Ungava sur laquelle nos renseignements ne sont pas encore complets, afin de permettre à nos géologues d'entreprendre des recherches encore plus poussées pour savoir exactement ce qu'il y a là.

De cette façon, le gouvernement sera mieux en mesure de fixer des conditions justes, lorsqu'il s'agira de concéder de nouveaux droits miniers,

conditions qui ne pouvaient pas être posées avant que ces richesses ne soient connues. L'Iron Ore a d'ailleurs fourni chaque année des renseignements très précieux au gouvernement sur le fruit de ses recherches.

M. Lafrance (Richmond) pose une question.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

On a découvert de l'amiante en quantité apparemment considérable non loin de Schefferville, dans le Nouveau-Québec.

M. Savard (Québec-Ouest) demande s'il y a d'autres territoires, autres que ceux de l'Ungava, qui sont soustraits au piquetage.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

Le piquetage des "claims" est également interdit sur la plus grande partie des seigneuries. La défense de faire du piquetage ou jalonnage n'interdit pas, toutefois, d'effectuer de la prospection.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

La province possède des droits miniers et nous sommes certains que c'est à nous. Le piquetage, c'est une option sur un territoire. Nous n'avons pas d'objection aux travaux de recherche, à condition qu'ils ne comportent pas le piquetage. Quand nous défendons le piquetage, c'est parce que nous ne voulons pas donner d'option.

M. Lapalme (Montréal-Outremont) demande des précisions au ministre des Mines (l'honorable M. Cottingham) sur une nouvelle parue en décembre dernier dans les journaux, à l'effet que l'Université Laval établirait un centre de recherche dans l'Ungava, et demande au premier ministre s'il a été mis au courant d'un mémoire de M. Léon-Paul Hamelin, professeur à l'Institut de géographie de Laval, soumis à l'Université à la suite d'un voyage d'études dans l'Ungava.

Dans ce mémoire, dit-il, M. Hamelin démontre que l'Université aurait tout avantage à fonder là-bas un institut de recherche et il signale que McGill en possède déjà un. Le gouvernement provincial a-t-il reçu une demande d'aide à la création d'un tel centre?

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

Le gouvernement n'a reçu aucune demande. Il y a déjà eu de nombreuses recherches faites par M. Jacques Rousseau, du Jardin botanique, qui a fait

des trouvailles fort intéressantes. Plusieurs savants des États-Unis et même de l'Europe sont allés visiter particulièrement un immense cratère que l'on trouve dans la région. Ces recherches avaient pour but d'étudier la conformation du sol.

Actuellement, sans dire qu'il ne serait pas opportun de créer un tel centre de recherche, le gouvernement n'est pas en état de satisfaire à une telle demande. Nous confinons tous nos efforts aux fins éducationnelles dans le Vieux-Québec et, comme il reste encore beaucoup à faire pour les choses urgentes et nécessaires, je ne crois pas qu'il serait justifié d'affecter des crédits à une chose futile.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): McGill a déjà un centre de recherche dans l'Ungava et Laval n'a pas les ressources nécessaires pour établir le sien.

C'est peut-être dû au fait que l'université de langue anglaise reçoit plus de dons de la part de philanthropes que nos universités de langue française.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

Le centre de recherche de McGill n'a rien à voir aux mines. Ce centre a été créé grâce aux dons de philanthropes, dont l'un particulièrement a payé la moitié des dépenses.

Les techniciens qui sont attachés à ce centre s'appliquent surtout à trouver un moyen de faire pousser des légumes dans la région.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Il reste que McGill a un centre d'établi dans l'Ungava et que Laval voudrait aller y établir son centre permanent. C'est pourquoi je demandais si une demande avait été faite...

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

Il est malheureux de constater que nos millionnaires canadiens-français ne paraissent pas s'intéresser aux développements scientifiques, tandis que nos compatriotes de langue anglaise donnent beaucoup. Je connais bien des Canadiens français qui pourraient donner \$100,000, \$200,000 ou \$300,000, sans s'appauvrir, pour favoriser l'établissement d'un centre de recherche dans le Grand Nord.

Il (l'honorable M. Duplessis) affirme qu'il connaît un mécène de langue anglaise qui a fait pour \$4,000,000 de dons depuis deux ans.

M. Savard (Québec-Ouest) déplore que le gouvernement n'ait à peu près pas augmenté ses crédits pour l'aide à la recherche des mines. L'an

dernier, dit-il, on avait disposé de \$420,000 et, cette année, l'on ne demande que \$450,000. Je note de plus qu'il n'y a aucune augmentation pour les laboratoires, les cours de minéralogie, etc.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:

5. Qu'un crédit n'excédant pas cent quatre-vingt-huit mille cinq cents dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Chemins de mines (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

6. Qu'un crédit n'excédant pas cent dix mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Villages miniers (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

7. Qu'un crédit n'excédant pas cinquante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Bourses d'études (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

8. Qu'un crédit n'excédant pas quinze mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Drainage des tourbières (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

9. Qu'un crédit n'excédant pas mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Postes de sauvetage (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Lapalme (Montréal-Outremont) pose une question.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

Les postes de sauvetage sont établis dans les centres miniers pour la protection des mineurs qui travaillent sous terre. Cette année, il y en aura d'établi dans les Cantons-de-l'Est pour les mineurs de l'amianté.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:

10. Qu'un crédit n'excédant pas trente mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Dépenses diverses et imprévues (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

11. Qu'un crédit n'excédant pas deux millions trois cent mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Construction de chemins de mines, ponts, etc. - Dépenses en immobilisations (Mines)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Earl (Montréal-Notre-Dame-de-Grâce) pose une question.

L'honorable M. Cottingham (Argenteuil):

Cette année, le ministère projette la continuation de la route du lac Mistassini et la construction de routes dans et autour de Chibougamau.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:

12. Qu'un crédit n'excédant pas soixante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Bureau du lieutenant-gouverneur (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

13. Qu'un crédit n'excédant pas cinq cent quatre-vingt-cinq mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Service civil (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

14. Qu'un crédit n'excédant pas soixante quinze mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Frais de bureau (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

15. Qu'un crédit n'excédant pas cinquante-huit mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Frais de bureau (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

16. Qu'un crédit n'excédant pas un million deux cent mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Office provincial de publicité (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Ross (Montréal-Verdun) demande des renseignements sur la publicité qui se fait.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

On fait beaucoup de publicité dans les autres provinces et aux États-Unis à l'aide d'imprimés divers, de brochures ainsi que d'annonces dans les journaux.

M. Ross (Montréal-Verdun) compare les sommes dépensées en 1954-1955 avec celles qu'on demande pour 1956-1957 et remarque qu'il y a diminution de \$28,000 pour la publicité et les annonces touristiques, une autre de \$9,000 pour la publicité économique, une autre pour les achats d'appareils et de matériel photographiques.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

Le gouvernement cherche toujours à améliorer la publicité, mais certains besoins ne sont pas les mêmes chaque année.

Par exemple, on a imprimé l'an dernier des cartes routières qui vont encore servir l'année prochaine. D'autre part, ces derniers temps, on a remplacé tout le vieux matériel photographique; il n'est donc pas nécessaire d'en acheter de nouveau cette année.

M. Ross (Montréal-Verdun) souligne une augmentation de près de \$50,000 pour la production de films.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

On fait plus de films, car il y en a de très importants dont la présentation aux États-Unis et dans le reste du Canada sert les intérêts de la province de Québec. Le gouvernement possède déjà plusieurs milliers de documentaires.

Il (M. Duplessis) fait l'éloge de M. l'abbé Maurice Proulx² dont la réputation de cinéaste est maintenant internationale. Quand il était à Rome, le pape en personne lui a demandé quelques-uns de ses films.

M. Noël (Montréal-Jeanne-Mance) se dit étonné de voir que des subventions versées à la Ligue des petites quilles de Montréal (\$25), le secrétariat national des Congrégations mariales (\$500) le Club des Lions de Québec (\$500), l'Association de bienfaisance des pompiers de Québec (\$100) figurent dans la liste des octrois de l'Office provincial de publicité. Où est la publicité? Les sommes en question ne devraient-elles pas apparaître ailleurs dans les *Comptes publics*? N'est-ce pas une autre façon de falsifier les états financiers de la province?

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):

Les subventions en question ont servi à la publicité du Québec. Les octrois de l'Office pour aider un sportif ou un artiste à aller à l'étranger concourent à mieux faire connaître à l'étranger les talents de notre population.

M. Ross (Montréal-Verdun) pose une question sur les \$40,000 qui ont été donnés aux festivals de Montréal.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières)

Ces festivals ont été organisés par M. Paul Gouin³ et

ils ont mis en relief la valeur des musiciens, des chanteurs, des acteurs de la province. Cela a rapporté énormément au Québec où sont venus des milliers de personnes des autres provinces.

M. Lapalme (Montréal-Outremont) demande que l'on fasse de la propagande pour la province de Québec au moyen de la télévision. Notre télévision passe de nombreux films de pays étrangers, dit-il; il y en a quelques-uns seulement sur la province. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen de faire un nombre beaucoup plus considérable de courts métrages.

La publicité doit se préparer à l'intérieur pour avoir son effet à l'extérieur. Il (M. Lapalme) parle de l'aspect souvent caricatural de certaines de nos rues et cite une caricature de *L'Action catholique* représentant une grande rue de village où on ne voit que des inscriptions anglaises comme "Hot lunch", "Hamburger", etc. Cette caricature met le doigt sur la plaie.

La province est remplie de publicité anglaise pour annoncer des maisons de chambres, des "Steak Houses" et des "Hamburger stands". Nous sommes en train de perdre notre visage français. Même à Québec, même sur la Grande-Allée, on est envahi d'affiches anglaises. C'est à ce point que, si Montcalm revenait ici, il serait obligé d'apprendre l'anglais. À moins qu'on ne fasse quelque chose, les villes et les villages de cette province ne pourront plus être distingués des centres de n'importe quelle autre province du Canada.

Il me semble donc que ce serait de l'argent bien placé que de l'employer à redonner à Québec et à la province son visage français. Je pense que l'on devrait instituer un office d'urbanisme. Je sais qu'il y a déjà un service d'urbanisme qui relève du ministère des Affaires municipales. Mais ce que je suggère viendrait compléter notre service d'urbanisme. Il serait chargé, entre autres choses, d'éduquer notre population à travailler à redonner à notre province un caractère français. D'ici 20 ans, au train où vont les choses, je me demande en quoi nos villages différeront des autres villages du continent.

Il (M. Lapalme) cite le film sur le Carnaval de Québec l'an dernier qui, malgré quelques omissions, mettait en évidence cet événement. Il demande que l'on fasse du Carnaval de Québec un événement aussi important que le Carnaval de la Nouvelle-Orléans.

On n'y parviendra, dit-il, que par une publicité bien faite. Si l'on dit dans notre publicité aux Américains qu'ils trouveront en venant chez

nous quelque chose de différent, il faut s'efforcer de ne pas les décevoir.

Il (M. Lapalme) parle des beautés géographiques du Québec, du site idéal non seulement de la ville de Québec, mais de tout le Bas-Saint-Laurent et demande qu'on explique les sites qui ont des noms historiques. En faisant la publicité d'une certaine manière, dit-il, on a plus de chances d'intéresser les voyageurs étrangers. Ainsi, on devrait insister sur les souvenirs historiques qui s'attachent à telle ville, à tel site. Il (M. Lapalme) cite le cas de l'Île aux Basques à laquelle on accole "sanctuaire d'oiseaux". On devrait dire que c'est là le premier endroit qui fut habité par des Européens, dit-il, même avant Cartier.

Il (M. Lapalme) demande aussi que l'on mette en évidence les noms de ceux qui sont partis du Québec pour aller fonder une ville aux États-Unis. Une plaque devrait rappeler, dit-il, dans la ville ou le village d'où il est parti, l'exploit accompli par celui qui est allé fonder une ville aux États-Unis. Souvent, on s'aperçoit dans une ville américaine que son fondateur vient de chez nous. On peut tout de même en ce domaine faire pour les nôtres autant que les Américains.

L'office d'urbanisme auquel je songe pourrait grandement contribuer à la publicité de la province en travaillant à lui redonner son véritable aspect.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Les observations du chef de l'opposition sont fort pertinentes. Hélas, notre peuple n'a pas assez la fierté de ses origines, de ses traditions et de ses monuments historiques. Il faudrait lancer une campagne d'éducation pour éveiller l'intérêt à l'égard des nombreux sites d'intérêt dans cette province.

Il (l'honorable M. Duplessis) parle des beautés multiples de la province de Québec. Peu d'endroits au monde peuvent présenter des scènes aussi pittoresques. Le grand malheur, c'est que les gens, dans l'ensemble, ne songent pas à visiter leur province d'abord. Pendant la période des vacances, on me dit qu'il se dépense plus de \$200,000,000 par les Québécois, en dehors de leur province. Quels sont ceux de chez nous qui connaissent réellement leur province?

Nos voisins du Sud ont le sens de la publicité très développé et cela les sert très bien au point de vue touristique. Ils ont aussi le sens de la solidarité. C'est ainsi qu'un chauffeur de taxi ne manquera pas de dire au touriste qu'il transporte: "Cela est notre université." et non telle université; "Cela est notre parc." et non tel parc.

Il (l'honorable M. Duplessis) rend hommage au travail accompli par MM. Paul Gouin⁴, conseiller technique près le conseil exécutif et Georges Léveillé, directeur de l'Office provincial de la publicité qui, dans de nombreuses conférences, ont non seulement parlé des beautés de notre province, mais ont aussi demandé à nos gens de garder le caractère ethnique du Québec.

Il (l'honorable M. Duplessis) remercie le chef de l'opposition de ses remarques en marge de la publicité et des annonces touristiques et émet le vœu que tous les citoyens de notre province travaillent de concert pour mieux faire connaître et apprécier notre coin de pays, si riche en trésors historiques et en beautés de toutes sortes.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:
17. Qu'un crédit n'excédant pas deux millions deux cent mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Service des achats (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): L'essor gigantesque de la province a nécessairement sa répercussion au Service des achats.

M. Noël (Montréal-Jeanne-Mance): Les auditeurs de la province mentionnent chaque année que le Service des achats ne procède pas comme dans les maisons d'affaires. On paie encore le prix du détail alors qu'on pourrait acheter en plus fortes quantités et obtenir le prix du gros. C'est une politique condamnable qui coûte très cher à la province. Le gouvernement devrait changer de système.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Les auditeurs de la province disent la même chose depuis 20 ou 25 ans. Le gouvernement respecte leur opinion, mais elle n'est pas logique ni pratique. Pour acheter en grosses quantités comme le veut le député de Montréal-Jeanne-Mance (M. Noël), le gouvernement devra construire des entrepôts, les entretenir, les assurer, les pourvoir de gardiens, etc. On voit où cela pourrait conduire.

Le gouvernement, par sa façon de procéder, encourage tout le monde et non pas seulement le grossiste. Toute la province bénéficie ainsi des bienfaits des achats du gouvernement qui favorise les petits.

En créant le Service des achats, mon gouvernement a sauvé des millions à la province par

le fait qu'il empêche les divers départements d'acheter plus qu'ils n'ont besoin. Et puis, le gouvernement ne paie pas plus cher que le citoyen ordinaire.

M. Noël (Montréal-Jeanne-Mance): Là où cette politique est condamnable, c'est quand on a besoin d'une certaine quantité de marchandises et que le gouvernement sépare la commande entre 10 ou 15. C'est là qu'il perd de l'argent, car il pourrait s'adresser au marchand de gros.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:
18. Qu'un crédit n'excédant pas deux cent quatre-vingt-cinq mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Subventions (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

19. Qu'un crédit n'excédant pas cent quarante-cinq mille cinq cents dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Commission du service civil (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Ross (Montréal-Verdun) fait remarquer que ce travail est commencé depuis plusieurs années déjà et demande où on en est rendu⁵.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):
C'est un gros travail, car il faut faire une synthèse de toutes les lois coopératives. Il s'agit d'un domaine très compliqué. L'opposition a déjà critiqué la commission Héon⁶, mais elle doit regretter aujourd'hui ce qu'elle a dit, car cette commission a abattu un travail immense et son rapport est très bien fait.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Le premier ministre ne me convainc pas. Si la Chambre fonctionnait avec la même lenteur que certains organismes, il lui faudrait siéger 12 mois par année.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):
Ce n'est pas la même chose. Nos lois sont si claires et si bien faites! C'est pour cela que nous pouvons procéder avec diligence. Dans le cas des lois coopératives, il ne s'agit pas d'une simple refonte, mais d'une révision, d'une nouvelle rédaction.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):
Aucune ville n'a été jusqu'ici soustraite, à sa demande, à l'application de la loi. Pour ma part, je

pense que la Régie des loyers est encore nécessaire, au moins à Montréal, à Québec et à Trois-Rivières⁷.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):
Il s'agit des salaires du président général des élections et de ses employés. Une élection coûte pas loin de \$1,000,000⁸.

M. Dupré (Verchères): J'ai entendu dire que ça coûtait \$20,000,000 à l'Union nationale.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):
Ce n'est pas ça. Quand l'Union nationale est élue, ça vaut au moins \$200,000,000 à la province⁹.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:
20. Qu'un crédit n'excédant pas soixante-quinze mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Enquête royale sur les problèmes constitutionnels (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Ross (Montréal-Verdun) demande si l'enquête est terminée.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières):
J'ai justement reçu ce matin la visite de M. le juge Thomas Tremblay, président de la commission¹⁰. Il a déposé son rapport, qui comprend quatre ou cinq volumes et une abondante documentation. Le rapport est évidemment adressé au lieutenant-gouverneur en conseil. Il faut donc que je le soumette d'abord aux membres du cabinet. J'en ferai tenir une copie au chef de l'opposition aussitôt que possible.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:
21. Qu'un crédit n'excédant pas vingt mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Dépenses diverses et imprévues (Conseil exécutif)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

Rapport du comité des subsides:

M. l'Orateur au fauteuil

M. le président fait rapport que le comité a adopté plusieurs résolutions et qu'il demande la permission de siéger de nouveau.

Lesdites résolutions sont lues et agréées.

Il est résolu que la Chambre, à sa prochaine séance, se formera de nouveau en comité des subsides.

Projets de loi:

Charte de Sherbrooke

M. Gérin (Stanstead) propose que les amendements que le Conseil législatif a apportés au bill 209 modifiant la charte de la cité de Sherbrooke, soient maintenant acceptés.

Adopté.

Il est ordonné que le greffier porte ce message, avec le bill, au Conseil législatif.

Ajournement

M. l'Orateur prononce l'ajournement.

La séance est levée à 6 heures.

Deuxième séance du 15 février 1956

Présidence de l'honorable M. Tellier

La séance est ouverte à 8 h 15.

Prière.

M. l'Orateur: À l'ordre, Messieurs! Que les portes soient ouvertes!

Demande et dépôt de documents:

Route no 6 à Pabos Mills

M. Bédard (Québec) propose qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre une copie des rôles-de-paie relativement aux travaux de chemins exécutés au cours de l'année 1953, sur la route no 6 à Pabos Mills, dans le comté de Gaspé-Sud, sous la direction de M. Zotique Collin.

Adopté.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi) dépose sur le bureau de la Chambre ledit document. (Document de la session no 30)

Subsides:

Budget des dépenses 1956-1957

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose, selon l'ordre du jour, que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

Adopté. La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

En comité:

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:

1. Qu'un crédit n'excédant pas un million six cent soixante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Service civil (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

2. Qu'un crédit n'excédant pas quatre cent vingt-cinq mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Frais de bureau (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

3. Qu'un crédit n'excédant pas cent soixante-cinq mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Commission du service civil (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

4. Qu'un crédit n'excédant pas vingt-cinq millions trois cent cinquante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Réparation et entretien des chemins (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

M. Cournoyer (Richelieu) demande que la Chambre étudie en même temps les postes de la réparation et de l'entretien des chemins, de l'entretien des chemins d'hiver, de la construction et réfection de chemins¹¹. Il (M. Cournoyer) demande au ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot) quel est son programme à ce sujet.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): À propos de la réparation et de l'entretien des chemins, un montant de \$10,850,000 servira à payer des salaires, une somme de \$200,000 ira pour les dépenses de voyage des cantonniers et journaliers, \$2,000,000 pour certains contrats octroyés pour l'entretien des chemins, et \$12,000,000 pour de l'outillage et pour le matériel nécessaire à l'entretien des routes.

Il y a une foule de constructions commencées qui seront continuées.

Route no 1: entre Sherbrooke et Magog. L'an dernier, on a dépensé \$170,000 sur cette route. Cette année, on la terminera sans pavage. Il faudra encore un montant de \$400,000.

Route no 3: entre Montréal et Lévis, le long du fleuve. La réfection continuera dans quelques comtés. Elle est terminée dans Yamaska, où il n'y avait jamais eu un pouce d'asphalte. Dans Lotbinière, entre Saint-Louis et Napierville¹², on continuera sur une distance de trois milles et demi, au coût de \$250,000. Dans Nicolet, à l'ouest de Saint-Pierre-les-Becquets, on fera encore de trois à quatre milles au coût de \$250,000. Il y aura environ cinq milles d'asphaltage dans le comté de Nicolet.

Route no 6: En Gaspésie, route pratiquement terminée. Entre Mont-Saint-Pierre et Mont-Saint-Louis, il y a six milles qui sont prêts pour l'asphaltage. D'autres travaux seront exécutés entre Rivière-au-Renard et Cap-Desrosiers, de telle sorte que la route sera entièrement complétée dans Gaspé-Sud. Quant au raccordement 6-A, qui forme un raccourci entre Rivière-au-Renard et Gaspé, il y a une distance de deux milles et demi prêts à l'asphaltage. Il restera 11.5 milles à faire.

Route 30, dite gaspésienne: autrefois, il fallait faire le tour de la presqu'île de Gaspé pour aller rejoindre la rive nord¹³ à Sainte-Anne-des-Monts. Une distance de 41 milles a été complétée sur la route gaspésienne. Il reste 11,5 milles à faire pour se rendre à la barrière du parc, du côté sud. Entre Anse-Pleureuse¹⁴ et Murdochville, la route a été complétée sur 12 milles¹⁵ de longueur. On y posera de l'asphalte cette année.

Route no 8: entre Hull et l'Île-aux-Allumettes, en traversant le comté de Pontiac. L'an dernier, on a fait un terrassement de 5 milles. On y posera de l'asphalte sur cette partie. Un viaduc sera aussi construit au-dessus de la voie du C.P.R.¹⁶. À Fort-Coulonge, on fera cinq milles de terrassement au coût de \$300,000. Il faudra faire aussi les approches du nouveau pont qui relie le Québec et l'Ontario en passant par l'Île-aux-Allumettes. Il s'agit d'un projet de \$220,000.

Route no 10: entre Rivière-du-Loup, Rimouski et Sainte-Flavie. Cette route a été pratiquement refaite en son entier. Il reste une section de deux milles et quart¹⁷ qui sera faite cette année. On fera aussi des terrassements sur une distance de trois milles et la section de Sainte-Flavie, dans le comté de Matane, sera terminée.

Route no 11: Entre Montréal et Mont-Laurier. Cette route est refaite graduellement suivant des

standards très modernes. L'asphaltage sera fait sur une partie de cette route. Entre Hull et Maniwaki, on en fera la réfection dès cette année.

Route no 15: entre Québec et La Malbaie. Des travaux colossaux sont entrepris pour faire disparaître la côte de La Miche. Une section de trois milles est prête à l'asphaltage. Deux viaducs seront construits, dont l'un au-dessus de la voie du C.N.R.¹⁸ à Sainte-Anne-de-Beaupré. On entrevoit aussi la réfection entre Cap-à-l'Aigle et Saint-Siméon. On est d'avis que la traverse de Tadoussac est un gros inconvénient pour la circulation. Si on change le quai de Sainte-Catherine de place pour le reconstruire plus au sud (travaux devant être exécutés par le gouvernement fédéral) et si la Canada Steamship Lines met en service de nouveaux bateaux, comme elle a l'intention de le faire, le gouvernement provincial fera un mille de chemin à travers la montagne, au coût de \$400,000.

Route no 9: boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. Pour être sûr que cette route se ferait, le régime du Parti libéral l'avait ouverte à sa longueur sans être certain de la terminer nulle part. Nous avons commencé à doubler la travée de 11 pieds de largeur. Cette année, nous avons l'intention de continuer ses travaux sur une distance de 18 milles juste avant la rivière Bécancour.

Tadoussac à Grandes Bergeronnes: il reste 25 milles¹⁹ à asphalter, 15 milles seront asphaltés cet été.

Baie-Comeau à Sept-Îles: Cette route est commencée. Elle a 147 milles de longueur, 64 milles ont été préparés pour l'asphalte, il reste du gravier à poser sur 23 milles, et 22 milles ont été défrichés à l'automne pour recevoir du terrassement cet été. Cent milles de cette route seront terminés l'automne prochain.

Route 24, Saint-Georges de Beauce à Saint-Pamphile: en partie reconstruite, mais il reste huit milles à asphalter.

Route 26, Saint-Jean Port-Joli à Saint-Pamphile. Après la pose d'asphalte sur 16 milles, cette route sera complètement terminée.

Black Lake à Plessisville: on fera des travaux de terrassement sur 8 milles dans le cours de l'été.

Saint-André de Kamouraska au Nouveau-Brunswick: route de 63 milles de longueur dont de grandes sections ont été refaites et asphaltées. Il reste 11 milles à terminer entre Saint-Éleuthère et Saint-André.

À Stoneham: au cours de l'été dernier, la section de Stoneham-Notre-Dame-des-Laurentides de l'autoroute Talbot a été refaite et gravelée. On y posera l'asphalte cet été.

Lac Jacques-Cartier à Hébertville: une section de neuf milles est prête pour l'asphalte que l'on posera cet été. Il restera 24 milles de gros terrassement à faire.

Routes 58 et 59 vers l'Abitibi: chaque année, on pose de l'asphalte sur 40 milles de longueur, en deux sections de 20 milles à chaque bout. En 1957, toute la route de Mont-Laurier à Rouyn sera terminée.

Montmagny-Saint-Juste: sur une distance de 40.25 milles la route est terminée. Il reste sept milles à asphalter.

Chambord-Lac-Bouchette: il reste huit milles à terminer. On en fera quatre milles cet été.

Voilà une partie de notre programme pour l'année 1956.

M. Cournoyer (Richelieu): C'est la première fois que le gouvernement nous donne une idée de la façon dont seront dépensés les millions que nous avons votés pour les routes!

Il (M. Cournoyer) demande au ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot) s'il a l'intention de faire des travaux sur la route Montréal-Québec, côté nord. Il y a beaucoup de plaintes, dit-il.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): La liste que je viens de donner n'est pas complète. L'an dernier, mon ministère a fait beaucoup de pavage sur cette route et les études des ingénieurs continuent, en vue d'améliorer constamment cette route.

M. Dupré (Verchères) veut savoir jusqu'où on fera les travaux de la route 9.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Jusqu'à la rivière Bécancour.

M. Dupré (Verchères) pose des questions et affirme que les propriétaires de véhicules lourds, après la chute du pont de Trois-Rivières, ont pris l'habitude d'utiliser cette route et s'en trouvent bien. Comme conséquence, dit-il, le trafic y est si considérable que les accidents s'y multiplient.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le ministère de la Voirie continuera à apporter des améliorations à la route no 9, entre Montréal et Québec, mais ne la terminera pas cette année.

M. Dupré (Verchères) réclame une double voie entre Montréal et Drummondville, du moins entre Montréal et Saint-Hyacinthe. Il (M. Dupré)

suggère, si les travaux de cette double voie ne peuvent se faire immédiatement, une allée de ciment à côté du chemin actuel, pour faciliter les rencontres.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Tous les ingénieurs sont unanimes à déclarer que la construction d'une allée de ciment n'est pas recommandable, parce qu'elle ne tarderait pas à devenir une cause d'accidents. Les fondations du chemin n'étant pas les mêmes, il y aurait constant décalage.

Il en coûterait \$1,320,000 entre la rivière Bécancour et Drummondville et \$6,000,000 entre Drummondville et Saint-Hyacinthe pour une double voie. Je n'ai pas l'intention de mettre tout le budget de la voirie sur une seule route. Nous allons continuer la double allée entre Québec et Drummondville et nous verrons à répondre aux besoins les plus urgents.

M. Dupré (Verchères): Une double voie s'impose entre Montréal et Saint-Hyacinthe.

M. Savard (Québec-Ouest) reproche gouvernement de n'avoir pas prolongé la route transversale entre le rond-point du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et le chemin Sainte-Foy. On a commencé des travaux, dit-il, et on les a interrompus immédiatement après les élections.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): C'est faux. Pour accommoder la cité de Sainte-Foy, et sans y être obligés, nous avons construit une route entre le chemin Sainte-Foy et le prolongement du chemin Saint-Louis. On nous a ensuite représenté que des développements étaient à prévoir et, toujours pour accommoder la cité de Sainte-Foy et sans aucune obligation de notre part, nous avons fait certains travaux au nord du chemin de Sainte-Foy.

M. Savard (Québec-Ouest) déclare que si le chemin était prolongé jusqu'au boulevard Charest, la haute-ville de Québec serait débarrassée du trafic lourd et se demande pourquoi la route transversale s'appelle le boulevard Henri-IV.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Nous pourrions l'appeler le boulevard Jules-César, si le député aime mieux cela.

M. Cournoyer (Richelieu): Le gouvernement n'a fait aucun travail de voirie dans le comté de Richelieu. On laisse les routes se détériorer d'année

en année, et c'est rendu au point où, le printemps, des sections du comté où il y a des cultivateurs sont totalement isolées.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi) affirme qu'il va étudier cette question.

M. Dupré (Verchères) demande si le gouvernement va faire des travaux entre Saint-Hyacinthe et Montréal pour aider à l'écoulement plus rapide du trafic énorme qui s'y fait.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Cette route fait partie du réseau des routes par où débouche le trafic de la ville de Montréal. Il va falloir en venir à faire des routes de quatre voies partout. Deux voies n'ont plus de sens avec le trafic actuel. Dans la ville de Montréal, la situation est devenue impossible. Il (M. Lapalme) raconte certaines expériences personnelles au cours de ses voyages dans les Laurentides.

Le grand problème de la circulation à Montréal et aux sorties de la grande ville, dit-il, ne se résoudra que par la construction d'autostrades modernes. Il y a, sur le pourtour de la métropole, un problème de circulation affreux et c'est une lamentation générale de la part du public. Il faut se dépêcher d'agir. Aux États-Unis, il y a de multiples autostrades et déjà elles sont désuètes au point qu'on a commencé à les reconstruire encore plus larges. Et dans la province de Québec on n'a pas encore commencé.

On me répondra que c'est une question de prix. Mais il ne s'agit pas, dans la province de Québec, de faire des autostrades de 500 milles de longueur. Le problème de Montréal se réglerait facilement avec des autostrades de 25, 50 et 75 milles. C'est pressant.

Il faut faire quelque chose sur le pourtour de l'île de Montréal, où se trouve la plus forte concentration de population, d'industries et d'automobiles. Dans tout ce qu'a mentionné le ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot), il n'a pas parlé du tout du problème de Montréal. Peut-il nous donner au moins un rayon d'espoir?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le problème de la congestion autour de Montréal est connu des autorités gouvernementales. Nous le connaissons tellement bien, nous savons tellement qu'il existe que nous avons formé une commission spéciale, il y a environ un an, pour l'étudier et tenter de le résoudre. Cette commission travaille sans

relâche depuis sa nomination. Déjà des rapports ont été préparés et nous espérons qu'elle trouvera une solution à cet important problème.

S'il y a un gouvernement qui a aidé Montréal, qui a aidé à la solution de cet épineux problème, c'est bien le gouvernement actuel. Dès sa première administration, en 1937, le gouvernement de l'Union nationale a donné le pont de Charlemagne²⁰ parce qu'il s'était rendu compte de la situation désavantageuse dans laquelle se trouvait la métropole. Nous avons aussi entrepris la construction de la route no 11, Montréal-Saint-Jérôme- Sainte-Agathe-Mont-Laurier, travaux que les libéraux ont arrêtés en 1939 au lendemain des élections, pour les reprendre en 1944 à la veille des élections.

Le gouvernement actuel a aussi construit le boulevard qui va à Sainte-Anne-de-Bellevue et le pont de Saint-Eustache. Mais il n'y a pas seulement la sortie qui est un problème, il y a aussi l'entrée dans Montréal, et cela n'est pas tout à fait de notre ressort. On vient s'embouteiller à Montréal. Ayons les routes que nous voulons, il y aura toujours de l'embouteillage à l'entrée de Montréal.

Même si ce n'est pas tout à fait de notre ressort, nous avons aidé à plusieurs reprises Montréal dans ce domaine. C'est ainsi que nous avons refait la rue Sherbrooke, près du pont de Charlemagne, et le boulevard Pie-IX. Dernièrement encore, il nous a fallu convaincre les amis de l'opposition qu'il fallait, au pont Mercier, des approches beaucoup plus considérables que ce que l'on nous offrait. Nous en sommes venus à une entente.

C'est donc dire que nous ne demandons pas mieux que d'aider au règlement de ce problème, mais nous croyons qu'il vaut mieux prendre un peu plus notre temps, bien étudier la situation, afin de trouver une solution adéquate, la bonne solution. Nous avons déjà pris nos responsabilités dans le passé. Nous prendrons les mesures nécessaires pour rendre justice à Montréal dans l'avenir.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Le gouvernement provincial est prêt à coopérer au progrès de la métropole, mais avec justice pour les autres parties de la province. Il y a aussi nos paroisses et nos villages ruraux qui ont des droits. La voirie rurale est d'une importance vitale. Les routes minières, les voies de communication pour le développement de nos richesses naturelles sont aussi vitales.

Je veux cependant corriger une impression qu'accrédite l'opposition. Que Montréal fournisse une grande part du revenu de la province, tout le

monde l'admet, mais l'opposition déforme la vérité quand elle affirme que Québec retire de 75 % à 80 % de ses revenus de Montréal. C'est faux. Les grandes compagnies sont établies dans tous les principaux centres de la province. Leurs bureaux-chefs sont à Montréal et c'est de là que partent les chèques qui vont au Trésor provincial. Mais, en fait, cet argent ne provient pas de Montréal. Il ne faut donc pas s'aveugler.

J'ai toujours été le premier à admettre l'importance de Montréal. Montréal est la métropole du pays. Pour la province, cette ville nous est absolument nécessaire; elle est essentielle à la prospérité de la province. Cela nous impose l'agréable devoir de coopérer avec les autorités municipales de cette grande ville, mais nous ne pouvons collaborer si cette collaboration est basée sur la ruine de nos campagnes.

Le gouvernement actuel a toujours manifesté son intention de collaborer étroitement avec les autorités de Montréal et il a donné des preuves de ce bon vouloir. Il (M. Duplessis) rappelle la construction du pont de Charlemagne, l'élargissement des approches de ce pont. Le problème, dit-il, n'en est pas seulement un de sortie, mais aussi d'entrée.

La congestion à Montréal, ce n'est pas notre problème. Nous avons aidé à le régler. Le problème n'est pas seulement aux alentours de Montréal, il est dans Montréal même. C'est donc un problème d'envergure. Tout cela ne peut se régler en un jour. Nous sommes prêts à collaborer, mais, encore une fois, je le répète, nous ne négligerons pas les autres villes de la province au profit de Montréal.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Le premier ministre n'a pas répondu à ma question. Il parle de congestion dans la ville de Montréal. C'est une autre histoire. J'ai parlé des entrées à Montréal. Les ponts actuels sont insuffisants. Il y a un an et deux mois qu'on a voté la loi instituant une commission d'enquête des problèmes de la circulation.

Cette commission n'a été mise sur pied que l'automne passé. Pourtant, le problème des entrées de Montréal est urgent. Sa solution intéresse toute la province.

Va-t-on, oui ou non, à même les millions qu'on nous demande de voter, faire quelque chose de concret et dans un avenir rapproché pour le résoudre? A-t-on des plans, des commencements de plans? Projette-t-on de construire bientôt une autoroute?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): La commission d'enquête étudie ces problèmes depuis des mois. Nous suivrons ses suggestions. On ne peut commencer à faire des routes avant juin.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Mais cela ne répond pas encore à mes questions.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): La province a actuellement des dépenses considérables à faire dans divers domaines d'importance capitale. On ne peut raisonnablement demander au gouvernement d'ajouter une quarantaine de millions de dollars pour la voirie. Le problème est à mon avis très complexe. Nous croyons que le meilleur système serait une route de péage. Mais il faut décider où la faire passer. Pour cela, il faut faire des analyses sérieuses.

Il est sûr aussi qu'il faut d'autres ponts entre l'île Jésus et l'île de Montréal. Mais encore ici, ces ponts doivent être placés en tenant compte de l'orientation de la circulation dans la ville de Montréal.

Il faut procéder à une analyse scientifique de la circulation, afin de bien placer ces ponts. Personne plus que le premier ministre actuel n'est aussi désireux de résoudre ce problème, mais on ne doit pas perdre de vue les intérêts du reste de la province.

Il y a déjà des gens qui trouvent que l'on dépense trop pour la voirie. Que diraient-ils si on allait dépenser \$40,000,000?

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Il ne s'agit pas de savoir si on va dépenser trop, mais de savoir où on va dépenser ces millions. Ce n'est pas dans Montréal qu'existe la congestion, mais aux entrées. Je suis en faveur de routes de péage, de routes à circulation rapide. Les statistiques n'indiquent pas que les accidents y soient plus nombreux.

L'honorable M. Sauvé (Deux-Montagnes): Qu'il y ait un problème de congestion dans le nord de Montréal, nous l'admettons tous. C'est un problème que, pour ma part, je suis obligé de vivre tous les jours. Mais on a tort de dire que cela dépend des ponts. On met la faute sur le pont parce qu'on est arrêté là; mais on est arrêté là parce que le pont aboutit à des rues trop étroites.

À Cartierville, par exemple, il y a place sur le pont pour quatre autos de front. Mais on arrive dans une rue de 18 pieds qui n'admet que deux autos. Et, 500 pieds plus loin, il y a des feux de circulation.

C'est là que l'engorgement se fait. Doubler la largeur du pont n'avancerait à rien si la rue reste à 18 pieds. Et ça, c'est le problème de Montréal. Il ne sert à rien d'amener les gens à se cogner le nez sur l'obstacle un peu plus vite.

Le problème ne se réglera donc que par une étroite coopération entre Montréal et la province. Il y a une commission qui étudie tout cela très sérieusement; une commission d'enquête qui a été créée pour étudier tout le problème de la circulation et dont on attend les recommandations pour agir. On ne fait pas une dépense de \$40,000,000 à l'aveuglette.

Mais j'ai confiance que, d'ici peu, la situation va être considérablement améliorée.

M. Rochon (Montréal-Saint-Louis) réclame l'intervention d'un plus grand nombre d'agents de police. Des agents, placés aux points stratégiques et qui feraient respecter le code de la route, dit-il, permettraient de régler le problème de la circulation dans la proportion de 50 %. Cela pourrait activer la circulation et éviter les embouteillages, surtout pendant les fins de semaine. Un peu de politesse de la part des automobilistes arrangerait bien des choses.

Une autoroute de Montréal à Saint-Jérôme serait utile, mais il faudrait aussi une route de ceinture autour de la métropole, chaussée reliant toutes les grandes voies de communication qui rayonnent autour de la grande ville.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Gagnon (Matane) propose:
5. Qu'un crédit n'excédant pas dix mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Dépenses diverses et imprévues (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1957.

Adopté.

Rapport du comité des subsides:

M. l'Orateur au fauteuil

M. le président fait rapport que le comité a adopté plusieurs résolutions et qu'il demande la permission de siéger de nouveau.

Lesdites résolutions sont lues et agréées.

Il est résolu que la Chambre, à sa prochaine séance, se formera de nouveau en comité des subsides.

Ajournement

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières) propose que la Chambre s'ajourne maintenant.
Adopté.

La séance est levée²¹.

NOTES

1. *La Patrie* du 16 février 1956, à la page 12, parle d'un chemin de fer d'une longueur de 250 milles.

2. Maurice Proulx (1902-1988), prêtre possédant une formation en agronomie, réalisa à partir de 1934 de nombreux documentaires sur le Québec, en particulier sur la colonisation et l'agriculture. L'abbé Proulx est considéré comme un pionnier du cinéma documentaire québécois.

3. Paul Gouin (1891-1976), l'un des fondateurs de l'Action libérale nationale et brièvement député de ce parti durant les années 1930, avait été président de la Société des festivals de Montréal, en 1952. Au moment de la session parlementaire 1955-1956, il était conseiller technique pour le Conseil exécutif, comme le premier ministre le mentionne plus tard dans cette séance, lors de l'étude des crédits du Conseil exécutif.

4. À propos de Paul Gouin, voir la note précédente.

5. À ce propos, *Le Soleil* du 16 février 1956, à la page 16, précise que "Le budget de l'exécutif comprend aussi un item statutaire de \$20,000 pour la refonte des lois concernant les syndicats coopératifs." En fait, il s'agit d'un sous-item qui fait partie de l'item "Commission du service civil". C'est de ce sous-item consacré à la refonte des lois sur les syndicats coopératifs que parlent ici M. Ross et M. Duplessis.

6. Le Comité d'enquête pour la protection des agriculteurs et des consommateurs (plus connu sous le nom de commission Héon), présidé par le juge Georges-H. Héon, avait été formé en 1952 par le gouvernement du Québec, afin d'enquêter sur les

problèmes de l'agriculture québécoise. Le Comité accorda une importance particulière aux problèmes relatifs à la production, la vente et la distribution des produits agricoles. Il remit en 1956 un rapport comprenant de nombreuses recommandations, dont la plus importante est la création d'un Office des marchés agricoles.

7. *Le Soleil* du 16 février 1956, à la page 16, rapporte que le premier ministre parle à ce moment d'un "autre item statutaire relatif à la Régie des loyers". Il s'agit du sous-item "Conciliation entre locataires et propriétaires", qui fait partie de l'item "Commission du service civil" dans les *Comptes publics*.

8. D'après *Le Soleil* du 16 février 1956, à la page 16, M. Duplessis fait ici référence à "un poste de \$35,000 pour l'application de la loi électorale". Il s'agit du sous-item "Loi électorale de Québec", qui également partie de l'item "Commission du service civil" dans les *Comptes publics*.

9. Selon le *Montréal-Matin* du 16 février 1956, à la page 2, le premier ministre aurait plutôt dit: "Quand l'Union nationale est élue, ça sauve au moins \$200,000,000 à la province."

10. M. Ross et M. Duplessis parlent ici de la Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels (ou commission Tremblay), présidée par le juge Thomas Tremblay, qui avait été créée par le gouvernement du Québec en 1953, afin d'étudier le problème de la répartition des impôts entre les divers paliers de gouvernement au Canada. Elle remit cette année-là, en 1956, un rapport qui propose une réforme fiscale et une plus grande autonomie des provinces à l'intérieur du Canada.

11. Même si les journaux utilisés pour reconstituer cette séance ne le précisent pas, cette demande de M. Cournoyer a certainement été refusée, car l'item "Entretien des chemins d'hiver" sera étudié lors de la séance du lendemain.

12. D'après *L'Action catholique* du 16 février 1956, à la page 1, il s'agirait non pas de Napierville, mais de Leclercville.

13. *Le Soleil* du 16 février 1956, à la page 3, parle ici de la rive sud, alors que *L'Événement* et *Le Nouvelliste* du même jour, en page 1 et 11 respectivement, parlent de la rive nord. *Le Soleil* est

manifestement dans l'erreur, car Sainte-Anne-des-Monts se trouve bel et bien sur la rive nord de la péninsule gaspésienne.

14. Les journaux utilisés pour reconstituer cette séance parlent tous de "L'Anse-Heureuse", mais il s'agit bien évidemment de L'Anse-Pleureuse.

15. *L'Action catholique* du 16 février 1956, à la page 1, affirme que la route a été complétée sur 18 milles.

16. Canadian Pacific Railway

17. *L'Action catholique* du 16 février 1956, à la page 1, parle de 2,5 milles.

18. Canadian National Railway

19. *Le Soleil* du 16 février 1956, à la page 9, parle de 26 milles.

20. La date de 1937 pour la construction de ce pont vient du *Soleil* du 16 février 1956, à la page 9. *La Patrie* du même jour, à la page 12, parle plutôt de 1936.

21. Les journaux utilisés pour la reconstitution de cette séance ne donnaient aucune indication quant à l'heure à laquelle la séance s'est terminée.