

Séance du mercredi 5 février 1958

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:

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

J'ai l'honneur de présenter à la Chambre le vingt-troisième rapport du comité permanent des bills publics en général.

Votre comité a décidé de rapporter, sans amendement, le bill 194 concernant La Zénith compagnie d'assurance mutuelle.

Et, avec des amendements, les bills suivants:

- bill 171 relatif à La Persévérance compagnie d'assurance;

- bill 273 concernant les commissaires d'écoles pour la municipalité de la ville de Hauterive;

- bill 257 concernant la corporation municipale de Templeton-Ouest, la Commission scolaire catholique de Templeton-Ouest et la Commission scolaire protestante de Templeton-Ouest.

Votre comité a décidé de faire rapport que le préambule du bill 164 pour donner effet immédiat à la loi 2-3 Elizabeth II, chapitre 150, n'a pas été prouvé à sa satisfaction, la preuve apportée ayant été contradictoire.

Projets de loi:

**La Zénith
compagnie d'assurance mutuelle**

M. Rochette (Québec) propose, du consentement unanime, que la Chambre se forme en comité plénier pour étudier le bill 194 concernant La Zénith compagnie d'assurance mutuelle.

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 194 sans l'amender.

M. Rochette (Québec) 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.

**Mont-Royal
compagnie d'assurances générales**

M. Gagné (Montréal-Laurier) propose, du consentement unanime, que la Chambre se forme en comité plénier pour étudier le bill 171 relatif à La Persévérance compagnie d'assurances générales.

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 171 sans l'amender.

M. Gagné (Montréal-Laurier) 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.

**Commission scolaire
de Hauterive**

M. Ouellet (Saguenay) propose, du consentement unanime, que la Chambre se forme en comité plénier pour étudier le bill 273 concernant les commissaires d'écoles pour la municipalité de la ville de Hauterive.

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 273 sans l'amender.

M. Ouellet (Saguenay) 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.

Templeton-Ouest

M. Desjardins (Gatineau) propose, du consentement unanime, que la Chambre se forme en comité plénier pour étudier le bill 257 concernant la corporation municipale de Templeton-Ouest, la Commission scolaire catholique de Templeton-Ouest et la Commission scolaire protestante de Templeton-Ouest.

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 257 sans l'amender.

M. Desjardins (Gatineau) 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.

Rapports des comités permanents:

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

Votre comité a décidé de rapporter, avec des amendements, le bill suivant:

- bill 100 modifiant la charte de la cité de Montréal.

Projets de loi:

Charte de Montréal

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre se forme en comité plénier pour étudier le bill 100 modifiant la charte de la cité de Montréal.

M. Lapalme (Montréal-Outremont) demande que la formation de la Chambre en comité plénier soit remise à une séance ultérieure¹.

La demande du chef de l'opposition est acceptée.

**La Zénith
compagnie d'assurance mutuelle**

M. Rochette (Québec) propose que le bill 164 pour donner effet immédiat à la loi 2-3 Elizabeth II, chapitre 150, n'ayant pas été adopté, les droits

ordinaires et additionnels que les promoteurs de ce bill ont payés, ou peuvent être appelés à payer, leur soient remboursés, après déduction de tous frais d'impression et de traduction.

Adopté.

**Commission des écoles catholiques
de Dorval**

M. Schmidt (Vaudreuil-Soulanges) propose que l'amendement du Conseil législatif au bill 197 concernant la Commission des écoles catholiques de Dorval soit maintenant accepté.

Adopté.

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

Subsides:

**Budget des dépenses
1958-1959**

L'honorable M. Bourque (Sherbrooke) 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:

Présidence de M. Johnson (Bagot)²

Le comité poursuit l'étude du projet de résolution soumis par le ministre des Finances (l'honorable M. Bourque) à la séance du 4 février 1958, et dont le texte se lit comme suit:

1. Qu'un crédit n'excédant pas vingt-neuf millions quatre cent mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Réparation et entretien des chemins (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1959.

M. Saint-Pierre (Saint-Hyacinthe): Les automobilistes de la province paient \$78,000,000 d'impôt sur l'essence, \$30,000,000 pour les permis et les plaques et la taxe sur les ventes de véhicules à moteur.

Ils sont en droit de s'attendre à ce que le gouvernement provincial fasse plus pour l'amélioration de notre réseau routier. Or, le ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot) ne prévoit qu'un budget de \$91,213,000 pour l'exercice 1958-1959.

Le ministre de la Voirie devrait porter une attention toute spéciale aux grandes voies de communication, et particulièrement aux artères qui permettent d'entrer et de sortir des grands centres comme Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke. Il y a 1,100,000 véhicules à moteur dans la province; or, il se trouve qu'une grande partie de ces véhicules roulent principalement aux abords de ces grosses agglomérations.

Le nombre des véhicules automobiles s'est accru de telle façon qu'il faut absolument améliorer le trafic le long des chaussées les plus fréquentées. Il faut rendre le plus large possible les voies d'accès aux principales villes de la province. Des routes telles que la route no 2 ou la route no 9³ n'ont peut-être pas été l'objet d'une attention suffisante de la part du gouvernement.

Si l'on veut que Montréal progresse et reste la métropole du pays, il faut rendre les plus larges possible les voies d'accès. Si la ville de Montréal croit bon d'étudier un projet de construction d'une autoroute de \$145,000,000 qui contournerait le port, la province ne devrait-elle pas examiner de près la question des artères qui rattachent la métropole au reste du réseau routier du Québec?

Une voie du genre de la route Magog à Sherbrooke serait recommandable pour remplacer certaines des routes actuelles de la région métropolitaine. Ainsi, la route Montréal-Saint-Jean devrait être élargie. Non seulement cela supprimerait bien des causes d'accident, mais cela servirait au commerce, à l'industrie et au tourisme.

Entre Saint-Hyacinthe et Saint-Hubert, sur une distance de 27 milles, on a dénombré en un an 21 morts et 43 blessés, sans compter \$100,000 de dégâts matériels. C'est inadmissible. L'intervention gouvernementale pour prendre des mesures limitant le nombre des accidents est réclamée par nombre de corps publics, chambres de commerce, municipalités et autres.

Ce que la province de Québec a besoin, c'est un plan d'ensemble visant à l'amélioration progressive et systématique de notre réseau routier. À l'heure actuelle, le gouvernement se contente de construire des bouts de chemins à l'ombre du "patroneux" de la paroisse, qui dirige les travaux, fait exécuter les ordres: on ne s'étonnera pas de l'inefficacité d'un tel système, parce qu'il est basé sur le favoritisme ou l'incompétence des organisateurs politiques.

Le gouvernement devrait accepter les offres d'Ottawa, au sujet des montants que la province pourrait recevoir au sujet de la route Trans-Canada.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Il ne saurait être question, à ce moment, du financement de cette route.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Nous discutons du poste relatif à la réparation et à l'entretien des chemins.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Nous devons nous en tenir aux routes financées par la province.

Tout le monde sait que Québec n'a pas signé d'accord au sujet de la route Trans-Canada. Si l'on veut faire un débat sur la position prise par Québec dans cette affaire, il sera loisible de le faire en une autre occasion.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Est-il exact, comme certains le prétendent, que les chemins de gravier, à la longue, par suite des réparations considérables qu'ils requièrent, coûtent aussi cher, sinon plus cher, que les chemins d'asphalte, du moins que les chemins d'asphalte secondaires?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Aujourd'hui, toutes les routes d'asphalte doivent être de première qualité, en raison de la circulation lourde. On ne peut prétendre qu'elles coûtent moins cher.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Y a-t-il espoir qu'on construise une deuxième travée sur la route Montréal-Saint-Hyacinthe? On parle de jalons qui auraient été posés pour cette seconde travée. Le budget du ministre de la Voirie prévoit-il des dépenses à cet effet?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Je répondrai d'abord au député de Saint-Hyacinthe qui a signalé, au début de ses remarques, que le produit de la taxe sur l'essence et de la taxe sur les voitures automobiles s'élève à environ \$100,000,000.

Il ne faut pas oublier que le ministère de la Voirie n'est pas le seul à s'occuper de la construction de routes: il y a aussi les ministères des Travaux publics, de la Colonisation et des Mines.

Tous ces ministères ensemble dépensent beaucoup plus de \$100,000,000 par année pour des routes. Par conséquent, l'argent versé au percepteur par les automobiles sert bien à ces dernières.

Le député a également parlé de consacrer moins à la voirie rurale, et plus aux chemins de la périphérie des grands centres...

M. Saint-Pierre (Saint-Hyacinthe): Je suggérerais d'augmenter les montants à emprunter pour les routes principales.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Quoi qu'il en soit, je tiens à déclarer que Québec entend d'abord continuer à apporter tout le soin possible à la voirie rurale. Les gens des campagnes ont aussi besoin de communications faciles. Ils ont droit à de bonnes routes pour se rendre au marché, pour se rendre aux villages, pour envoyer leurs enfants à l'école, etc. La voirie rurale contribue à garder les cultivateurs à la campagne.

Il faut des routes pour se rendre dans les petits comme dans les grands centres. L'Union nationale n'a certainement pas négligé ces derniers. On peut même dire que toutes les grandes voies d'entrée, tant sur l'Île de Montréal qu'à Québec, c'est le gouvernement de l'Union nationale qui les a aménagées. Je ne dirai pas que nous avons construit toutes les voies d'accès à Montréal, mais j'affirme que les plus belles sont dues au gouvernement actuel. Il cite la construction du pont de Sainte-Rose de Laval et du pont de Saint-Eustache et la réfection du boulevard Pie-XII qui, dit-il, ont amélioré considérablement les entrées et les sorties à Montréal.

On ne peut consacrer tout l'argent de la voirie sur les routes principales, si importantes soient-elles. On a invoqué l'argument du grand nombre d'accidents sur la route Montréal-Saint-Hyacinthe, pour réclamer une deuxième travée. Ce n'est sûrement pas le meilleur argument, car il arrive malheureusement que nos plus belles routes soient le théâtre des plus nombreux accidents. Des gens semblent prendre les routes modernes très droites comme des champs de course.

La route no 9 a certainement son importance et le gouvernement s'y intéresse. Mais si le gouvernement actuel avait voulu parachever la route Sir-Wilfrid-Laurier en deux ou trois ans, tout l'argent du ministère y aurait passé, sans tenir compte des besoins des autres régions de la province. C'eût été simplement injuste.

L'an dernier, mon département a construit, en particulier, la section Drummondville-Notre-Dame-du-Bon-Conseil, et il en terminera d'autres sections cette année. Nous dépenserons probablement sur cette route, en 1958, plus de \$1,000,000. Mais il y a aussi beaucoup d'autres travaux de voirie de caractère très urgent.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Et entre Montréal et Saint-Hyacinthe, est-ce qu'il va se faire quelque chose?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): La question est à l'étude. On insiste pour que nous construisions une route qui contournerait la ville de Saint-Hyacinthe, afin de décongestionner les rues de la ville et de permettre un écoulement plus rapide de la circulation. J'ai donné des instructions pour qu'une étude très sérieuse du problème soit faite immédiatement.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Je parle surtout de la nécessité d'une double voie entre Saint-Hyacinthe et Montréal. C'est là que se rencontre la grosse circulation. Il se développe un immense territoire au sud de Montréal, et à un tel rythme que les routes actuelles ne suffisent plus. Aux heures d'affluence, c'est un embouteillage terrible.

Le terrain nécessaire à la construction d'une nouvelle voie appartient déjà à la province. Est-ce qu'on va commencer bientôt à construire cette seconde voie?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le projet est à l'étude, mais aucune décision définitive n'a été prise. Vu les besoins nombreux qui se font sentir un peu partout, il y a peu de chance que le projet se réalise cette année.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Il n'y a pas nécessairement opposition irréductible entre la voirie rurale et la construction des routes principales. Sans doute faut-il servir convenablement toutes les régions de la province; mais un effort particulier s'impose pour améliorer la circulation aux abords de la région métropolitaine de Montréal. C'est là que se trouve le gros du commerce, de l'industrie et de la population. Or, la congestion y est telle que les voitures avancent à pas de tortue. C'est un véritable étranglement. La circulation est plus considérable sur la route de Saint-Hyacinthe que sur la route Magog-Sherbrooke, où l'on a pourtant construit une double voie. Si le gouvernement a jugé nécessaire de faciliter la circulation entre Sherbrooke et Magog, alors une route entre Saint-Hyacinthe et Montréal est essentielle.

On a souligné que les cultivateurs avaient besoin de routes pour se rendre aux marchés. Il ne faut pourtant pas oublier que les cultivateurs, qui ont affaire à se rendre à Montréal, souffrent eux aussi énormément, tout autant que les citadins, de l'embouteillage qui existe présentement sur la route reliant Saint-Hyacinthe à la métropole. Les embouteillages très lourds provoquent une situation intolérable dont souffrent les résidents de la vallée du Saint-Laurent et de la vallée du Richelieu.

Les routes modernes ne sont pas, par elles-mêmes, des causes d'accident. L'expérience démontre, au contraire, qu'elles sont beaucoup plus sûres que les routes conventionnelles. Le taux des accidents est beaucoup plus faible sur les autostrades américaines que sur les autres routes. Malheureusement, dès qu'une voie nouvelle est aménagée, tout le monde a tendance à venir s'y installer. Ça devient non plus une route, mais une rue. Il devient impossible d'y circuler rapidement et en toute sécurité, et c'est là que se multiplient les causes d'accident. Ce qu'il faut, ce sont des voies modernes à accès contrôlés.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Nous sommes pleinement d'accord là-dessus.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): S'il faut en faire une route à péage, l'automobiliste l'acceptera volontiers, car il est prêt à payer un droit de passage sur les belles routes, pourvu qu'il puisse se déplacer plus rapidement d'un point à un autre et se rendre à destination. Ainsi, c'est ma conviction que la route 9, tant critiquée par le gouvernement actuel, lorsqu'elle sera complétée, pourrait devenir la plus belle autostrade de la province, si on voulait bien la terminer. C'est sûrement la route de l'avenir entre Montréal et Québec.

Et il faut louer la prévoyance du gouvernement Godbout qui a acheté immédiatement tout le terrain nécessaire pour en faire une autostrade vraiment droite et à voies multiples. Toutes les expropriations ont été effectuées sous l'ancien régime libéral, et seul le revêtement reste à faire pour ce qui est de l'autre moitié. Pourquoi déprécier ce qui s'est fait de bien? La question n'est pas de savoir qui a commencé cette route. L'important, c'est qu'on puisse y circuler sans encombres. Il n'y a pas de temps à perdre. On devrait commencer par terminer le secteur Montréal-Saint-Hyacinthe, parce que c'est là que s'étrangle la circulation. Il faut de toute nécessité une voie de dégagement rapide au sud de Montréal.

Personnellement, je ne suis pas en faveur des routes de ciment, parce qu'elles sont trop glissantes en hiver. Et si l'on y met du sel pour faire fondre la glace, on détériore le ciment.

La voirie provinciale accorde, dans certains cas, des subventions aux municipalités pour revêtements bitumineux. Des subventions statutaires devraient être fixées en ce qui concerne ces subventions. Pourquoi telle ville a-t-elle des rues pavées aux frais du gouvernement, alors que telle

autre doit se débrouiller seule? Il faudrait une politique générale et cohérente en ce domaine.

Il demande que l'on fasse de nouveaux efforts pour hâter l'uniformisation de la signalisation routière dans toute la province.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Pour terminer la voie entre Montréal et Saint-Hyacinthe dans toute sa largeur, il faudra y consacrer \$150,000,000. Nous y avons fait des travaux importants l'an dernier et nous y dépenserons encore plus de \$1,000,000 cette année. Mais nous n'engloutirons pas tout le budget de la Voirie au même endroit.

M. Théberge (Chambly): Depuis 1945, le gouvernement a dépensé plus de \$1,000,000,000 pour la voirie et il demande encore cette année une somme d'environ \$90,000,000. Je m'étonne qu'avec tout cet argent on n'ait pas trouvé moyen d'élargir la montée de Boucherville. Je m'étonne également que la route no 9 ne soit pas encore à quatre voies dans toute sa longueur. Dans la province de Québec, la voirie n'a pas été inventée par l'Union nationale, mais par le gouvernement libéral. Avec de maigres budgets, il a été possible à ce gouvernement de construire la route de ceinture de la Gaspésie.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Qu'est-ce que le député de Chambly (M. Théberge) veut savoir?

M. Théberge (Chambly): Que le premier ministre attende et nous allons le satisfaire. Avec plus de \$1,000,000,000 dépensés pour la voirie en 12 ou 13 ans, il est inadmissible que la route no 9 n'ait pas été construite dans toute sa longueur à quatre voies, alors que tout le terrain a été exproprié et défriché.

Je ne sais si le premier ministre commence à comprendre, mais je m'en viens. Comment se fait-il qu'avec \$1,000,000,000 la route no 2 n'ait pas été décongestionnée, que la route no 3 n'ait pas été élargie⁴, que l'on ait pas supprimé la trappe de mort que constitue le chemin conduisant du pont Jacques-Cartier à Sorel, que l'on n'ait pas construit une route à quatre voies de Montréal à la frontière américaine, une route à quatre voies de Montréal à Ottawa, une route à quatre voies de Montréal en direction de Toronto? Le ministre de la Voirie ne fournit pas de détails sur ses projets de voirie pour l'année financière qui s'en vient, alors qu'il demande à la Chambre de lui voter \$90,000,000.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le chef de l'opposition a mauvaise grâce de réclamer une route sans accès en direction des États-Unis.

Une route commencée en ciment est continuée en ciment. Quant aux expropriations à l'Île Jésus, il ne faut pas s'étonner si les paiements peuvent subir quelques retards.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Ce qui est décevant, c'est que les expropriés ne reçoivent pas un montant initial. On m'a parlé de gens qui ont été forcés de s'acheter une nouvelle maison et qui n'avaient rien reçu pour donner à leur tour un montant initial.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Sur ce point, les instructions du ministère sont très strictes. Nous exigeons toujours que l'on donne au moins un acompte substantiel. Il peut y avoir des exceptions, mais en général, un montant initial est donné aux expropriés.

La signalisation est un problème que toutes les provinces ont mis à l'étude, en vue d'en arriver à un système uniforme. Ce n'est pas une affaire simple. Je crois pouvoir dire que nous avons une bonne signalisation dans la province. Nous avons reçu, à ce sujet, des témoignages d'appréciation très flatteurs. Il peut y avoir, certes, des exceptions malheureuses, mais, de façon générale, la province est dans une excellente situation.

Les plus belles entrées de Montréal sont l'œuvre de l'Union nationale.

Il rappelle ce qu'a fait son ministère dans le domaine de la construction, de la réparation et de l'entretien des ponts. Il cite le cas du pont Charlemagne⁵. Avant l'Union nationale, il n'y avait qu'un pont branlant, sur lequel deux voitures ne pouvaient même pas se rencontrer. Le gouvernement actuel l'a remplacé par le pont de Repentigny, qui reste l'un des plus modernes de la province.

Le député de Chambly (M. Théberge) a eu l'audace de parler de construction du chemin de ceinture par le Parti libéral. Les libéraux ont peut-être réalisé une sorte de chemin de ceinture de la Gaspésie, mais ils se sont contentés de relier des chemins de colonisation qui sont restés des chemins croches, dangereux et poussiéreux. En traitant avec justice les divers comtés, même ceux qui sont représentés par des membres de l'opposition, l'Union nationale a refait en entier, d'après des données modernes, tout ce chemin de ceinture d'une longueur de 560 milles. Aujourd'hui, on fait le tour de la Gaspésie sur une route large et bien pavée.

Le gouvernement a aussi construit une nouvelle route Québec-Chicoutimi, le boulevard Talbot, relié l'Abitibi au reste de la province par la route Mont-Laurier-Senneterre, aménagé le boulevard Ducharme, la route entre Shawinigan et La Tuque, relié les deux versants de la péninsule gaspésienne par la route transversale de la Gaspésie, une autre très moderne et d'une longueur de 85 milles à travers les montagnes, refait la route 11 dans le comté de Gatineau; la route Marie-Victorin sur la rive sud du Saint-Laurent. Il parle aussi de la route du tour du lac Saint-Jean, de la route qui relie les îles de l'archipel des Îles-de-la-Madeleine, de la réfection de la route no 3.

Il déplore l'attitude mesquine du député de Chambly. Un député, dit-il, qui ne devrait pas se plaindre, c'est bien lui, qui a été traité avec justice par mon ministère.

M. Théberge (Chambly): Si le gouvernement a élargi le boulevard Taschereau⁶, c'est qu'il en a été forcé par les circonstances, par suite de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Dionne (Rimouski): Toute la population de l'est de la province est intéressée à ce que le gouvernement termine la route Sir-Wilfrid-Laurier. Quels sont les projets de voirie qui ont été formés pour le comté de Rimouski?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le programme n'a pas encore été établi dans cette partie de la province, mais des travaux ont été décidés en d'autres endroits. Il cite la construction d'une route à voies divisées à Marieville, au coût de \$500,000; l'asphaltage de parties de la voie Marie-Victorin, sur le bord du fleuve Saint-Laurent, dans Lévis et Lotbinière; la reconstruction de la section de Donnacona sur la route no 2.

Il y a également, poursuit-il, des travaux d'approche qui coûteront \$2,000,000 au pont de Caughnawaga, par suite des travaux de canalisation. De plus, des parties du chemin de ceinture de la Gaspésie seront asphaltées cette année, notamment de l'Anse Pleureuse à Murdochville, et de cette dernière ville à Gaspé. Aux environs de Drummondville, le ministère dépensera plus de \$1,000,000. Des travaux ont été effectués sur la route de Sainte-Anne de Beaupré, à la côte de la Miche. Une côte nouvelle a été construite, un viaduc a été établi, et une fois l'asphaltage terminé, la province aura payé environ \$1,600,000. Des voies d'accès modernes feront de la route de Sainte-Anne et de La Malbaie l'une des plus belles de la province.

M. Dionne (Rimouski) demande au gouvernement d'aider la ville de Rimouski à faire, dit-il, le boulevard qui est commencé le long du fleuve, pour remplacer la rue Saint-Germain, trop étroite pour absorber le trafic en direction de la Gaspésie et de l'est de la province. Est-ce que Rimouski peut compter sur la collaboration du premier ministre pour terminer les travaux de ce boulevard nouveau?

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): À la suite de l'incendie qui a détruit la partie commerciale de Rimouski, le gouvernement, de concert avec Ottawa, a dépensé des sommes importantes pour la reconstruction de la ville et du pont. Le fédéral a fourni \$2,500,000 et le gouvernement de Québec \$3,500,000. Une partie de ce montant a été employée à la reconstruction des écoles.

Le boulevard en construction est trop exposé au gel et au dégel, et son entretien serait trop dispendieux. Nous allons donner des chemins à ceux qui n'en ont pas encore, avant d'en construire là où il y en a déjà.

M. Dionne (Rimouski): Si les gouvernements ont fait leur part, la charité publique et la ville de Rimouski l'ont fait aussi. Cette route sur la grève est absolument indispensable.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Il ne peut pas être question de cela cette année.

M. Dionne (Rimouski): Pourrions-nous avoir une entrevue entre les autorités municipales de Rimouski et le ministre de la Voirie?

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): J'ai reçu, à plusieurs reprises, des délégations de Rimouski qui nous ont exposé des problèmes. Mais pour ce boulevard, le gouvernement ne peut rien faire cette année.

M. Dionne (Rimouski): Le gouvernement néglige la ville de Rimouski depuis 1950.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Mon département a donné à Rimouski \$840,000 en 1951-1952, \$808,000 en 1952-1953, \$808,000 en 1953-1954, et \$716,000 en 1954-1955.

M. Dionne (Rimouski): Lorsqu'on fait des comparaisons, il faut être juste. Que le ministre de la

Voirie compare donc ce qui s'est fait dans Rimouski avec ce qui s'est fait dans le comté de Matane.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Que le député de Rimouski (M. Dionne) se renseigne, le comté de Rimouski a plus reçu que le comté de Matane. S'il n'a pas connaissance de ce qui se passe, qu'il ne vienne pas dire des choses qui sont contraires à la vérité.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le gouvernement a dépensé dans Rimouski, pour la construction de routes seulement, \$643,750 en 1951-1952, \$572,356 en 1953-1954, \$469,914 en 1954-1955, et \$794,955 en 1955-1956.

M. Dionne (Rimouski) insiste pour que ces statistiques soient comparées avec celles du comté de Matane⁷.

M. Saint-Pierre (Saint-Hyacinthe) parle de l'insuffisance de la route Montréal-Saint-Hyacinthe, où, affirme-t-il, la circulation est encombrée presque à tout moment de la journée. Il insiste sur l'importance de construire au plus tôt une nouvelle voie charretière entre ces deux villes, où la circulation atteint, dit-il, un volume 10 fois supérieur à celui que l'on constate sur d'autres routes, afin d'améliorer un état de choses intolérable.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le gouvernement a formé le projet de construire une voie d'évitement qui décongestionnerait sensiblement Saint-Hyacinthe, mais il ne se propose pas d'ajouter, dès cette année, une nouvelle travée à la route Montréal-Saint-Hyacinthe.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): La situation s'empirerait, car la circulation sur la voie maritime du Saint-Laurent rendrait nécessaire la fermeture des ponts au trafic pour un total de quatre heures par jour.

Il faut régler aujourd'hui les problèmes découlant de cette canalisation. Il y a des projets qui réclament la déviation du trafic de deux tabliers de ponts différents, dont un qui demeurerait toujours ouvert.

M. Lapalme (Montréal-Outremont) n'est pas d'accord avec ce que dit le premier ministre.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Attendez de voir!

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Si le premier ministre dit vrai, alors, le gouvernement du Québec a le devoir d'empêcher que le projet de canalisation soit accepté.

M. T.-D. Bouchard⁸, il y a une vingtaine d'années, a fait acheter du terrain sur une largeur de 100 pieds, entre Saint-Hyacinthe et Montréal, et il est possible d'y aménager une route à double voie. On demande tout simplement un chemin qui serait de troisième ordre aux États-Unis.

Plus on va attendre pour construire une autoroute, plus l'expropriation coûtera cher. La même chose arrivera sur la rive sud et sur la rive nord, entre Montréal et Saint-Jérôme.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Quand bien même vous auriez une route de 100 pieds de largeur, il y aura congestion au pont de l'Île de Montréal.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Dans le moment, la situation est intenable.

L'honorable M. Duplessis (Trois-Rivières): Avant de donner du gâteau à ceux qui ont du pain, nous allons donner du pain à ceux qui n'en ont pas. Il faut rendre justice aux villes, mais également aux paroisses, aux villages et aux campagnes.

L'étude de la résolution est suspendue.

Rapport du comité des subsides:

M. l'Orateur au fauteuil

M. le président fait rapport que le comité n'a pas fini de délibérer et qu'il demande la permission de siéger de nouveau.

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

Questions et réponses:

Engagements financiers pour la construction et réparation d'écoles

M. Earl (Montréal-Notre-Dame-de-Grâce): Quel était au 31 mars 1957 le montant total des engagements pécuniaires du gouvernement concernant la réparation et la construction d'écoles?

L'honorable M. Prévost (Montmorency):

a. La contribution du gouvernement de la province au coût des réparations d'écoles administrées par les différentes commissions scolaires de la province est payée dès que ces réparations sont exécutées et, au 31 mars 1957, il n'y avait aucun engagement pécuniaire du gouvernement à ce sujet.

b. Quant aux engagements pécuniaires du gouvernement concernant la construction ou la reconstruction d'écoles soumises à la juridiction des différentes commissions scolaires de la province, le total de ces engagements, au 31 mars 1957, se chiffrait à \$75,153,128.95 payables par versements annuels et dont une partie importante, savoir environ \$20,000,000, a été payée au cours de l'année fiscale 1957-1958.

Ajournement

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

La séance est levée vers 6 heures.

NOTES

1. Cette motion du chef de l'opposition indique, selon *La Presse* du 6 février 1958, à la page 1, que les libéraux se proposent d'engager un débat sur ce bill à l'Assemblée. Selon *The Montreal Daily Star* du 6 février 1958, à la page 1, cette décision de M. Lapalme a causé une certaine surprise, puisque les bills privés sont habituellement adoptés en deuxième lecture sans débat. La clause contestée par l'opposition est celle adoptée le 4 février par le comité des bills privés de l'Assemblée législative, qui porte de 16 à 17 le nombre des membres de la Commission métropolitaine. Le nouveau membre, nommé par le cabinet provincial, deviendrait en fait le président de la Commission. L'amendement obligerait de plus le président de la Commission à résider à Montréal. Ces mesures, selon plusieurs journalistes, auraient été ajoutées au bill dans le but d'écarter l'actuel président de la Commission métropolitaine, Pierre DesMarais, ancien président du comité exécutif de la ville de Montréal, qui réside

à Outremont et dont le parti, la Ligue d'action civique, a été défait aux élections municipales du 28 octobre 1957. M. DesMarais est identifié à l'ancienne administration du maire Jean Drapeau, un adversaire de M. Duplessis.

2. Les sources ne précisent pas si le député de Bagot (M. Johnson) agit bel et bien comme président, mais nous supposons qu'il remplit ce rôle, puisqu'il préside tous les autres comités pléniers de la séance.

3. La route 2 relie à l'époque Montréal à Québec du côté nord du fleuve. Aussi appelée route Sir-Wilfrid-Laurier, la route 9 conduit également les automobilistes de Québec à la métropole, mais du côté sud du Saint-Laurent. Du pont de Québec à Drummondville, cette route comporte deux voies dans chaque direction. L'opposition presse le gouvernement de compléter les travaux sur le tronçon Drummondville-Montréal.

4. Aussi appelée route Marie-Victorin, elle commence à Lévis et passe par Saint-Lambert, pour se terminer à Dundee, municipalité située dans l'actuelle région administrative de la Montérégie.

5. Situé dans l'actuelle région administrative de Lanaudière, probablement dans la municipalité du même nom.

6. Il s'agit du boulevard qui longe la rive sud du fleuve en face de Montréal et qui passe par les villes de Longueuil, Greenfield Park, Brossard et Laprairie.

7. *Le Soleil* du 6 février 1958, à la page 10, confirme que le député Dionne n'obtient pas de réponse à sa question.

8. Télesphore-Damien Bouchard, ministre de la Voirie dans le cabinet libéral de Godbout du 8 novembre 1939 au 3 mars 1944. Il fit voter une importante loi de la voirie, le bill 27, loi amendant la loi de la voirie (4 George VI, chapitre 32, sanctionné le 30 mai 1940) planifiant le futur développement autoroutier du Québec.