

Séance du mardi 8 mars 1960

Présidence de l'honorable M. Tellier

La séance est ouverte à 10 h 30.

Prière.

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

Projets de loi:**Économie de Belleterre**

L'honorable M. Miquelon (Abitibi-Est) propose qu'il lui soit permis de présenter le bill 300 pour favoriser la stabilité économique de la ville et de la région de Belleterre.

Adopté. Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. Miquelon (Abitibi-Est) propose que la Chambre, à sa prochaine séance, se forme en comité plénier pour prendre en considération un projet de résolutions relatives au bill 300.

Adopté.

Questions et réponses:**Établissement de terrains de pique-nique le long des routes**

M. Hamel (Saint-Maurice) s'étonne de la déclaration de l'honorable A. Hamilton¹, annonçant aux Communes que le gouvernement provincial participera à l'établissement de terrains pour pique-nique le long des routes. Pendant combien de temps encore, dit-il, la politique des autorités actuelles du Québec sera-t-elle annoncée d'abord à Ottawa?

L'honorable M. Barrette (Joliette): J'ai lu la nouvelle dans le journal. C'était la première fois que j'entendais parler de la chose.

M. Hamel (Saint-Maurice): C'est pis.

L'honorable M. Barrette (Joliette): Un fonctionnaire de la province avait dit qu'à Québec on étudierait la possibilité d'aménager des terrains. C'est sans doute de là que vient l'affirmation de M. Hamilton...

Subsides:**Budget des dépenses
1960-1961**

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. Ross (Montréal-Verdun) et M. Caron (Maskinongé)²

L'honorable M. Bourque (Sherbrooke) propose: 1. Qu'un crédit n'excédant pas deux millions quatre-vingt mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Service civil (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961.

M. Lapalme (Montréal-Outremont) soulève la question du travail du samedi dans les bureaux du gouvernement de la province de Québec, et il demande s'il ne serait pas justifiable d'accorder maintenant toute la journée du samedi aux employés civils. Très nombreux sont ceux d'entre eux qui viennent trouver les députés pour les prier d'intervenir à ce sujet. C'est ce qui se fait de plus en plus dans l'industrie privée et dans tous les grands bureaux d'affaires. De mauvaises langues disent même que la besogne qui est abattue le matin de ce jour-là ne pèserait pas lourd dans la balance...

Dans ces conditions, je me demande si l'on ne devrait pas donner suite à la réclamation des fonctionnaires... D'autant plus que, en dehors des services publics et des travaux d'entretien, personne ne travaille plus le samedi matin. Je suis convaincu qu'en ce qui concerne les employés du Parlement, on pourrait sans inconvénient leur donner congé toute la journée du samedi. En dehors de Québec et de Montréal, bien des bureaux du gouvernement sont fermés et les employés disposent de la matinée du samedi.

Il m'arrive de venir au parlement dans la matinée du samedi. Je n'ai pas alors l'impression d'une atmosphère de travail intense. Et je ne pense pas qu'aucun rouage de l'administration se trouverait paralysé du fait qu'on se priverait des services des fonctionnaires pendant ces quelques heures.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi) dit qu'il ne peut pas parler au nom de tous ses collègues. Il s'agit là d'une politique du gouvernement, dit-il. Mais on sait que déjà les employés du gouvernement ne travaillent pas le samedi durant l'été, du 1^{er} juillet au 1^{er} septembre. Quant au reste de l'année, il ne m'appartient pas de répondre, car cette question relève de l'Exécutif de la province de Québec.

Et malgré ce qu'on dit, il se fait encore du travail assez important le samedi, en dehors de la période de vacances. Il ne faut pas oublier qu'au ministère de la Voirie par exemple, les employés n'ont environ que 100 jours l'été pour travailler à la construction et à la réparation des routes à cause de notre climat. On ne pourrait que difficilement laisser aller la demi-journée. Si nous supprimons le travail du samedi, les travaux pourraient en être considérablement retardés.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Les estimés budgétaires du gouvernement de Québec devraient être préparés plus en détail, afin de mieux renseigner les députés sur les intentions du gouvernement relativement aux travaux à faire dans la province de Québec, comme cela se fait dans les autres provinces, les plus petites, telles que Terre-Neuve, et la plus grande, l'Ontario. Ces estimés fournissent des renseignements détaillés sur tous les crédits principaux.

(Il (M. Lapalme) brandit les budgets déposés dans d'autres provinces pour montrer la différence qui existe entre la brochure tenant lieu du budget au Québec et les volumes servant à un usage analogue dans le reste du Canada.)³

Il donne lecture de passages des prévisions budgétaires de l'administration fédérale et de Terre-Neuve pour montrer qu'on y décrit très exactement les travaux à faire, par exemple, sur telle ou telle route entre telle ou telle ville.

Le budget de la province dépasse maintenant \$600,000,000, dit-il, et celui de la voirie est de plus de \$100,000,000, je ne comprends pas que le gouvernement s'accroche à une formule qui avait peut-être sa raison d'être quand les revenus annuels du Québec se chiffraient seulement par quelque \$10,000,000... En Ontario, il y a même, dans le discours sur le budget, des indications très précises sur les intentions des autorités au sujet de la mise en chantier de certains travaux de voirie.

À Québec, les 100 pages du budget - il y en a 600 à Ottawa - ne fournissent que peu de renseignements. Pourquoi le gouvernement du Québec ne peut-il pas nous donner tous les

renseignements dont nous avons besoin? Dans le secteur des travaux publics seulement, on nous demande d'approuver des crédits dont le montant s'élève à plus de \$62,000,000, et pourtant, nous ne savons pas ce que le gouvernement prévoit en faire.

Et qui plus est, si l'on s'en tenait strictement au Règlement, il serait absolument impossible pour les membres de l'Assemblée législative de discuter de certaines dépenses, car les crédits dans certains cas sont ouverts non pas chaque année par la députation, mais automatiquement par une loi permanente. C'est ainsi que la législation affecte \$62,000,000 à la construction et à la réfection de chemins en 1960-1961; alors, régulièrement, il ne devrait pas y avoir de débat sur les dépenses projetées de \$62,000,000; selon la règle, on ne pourrait en parler qu'une fois les dépenses faites, soit après l'exercice financier, quand les sommes apparaîtront dans les *Comptes publics*.

Le gouvernement, pour s'excuser, ne doit pas invoquer le prétexte que cela dépend du vérificateur des comptes. Quand nous attirons l'attention des autorités provinciales sur le problème, nous nous adressons, en fait, par leur truchement, au vérificateur... La question relève de la responsabilité du cabinet. Je ne sais pas ce qu'il finira par faire dans ce domaine, mais je crois que mes remarques sont fondées...

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): À propos des sommes à voter qui apparaissent dans les estimés budgétaires de la voirie, le chef de l'opposition est mal venu de reprocher au gouvernement le manque de détails. Le budget fédéral comporte peut-être une nomenclature plus considérable, mais les détails qui y apparaissent ne signifient pas grand-chose. On inscrit souvent dans les estimés des montants qui ne sont pas dépensés et qui sont reportés sur le budget de l'année suivante. On voit ainsi les mêmes montants revenir six ou sept années consécutives. Quant aux estimés budgétaires d'Ontario, ils sont aussi laconiques que ceux de Québec.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Mais on trouve les détails sur les travaux projetés dans le discours du budget du ministre des Finances...

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le discours du budget n'engage personne. Ce qui engage, ce sont les estimés budgétaires qu'on vote. Les crédits ne sont pas votés lors de la présentation du discours du budget, mais plutôt lors de l'étude des

crédits. Et pourtant, les prévisions budgétaires du ministère de la Voirie en Ontario sont beaucoup moins détaillées que celles de la province de Québec. Il cite un poste budgétaire de \$187,000,000 du budget ontarien sur lequel les députés n'ont à peu près pas de renseignements.

Je trouve néfaste cette attitude de l'opposition de toujours citer en exemple le gouvernement fédéral et la province d'Ontario, surtout quand ils n'ont pas d'exemple à nous donner. Ce n'est d'ailleurs pas l'habitude du chef de l'opposition d'agir ainsi. C'étaient jusqu'ici ses partisans, comme le député de Saint-Maurice (M. Hamel), qui avaient l'habitude de louer tout ce qui se fait en Ontario.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Ce que je trouve néfaste, c'est l'affirmation du ministre quand il dit que le discours du budget ne veut rien dire.

M. Hamel (Saint-Maurice): Je n'ai jamais dit que tout est bon, que tout est régulier en Ontario. Il y a des choses irrégulières parfois aussi en Ontario. Mais la différence avec Québec, c'est que ceux qui commettent des irrégularités en Ontario ne sont pas promus. Ils démissionnent...

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): C'est une autre attaque sournoise du député de Saint-Maurice. Il est hors d'ordre.

M. Brown (Brome): Quel poste le dénommé James A. Jolley occupe-t-il au ministère de la Voirie, étant donné qu'il est celui qui dit aux équipes de voirie où travailler et où ne pas travailler dans mon comté? Cet homme est le patron dans Brome, celui qui s'est présenté contre moi comme candidat pour l'Union nationale aux dernières élections.

L'honorable M. Barrette (Joliette): Jolley n'occupe pas de poste officiel et je ne le connais même pas.

M. Lafrance (Richmond) se plaint, lui aussi, du fait que son adversaire aux dernières élections, Ephrem Jacques, exerce le même pouvoir dans son comté et que cela entraîne des extravagances et du gaspillage et provoque de véritables scandales.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Nos ordres sont formels. Nous voulons que les travaux soient exécutés proprement, avant et après les élections. Car nous faisons des travaux chaque année

nous, et non pas seulement à la veille des élections. Je ne dis pas que sur 15,000 employés estivaux, il ne s'en glisse pas un, parfois, dans le sixième rang d'une paroisse, qui se rende coupable d'un acte répréhensible. Mais dès que nous le découvrons, nous exerçons contre lui les sanctions de la loi.

Il y a 16 ans que je dirige le ministère de la Voirie et notre administration est propre. J'ai un personnel compétent et dévoué dont je suis fier. Au lieu de faire des insinuations, qu'on ait donc le courage de porter des accusations précises, si on est capable.

M. Brown (Brome) voudrait obtenir du ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot) les noms et adresses de tous les journaliers qui ont participé aux travaux de voirie dans son comté.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Je veux parler franchement au député. Je n'ai pas l'intention de mettre le ministère de la Voirie à la disposition du député de Brome pour relever, à travers les listes de paie, les noms de tous les journaliers qui ont travaillé quelques jours ou un mois dans son comté. Il m'a avoué lui-même qu'il voulait se servir de ces noms pour envoyer des cartes de Noël. J'aime autant lui dire tout de suite que c'est une impossibilité afin qu'il n'ait pas de désappointement⁴.

Le ministère de la Voirie emploie environ 15,000 journaliers chaque année pour l'exécution des travaux à travers la province. S'il fallait que tous les députés nous demandent la même chose que le député de Brome (M. Brown), il nous faudrait un personnel chargé uniquement de préparer des listes de noms.

Un député de l'opposition tente d'entamer une discussion sur l'administration générale du ministère de la Voirie⁵.

M. le président rappelle le député à l'ordre.

M. Levesque (Bonaventure) en appelle à la Chambre de la décision du président du comité.

Rapport du comité des subsides:

M. l'Orateur au fauteuil

M. le président: M. l'Orateur, au cours du débat sur l'item numéro 1, "Service civil", du budget du ministre de la Voirie, on veut faire une discussion

sur l'administration générale du ministère, et plus particulièrement sur la construction et la réparation de chemins.

J'ai alors décidé qu'en comité des subsides, le débat doit porter exclusivement sur l'article à l'étude (note 2, sous l'article 381, paragraphe 1), en l'occurrence l'item numéro 1, "Service civil".

L'honorable député de Bonaventure (M. Levesque) en appelle à la Chambre de ma décision.

Un vote enregistré ayant été demandé la question: "La décision du président du comité sera-t-elle maintenue?" est mise aux voix.

Les noms sont appelés et inscrits comme suit:

Pour: MM. Barrette, Bellemare, Bernard, Bernatchez, Bertrand, Boudreau, Bourque, Caron, Chalifour, Charbonneau, Chartrand, Couturier (Gaspé-Nord), Desjardins, Dozois, Ducharme, Élie, Fortin, Gaboury, Gagné (Montréal-Laurier), Gagné (Richelieu), Gagnon, Gérin, Gosselin, Guillemette, Hébert, Johnson, Johnston, Laberge, Ladouceur, Lafontaine, Larouche, Lavallée, Leclerc, Levasseur, Maltais, Miquelon, Ouellet (Jonquière-Kénogami), Ouellet (Saguenay), Plourde, Poulin, Pouliot (Laval), Raymond, Riendeau, Rivard, Rochette, Rochon, Ross, Roy, Russell, Samson, Talbot, Vachon, 52.

Contre: MM. Brown, Courcy, Dionne, Earl, Hamel, Hyde, Lafrance, Lalonde, Lapalme, Levesque, Parent, Turpin, 12.

Ainsi, la décision du président du comité est, en conséquence, maintenue. La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

En comité:

Le comité poursuit l'étude de l'item 1 des crédits du ministère de la Voirie: "Service Civil".

La résolution est adoptée.

À midi trente minutes, la Chambre suspend ses travaux.

Reprise de la séance à 3 heures⁶

En comité:

La Chambre poursuit l'étude des crédits du ministère de la Voirie.

L'honorable M. Bourque (Sherbrooke) propose: 2. Qu'un crédit n'excédant pas quatre cent cinquante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Frais de voyage (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961.

Adopté.

3. Qu'un crédit n'excédant pas deux cent quinze mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Frais de bureau (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961.

Adopté.

4. Qu'un crédit n'excédant pas trente-trois millions sept cent cinquante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Réparation et entretien des chemins (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961.

Adopté.

5. Qu'un crédit n'excédant pas dix millions deux cent cinquante mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Entretien des chemins d'hiver (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961⁷.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): En 1958-1959, le ministère de la Voirie a entretenu 33,725 milles de chemin d'hiver, soit par intermédiaires, soit par ses propres employés. Dans ce dernier cas, le gouvernement a maintenu ouverts à la circulation avec son propre outillage 4,442 milles de route. Le reste a été entretenu par les municipalités grâce aux subventions généreuses du gouvernement.

M. Brown (Brome) félicite le gouvernement d'avoir augmenté les subventions aux municipalités pour ces travaux d'entretien. Les municipalités, dit-il, avaient été heureuses d'apprendre de feu l'honorable Paul Sauvé, l'automne dernier, que les subventions aux municipalités pour l'entretien des routes d'hiver seraient augmentées à compter de cet hiver.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Sans contester les mérites de M. Sauvé, je dois dire que c'est le Conseil exécutif qui a décidé cette augmentation l'automne dernier. Il doit donc en avoir le mérite.

M. Brown (Brome) soulève la question du déblaiement des routes quand sévit la tempête. Les machines, dit-il, devraient entrer tout de suite en action pour maintenir les chemins ouverts à la circulation.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le gouvernement paie les octrois et c'est aux

municipalités de prendre les mesures nécessaires en cas de tempête. Le gouvernement n'a rien à voir là-dedans.

M. Saint-Pierre (Saint-Hyacinthe): Quelle dépense additionnelle représente, pour le gouvernement, l'augmentation des subventions?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Il s'agit d'une dépense additionnelle de \$2,250,000.

M. Turpin (Rouyn-Noranda): La décision du gouvernement d'augmenter ces subventions a réglé le problème de l'entretien des routes d'hiver dans les quatre comtés du Nord-Ouest québécois. Nous avons donc raison de prétendre qu'en déboursant deux ou trois millions de plus, le gouvernement pourrait régler à la satisfaction générale le problème du déneigement.

La résolution est adoptée.

L'honorable M. Bourque (Sherbrooke) propose: 6. Qu'un crédit n'excédant pas douze mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Dépenses diverses et imprévues (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961.

Adopté.

Du consentement unanime de la Chambre, les députés conviennent de discuter l'item statutaire S-2 "Construction et réfection de chemins, Statuts refondus, chapitre 141"⁸.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le ministère de la Voirie a l'intention de se livrer, au cours de l'exercice fiscal qui commencera le 1^{er} avril prochain, à des dépenses ordinaires de \$48,787,000 et à des dépenses d'immobilisation de \$63,100,000.

En passant, le ministère de la Voirie a des études de faites pour des travaux d'une valeur d'au-delà de \$1,000,000,000. Il est obligé de s'en tenir à des limites compatibles avec les disponibilités budgétaires. Mais ceux qui vont être réalisés dans les régions de Montréal et de Québec sont déjà très imposants.

Ils ont fait l'objet d'études approfondies. Plusieurs sont en voie d'exécution, d'autres seront mis en chantier cette année et poursuivis ensuite sans délai. Il est impossible pour l'instant de donner une estimation précise des coûts engagés pour certains projets du ministère, les calculs n'étant pas finalisés.

Les régions métropolitaines de Montréal et de Québec bénéficieront de l'exécution de travaux pour plusieurs millions de dollars suivant un plan d'ensemble bien défini. Ça fait longtemps que nous avons des plans directeurs au ministère de la Voirie, et nous procédons suivant ces plans dans l'aménagement du réseau routier. Mais nous n'avons pas toujours l'argent pour les mettre à exécution.

Pour la région de Montréal, nous allons commencer cette année les travaux que M. Sauvé avait annoncés l'automne dernier. Il s'agit d'une nouvelle voie qui partira du boulevard Métropolitain pour se rendre jusqu'à Saint-Michel-de-Vaudreuil. Ces travaux seront exécutés en collaboration avec le ministère des Travaux publics, qui construira deux ponts considérables: l'un entre l'Île de Montréal et l'Île Perrot, et l'autre, entre l'Île Perrot et Vaudreuil.

Tout ne sera pas complété cette année. Le coût approximatif des travaux sera de \$22,000,000 pour les ponts et de \$8,000,000 pour la route, soit \$30,000,000 en tout que le gouvernement entend dépenser pour faciliter et accélérer la circulation à l'entrée ouest de la métropole. Une somme d'environ \$3,000,000 sera dépensée dès cette année. Des sondages vont se faire au printemps, partout, ce qui nous permettra de préparer des estimés définitifs.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Les ponts actuels vont demeurer?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Oui, de même que la route actuelle. Celle que nous allons construire sera une route à quatre voies, divisées par un terre-plein, sans accès, pour la circulation rapide. Elle sera au moins aussi large que le boulevard Métropolitain dont elle sera le prolongement. Il y aura un viaduc à deux milles du premier pont pour traverser la voie ferrée.

C'est ainsi que le ministère a décidé de procéder à la réfection de la route qui se prolonge de Dorion jusqu'à la frontière de l'Ontario. Il s'agit de l'aménagement d'une route à quatre voies divisées qui s'étendra sur une distance de 25 milles. C'est un projet à l'étude.

Un autre projet important est celui de l'aménagement d'une nouvelle route parallèle à la route no 2 entre Charlemagne et Berthier. Cette nouvelle voie servirait pour la circulation rapide. On conserverait l'ancienne route 2 dans son état actuel. On en est venu à cette décision parce que l'élargissement de la route no 2 à cet endroit nécessiterait des expropriations à un coût prohibitif. On dépensera là quelques centaines de milliers de

dollars cette année, si les plans sont prêts à temps. L'autoroute gigantesque passerait complètement en dehors de tous les centres habités et serait à six voies avec un talus au centre.

Pour ce qui concerne la région de Québec, le ministère de la Voirie a préparé, après une longue étude, tout un ensemble de projets destinés à décongestionner la circulation à l'intérieur de la capitale et dans les environs. Les travaux gigantesques, entrepris en vue de la création d'un réseau de voies de dégagement aux abords de la Vieille Capitale, coûteront à la province une somme de près de \$30,000,000 au total. On en effectuera une nouvelle tranche cette année. (Exhibant un gros rapport) Le plan d'ensemble pour la région de Québec est contenu dans ce gros volume.

Un député de l'opposition demande si cet ouvrage va être publié.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Nous ne pouvons pas le publier. Il est fait pour l'utilité du ministère. Ce serait extrêmement dangereux de publier nos projets à l'avance, car il en résulterait une spéculation effrénée sur les terrains. Il nous faut parfois faire de cinq à six tracés différents pour dépister les spéculateurs.

Pour cette année, le ministère entend dépenser entre \$4,000,000 et \$5,000,000 dans la région de Québec. On terminera d'abord, à l'entrée sud du pont de Québec, entre ce dernier et le pont des Chaudières, le détour qui a été commencé l'an dernier pour que la circulation venant du nord puisse, sans interrompre celle qui vient du sud, obliquer à gauche pour prendre les routes de Montréal ou de Sherbrooke. Les véhicules venant de l'est par la route 2 emprunteront de la Chaudière, un coude aménagé dans le cap, de façon à pouvoir s'engager sur le pont de Québec sans croiser la circulation venant en sens inverse. On évitera ainsi bien des embouteillages aux heures de pointe. Cet ingénieux détour est presque terminé et il pourra être pavé au début de l'été. Si l'on pense au nombre de routes importantes qui se rejoignent à cet endroit et à l'impossibilité d'y construire un rond-point à cause de la présence du chemin de fer et de la rivière Chaudière, on aura une idée de l'ingéniosité à laquelle ont dû avoir recours les ingénieurs du ministère de la Voirie provinciale pour permettre à la circulation de se compénétrer sans arrêt. Ils croient y avoir réussi d'une façon satisfaisante.

De plus, faisant suite aux importants travaux exécutés l'an dernier au rond-point du pont de

Québec et qui ont permis de refaire cette intersection pour qu'elle puisse recevoir allègrement la circulation des nouvelles voies d'accès, le ministère de la Voirie a entrepris des travaux considérables pour l'élargissement du boulevard Laurier, à partir du rond-point jusqu'à l'avenue des Gouverneurs. Durant l'été, on a construit une tuyauterie d'égouttement, afin de permettre l'élargissement de l'emprise du boulevard. Ces travaux permettront la construction de six voies de roulement divisées, au lieu de quatre, ayant 12 pieds de largeur chacune. Au centre on aura une bande de gazon. Des intersections seront aménagées à l'avenue des Gouverneurs pour recevoir avec aisance la circulation du boulevard Saint-Cyrille, et à la rue de l'Église. Il y aura des refuges pour les arrêts d'autobus. Dans certains cas, nous prévoyons même des rues d'accès.

Tous ces travaux seront à la charge du ministère de la Voirie. La cité de Sainte-Foy construira pour sa part, de chaque côté du boulevard Laurier, des rues parallèles pour faciliter la circulation locale au bénéfice de la population des quartiers domiciliaires, ainsi que de la clientèle du centre d'achat.

Nous continuerons aussi les travaux commencés l'été dernier pour prolonger le boulevard Charest entre l'avenue Saint-Sacrement et le boulevard Champigny à Sainte-Foy. Nous en ferons une route à quatre voies avec terre-plein au centre, mais les plans permettront éventuellement de l'élargir pour en faire une route à six voies. La section a une longueur de trois milles et l'on compte la mettre en service au milieu de cette année.

À partir du rond-point du pont de Québec, nous avons déjà le boulevard Champigny que la ville de Sainte-Foy nous demande d'appeler désormais le boulevard Duplessis et qui passe sous le chemin Sainte-Foy pour aller rejoindre la route 2 à Champigny; et le boulevard Henri IV, qui s'arrête actuellement de l'autre côté du chemin Sainte-Foy. Ce boulevard Henri IV sera éventuellement prolongé jusqu'au nouveau boulevard Charest. Nous ne pouvons pas construire cette dernière section avant d'avoir terminé le boulevard Charest.

Nous allons aussi continuer la construction du boulevard Laurentien, qui partira de Notre-Dame-des-Laurentides pour conduire jusqu'au boulevard Wilfrid Hamel à Québec, près du Colisée. Ce sera une route de grande circulation à quatre voies avec terre-plein. On a travaillé à son achèvement sur plus de la moitié de son parcours à partir de la 45^e rue à Charlesbourg, et le ministère de la Voirie vient de signer un contrat pour terminer l'artère jusqu'au

carrefour du boulevard Hamel et de la rue Dorchester. Le boulevard Laurentien sera également relié à la route du Lac Beauport.

À l'intersection du boulevard Laurentien et du boulevard Hamel, nous allons construire une intersection en feuille de trèfle à voies superposées. Les plans sont déjà finis. Les passages supérieurs et inférieurs faciliteront le trafic à cet endroit. Ce dispositif sera construit en ciment, la circulation sera ainsi distribuée sans aucun croisement. Ces voies étagées constitueront une réalisation marquante de technique routière moderne.

De plus, on procède actuellement à l'achat des terrains nécessaires pour élargir le boulevard Hamel pour en faire une route à six voies non divisées, et nous allons le prolonger en ligne droite vers l'ouest jusqu'à la route 2C et l'avenue Saint-Sacrement.

Le ministère des Travaux publics construira un pont sur la rivière Saint-Charles, entre Jésus-Ouvrier à Québec-Ouest et l'extrémité du cimetière Saint-Charles, près de l'avenue Saint-Sacrement. Une bonne partie de la circulation qui encombre la basse-ville sera ainsi détournée.

Avec le parachèvement de ces travaux, Québec possédera des entrées et des voies de dégagement magnifiques, dignes de la capitale provinciale.

En passant, il (l'honorable M. Talbot) rend hommage à l'excellent esprit de collaboration de la ville de Québec et des agglomérations voisines, ainsi que de leurs maires, notamment l'honorable Wilfrid Hamel⁹ pour la préparation et l'exécution de ces travaux.

Lorsque les voies d'accès à la Vieille Capitale seront terminées, nous prévoyons aussi la construction d'autres grandes voies de dégagement qui entoureront la région métropolitaine entre l'Ancienne-Lorette et le boulevard Sainte-Anne, mais pour un avenir un peu plus lointain. Le boulevard Laurentien, la route Sainte-Claire, le boulevard Henri IV, la route no 2 en direction de Montréal via la rive nord et le boulevard Champigny s'y jetteront. On commencera par réunir le plus rapidement possible le boulevard Laurentien et les routes 54C et 54 qui chevauchent actuellement sur la 1^{ère} avenue et le boulevard Henri-Bourassa.

Ces travaux d'aménagement de boulevards métropolitains autour de Québec sont le résultat d'un volumineux mémoire préparé par les techniciens de la voirie et qui a servi à tracer le plan d'ensemble de ces voies de dégagement.

M. Levesque (Bonaventure) pose une question.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi) donne quelques précisions au sujet des intentions du gouvernement au sujet de la route reliant le pont de Québec au rond-point de Lévis. Cette partie de la route no 2 est fort achalandée, dit-il. Nous sommes à étudier le problème que cause la circulation, surtout aux heures de pointe, sur cette route entre le pont de Québec et le rond-point à Lévis. Il y a possibilité de faire un tracé tout à fait nouveau dans cette section de la route 2. Il ne fait pas de doute que les améliorations au pont de Québec auront pour effet d'accélérer la circulation entre Lévis et le pont de Québec.

Il poursuit son énumération des travaux prévus ou à faire durant les prochains mois.

On complétera jusqu'à Magog cette année les travaux d'élargissement de la route no 1 entre Sherbrooke et Magog. La chaussée comprendra quatre pistes de roulement. Nous étudions la possibilité de poursuivre les travaux au-delà de Magog, vers Montréal.

On asphaltera le nouveau tronçon de la route no 2 qui permet aux véhicules de contourner Notre-Dame-du-Portage.

Du côté de Sainte-Anne-de-la-Pérade, on poursuivra la construction de la partie de la route no 5. On la refera entre Princeville et Plessisville. On construira un nouveau chemin de contournement et on établira une nouvelle voie de communication entre Stanstead et les États-Unis.

M. Lafrance (Richmond): Est-ce que le gouvernement songe à refaire la route 5 dans le comté de Richmond?

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Cette question, comme plusieurs autres du genre, font l'objet de considération de la part de mon ministère.

On installera un passage supérieur dans Gaspé-Sud de manière que le chemin passe au-dessus de la ligne du C.N.R. à cet endroit.

Le gouvernement est prêt à entreprendre les travaux d'approche du nouveau pont sur la Richelieu, construit sous la juridiction des Travaux publics. La voirie consacrera \$1,500,000 à cet endroit seulement.

On reconstruira la route de plaisance à Masson, sur une distance de 18 milles.

Le ministère de la Voirie posera l'asphalte au cours de l'été entre Saint-Roch-de-Mékinac et Saint-Tite.

La route 9 sera élargie entre Saint-Hubert et Belœil. Le ministère projette aussi d'installer les

dalles de ciment sur la route 9 entre Saint-Hilaire et Belœil, où la route a été élargie, et on étudie également la possibilité de doubler cette voie entre Saint-Hyacinthe et Drummondville, en lui faisant contourner Saint-Hyacinthe, si les plans sont prêts. En ce moment, cette route traverse la ville de Saint-Hyacinthe et cela provoque des embouteillages à l'heure de pointe.

On refera au complet la route 11 entre Saint-Jérôme et Sainte-Adèle, pour élargir ce tronçon d'environ 14 milles de la route des Laurentides, avec une voie de contournement d'un mille à Sainte-Adèle pour faciliter la circulation. L'autoroute des Laurentides se termine à Saint-Jérôme, et il s'agit d'assurer que la circulation à la sortie des voies rapides de l'autoroute ne s'engouffre pas dans un couloir trop étroit qui l'étouffe. On veut en somme que les avantages de l'autoroute ne se perdent pas par suite d'un raccordement avec une route inadéquate.

Selon un autre plan, un tronçon de trois quarts de mille de nouvelle route pourrait être construit menant à l'aéroport de Dorval via la Côte-de-Liesse.

Le gouvernement a également l'intention de construire une nouvelle route entre Longueuil, le pont Victoria et Laprairie en bordure de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le développement industriel est considérable dans cette région et le gouvernement a l'intention de prendre les mesures nécessaires pour parer à l'augmentation de la circulation que ce développement entraînera. Pour réaliser ce projet dont on étudie présentement la possibilité, le gouvernement de la province devra conclure des ententes avec Ottawa.

Le gouvernement entend consacrer \$750,000 cette année en marge de la construction des approches au pont Taschereau, sur la route no 3, avec raccordement au boulevard Taschereau, soit environ la moitié du coût total des travaux prévus. Des travaux semblables seront exécutés près des nouveaux ponts sur la rivière Châteauguay, le pont Mercier du côté de Ville LaSalle ainsi que sur une voie d'évitement de Caughnawaga sur la route 2.

Des travaux de voirie seront encore exécutés cette année entre Saint-Simon et Baie-Sainte-Catherine. Il reste six milles à faire, nous en ferons trois cette année.

La distance entre Tadoussac et Baie-Comeau est de 130 milles, dont 82 milles ont déjà été pavés; il reste une route de 48 milles à faire. Nous consacrerons \$500,000 cette année à cette route. Par ailleurs, il ne reste plus que 26 milles à faire entre Godbout et Baie-Comeau, afin de permettre aux

véhicules automobiles d'accéder librement à cette région éloignée de la province. Le gouvernement consacrera \$3,500,000 pour le parachèvement de la route en question qui fait partie de la route Baie-Comeau-Sept-Îles.

La route de Jonquière à Saint-Bruno sera refaite, avec construction d'un viaduc au-dessus des voies des Chemins de fer nationaux à cet endroit.

On dotera d'un revêtement permanent la section de la route 23 qui a été refaite entre Lévis et Saint-Henri.

Je n'ai fait qu'une revue à vol d'oiseau de tous les projets que nous avons mis à l'étude. D'autres projets de moindre importance seront exécutés durant l'été. Et je puis ajouter que nous n'oublierons pas pour autant la voirie rurale, parce que les cultivateurs ont droit eux aussi à d'excellentes routes.

M. Levesque (Bonaventure) cite un témoignage paru dans un journal au nom de M. Paul Trépanier, président de la Chambre de commerce de Granby¹⁰, qui dit qu'il n'y a aucun plan d'ensemble pour le réseau routier du Québec et qu'on en est encore au pavage d'élection de vieilles routes sinueuses, pour s'attirer les faveurs des électeurs. M. Trépanier, dit-il, ajoutait que c'était le règne de la ristourne à la caisse électorale.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi) proteste. Le député, dit-il, n'a pas le droit, en lisant un article, de dire ce qu'il n'aurait pas le courage de dire lui-même directement.

M. Levesque (Bonaventure) répond qu'il n'a pas de leçons à recevoir du ministre. Qu'il attende, dit-il, et il verra si j'ai le courage d'accuser. C'est mon intention de le faire. Il (M. Levesque) insiste pour continuer à lire son texte.

L'honorable M. Johnson (Bagot): On assiste à un manque de responsabilité étonnant de la part de certains députés de l'opposition. Voici un député qui se lève et, au lieu de formuler des critiques précises, se cache derrière un autre dont il ne connaît pas la compétence, avec un petit air d'innocence, pour essayer de salir l'un des hommes les plus propres de la Chambre. Qu'il ait donc le courage de porter des accusations, s'il en est capable au lieu de lire celles des autres.

M. le président (M. Caron) cite au député de Bonaventure (M. Levesque) l'article des

règlements qui interdit à un député de se servir d'expressions offensantes à l'endroit d'un collègue.

M. Levesque (Bonaventure) cite des parties du mémoire que la Chambre de commerce de la province de Québec a présenté l'automne dernier au gouvernement, à la suite d'une étude approfondie de la question de la circulation par un comité spécial d'experts.

Il (M. Levesque) dit que, s'il invoque le témoignage de la Chambre de commerce de la province de Québec, c'est que celle-ci, avant d'agir, a reçu des centaines de récriminations et de recommandations relatives à l'état de notre voirie et que, devant ce cri général de protestation, elle a décidé de former un comité spécial pour étudier la question.

Le mémoire dit que ce qui frappe en premier lieu celui qui étudie notre système de voirie, c'est le manque de planification, en vue de l'avenir, surtout si on songe qu'en 1970 nous aurons dans le Québec 2,146,000 voitures et ce chiffre montera à 3,440,000 en 1980. Aujourd'hui le nombre d'autos dépasse le million, et nous nous dirigeons rapidement vers une période de saturation dont nos routes ne pourront pas prendre soin. Il faudrait prévoir pour les besoins de l'avenir. Or, nous ne rencontrons même pas les besoins actuels. Nos routes sont congestionnées.

À 6 heures, la Chambre suspend ses travaux.

Reprise de la séance à 8 h 15

En comité:

Présidence de M. Ross (Montréal-Verdun)

Le comité poursuit l'étude de l'item statutaire S-2 "Construction et réfection de chemins, Statuts refondus, chapitre 141".

M. Levesque (Bonaventure): Le gouvernement s'en tient au vieux système qui consiste à faire un petit bout de chemin ici et un petit bout de chemin là, sans plan d'ensemble. L'augmentation constante du nombre des automobiles nécessite une planification de tout le programme de voirie du gouvernement. Le ministre a parlé cet après-midi de projets dont le coût total serait de \$1,000,000,000, et il avait en sa possession un volume qu'il a dit contenir un plan directeur pour la région métropolitaine de Québec.

C'était la première fois que le ministre de la Voirie parlait d'un plan directeur en cette Chambre, mais il a refusé de donner des détails à la Chambre sous prétexte qu'il fallait éviter la spéculation avant les expropriations.

Évidemment, la Chambre de commerce n'est pas au courant que ce plan directeur existe et elle croit, comme nous, aussi longtemps que le ministre ne nous aura pas renseignés, que ce plan n'existe pas. La vérité, c'est que tout marche au petit bonheur, au lieu de préparer en vitesse un réseau routier qui sera capable d'absorber le trafic énorme de l'avenir.

Il insiste sur la nécessité de routes dont les accès sont contrôlés, surtout quand on contourne les grandes villes. Il faut prendre des mesures, dit-il, pour empêcher la construction autour de ces artères destinées à accélérer la circulation.

Il ne nie pas qu'il y ait eu des améliorations dans sa région de la Gaspésie. Mais, dit-il, il ne faut pas croire qu'avant l'Union nationale il n'y avait rien dans la péninsule. Au point de vue voirie, tout ce qu'on a fait fut de refaire l'asphalte de la route à mesure qu'elle se brisait. Il n'y a plus de poussière, mais la route manque d'accotements et les automobilistes qui doivent arrêter, pour changer un pneu par exemple, doivent rester en partie sur l'asphalte. Il n'y a pas de place à côté de la partie pavée.

Il veut parler de la route Trans-Canada et il demande au ministre de la Voirie (M. Talbot) pourquoi le gouvernement laisse les citoyens de Québec payer des taxes dont le produit sert à faire cette route dans les autres provinces.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi) s'objecte à ce que le député prenne cette tangente contraire aux règlements de la Chambre. Il reproche au député de Bonaventure d'avoir ignoré ce que le gouvernement a fait en travaux de voirie depuis 15 ans et lui reproche aussi d'avoir commencé par porter un jugement sur la voirie à l'aide d'un article de journal rapportant une déclaration d'un inconnu au lieu de se servir d'un jugement d'un ingénieur compétent en voirie. Personne n'a entendu parler de ce M. Trépanier, dit-il, qui ne doit pas être bien connu dans la province.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): C'est le président de la Corporation des architectes.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Personne ne lui reconnaît de la valeur dans les questions de voirie. Et le député de Bonaventure n'a cité sa déclaration que parce qu'elle contenait des choses

désagréables pour le gouvernement. C'est le seul jugement sur la voirie que le député de Bonaventure a pu produire, et c'est celui d'un petit blanc-bec quelconque.

Il faut savoir d'où nous sommes partis. En 1944...

M. Levesque (Bonaventure): Je soulève un point d'ordre. C'est vous-même, M. le président (M. Ross), qui avez forcé le député de Saint-Maurice, aujourd'hui même, à ne pas ressasser les années passées quand vous avez décidé qu'il fallait s'en tenir à l'année 1959-1960 pour le passé et à l'année 1960-1961 pour les estimés budgétaires.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Il est étonnant de recevoir des leçons de ce genre de la part de l'opposition, relativement aux décisions du président du comité plénier. S'il y a des gens qui se sont moqués des décisions du président, ce sont bien les députés libéraux.

Il dit qu'il n'a fait que suivre le chemin tracé par le député de Bonaventure.

M. Hamel (Saint-Maurice) dit qu'il appuie le député de Bonaventure sur le point d'ordre soulevé. Votre décision de ce matin était bien fondée, M. le président, quand j'ai voulu mentionner que le gouvernement s'est servi du ministère de la Voirie depuis quelques années pour voler les élections...

L'honorable M. Barrette (Joliette): Je soulève un point d'ordre. C'est la vingtième fois que le député de Saint-Maurice salit ainsi le Parlement provincial.

M. Hamel (Saint-Maurice): Le ministre veut remonter à 1944 quand, cet avant-midi, il fut défendu de remonter même à 1952.

M. le président (M. Ross) admet que sa décision du matin était fondée, mais il déclare qu'il lui faut entendre le ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot) avant de décider si la réponse qu'il donnera n'enfreindra pas ou enfreindra la décision rendue précédemment.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi) reproche au député de Bonaventure d'avoir jugé à sa façon l'œuvre de la voirie depuis 15 ans. Il nous a accusés, dit-il, de ne pas avoir de plan d'ensemble. C'est cette œuvre que je veux rappeler ce soir.

Pour juger de l'œuvre de l'Union nationale dans le domaine de la voirie, il faut tenir compte de ce qui se passait dans ce même domaine en 1944. Il n'y avait rien. Pas une seule route numérotée n'était pavée. On parlait du boulevard Perron en Gaspésie. Ce boulevard, c'était un chemin de lièvre, c'était des bouts de chemin qu'on avait reliés les uns aux autres. En somme, la voirie dans la province à ce moment-là était inexistante.

Il (l'honorable M. Talbot) fait une comparaison entre ce qu'il appelle les mesquineries des régimes libéraux pour la voirie et les générosités du gouvernement actuel. Lorsque l'Union nationale a pris le pouvoir, dit-il, il en avait coûté des millions à la province pour répandre du gravier sur les routes tellement notre voirie était en mauvais état. L'administration libérale était telle que les ingénieurs du département de la Voirie avaient quitté le gouvernement pour aller tenter leur chance aux États-Unis. On ne payait pas les fonctionnaires.

On a augmenté les salaires, il nous a fallu acheter de la machinerie, embaucher des ingénieurs et préparer un plan directeur pour la voirie de la province. Je tiens ici à ouvrir une parenthèse pour rendre hommage à mon personnel. Certains fonctionnaires du ministère de la Voirie sont au poste depuis 30 ans. Ce sont des gens d'expérience, des gens de métier sur lesquels je me fie beaucoup, étant donné que moi, je ne suis pas ingénieur.

Je crois que la province de Québec peut être fière de la voirie qu'elle a maintenant. Il y a maintenant une bonne voirie dans toute la province, dans tous les comtés. Nous avons refait les grandes routes. Nous sommes dans le Québec la province qui a le plus de routes asphaltées du pays. Nous avons fait refaire en permanence 7,707 milles de routes et construit 4,801 ponts. Nous avons pris aussi les mesures pour faire disparaître 50 traverses à niveau¹¹ et établi 255 systèmes de protection aux approches de traverses dangereuses.

Nous ne prétendons pas avoir tout fait, mais nous avons, certes, fait beaucoup. Dans l'ensemble, la province de Québec peut être fière de la voirie qu'elle a. Autrefois, lorsque nous nous rendions aux États-Unis, nous avions un complexe d'infériorité tant nos routes étaient dans un état pitoyable à comparer à celles de nos voisins, les Américains. Aujourd'hui, c'est le contraire; il suffit de voyager sur les routes de l'État du Vermont pour s'en rendre compte.

Et ce qu'il convient de souligner tout particulièrement, c'est que tout le travail effectué au cours des quinze dernières années n'a entraîné

aucune dette. Nous avons tout fait cela à même les revenus ordinaires de la province. D'autres provinces ont fait beaucoup dans ce domaine, mais elles ont endetté leur gouvernement respectif pour des milliards.

Nous avons voulu relier les villes et les villages aux grandes agglomérations. C'est ainsi, par exemple, que la région du Saguenay, que nous ne pouvions atteindre que trois mois par année en utilisant un chemin poussiéreux et cahoteux, est aujourd'hui accessible 12 mois par année. On avait négligé cette région. Et pourtant, cette région regroupe quelques-unes des plus grandes industries de la province et compte plus de 200,000 habitants.

Ce que j'ai dit pour la région du Saguenay s'applique aussi pour celle de la Gaspésie. La Gaspésie n'avait pas un mille de route pavée lorsque nous avons pris le pouvoir. Nous avons fait des travaux extraordinaires, tant dans Gaspé-sud que dans Gaspé-nord.

Grâce à l'Union nationale, on fait facilement aujourd'hui le tour de la Gaspésie; il y a aussi des voies secondaires comme celle qui relie Sainte-Anne-des-Monts à New Richmond, la route de l'Anse-Pleureuse à Murdochville et Gaspé. Ce dernier tronçon est en construction.

En 1941-1942, les libéraux ont dépensé \$65,000 en Gaspésie...

M. Lapalme (Montréal-Outremont): C'est un défi à votre décision, M. le président. Si le ministre a le droit de parler de ces années, nous allons parler des enfants de Bonaventure inscrits sur la liste de paie...¹²

L'honorable M. Barrette (Joliette): Qu'est-ce qui arrive aux gens de l'opposition...

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Qu'est-ce qui arrive? C'est qu'on a été empêché cet après-midi de parler de faits remontant quelques années en arrière. Le ministre viole la décision du président de la Chambre.

M. le président (M. Ross): Depuis quelque temps, les tempéraments s'échauffent. C'est une atmosphère électorale qu'on respire ici depuis quelque temps. Nous sommes à l'Assemblée législative. Il faut revenir à l'item sur lequel doit porter la discussion: construction et réfection des routes. J'espère que la Chambre consentira pour sa bonne renommée d'ailleurs à s'en tenir à la discussion portant sur l'item 6. Je formule ce vœu, car je ne

voudrais pas avoir recours aux grands moyens. Il (M. le président) mentionne les articles du Règlement qu'il pourrait invoquer pour rappeler les députés à l'ordre... d'une façon plus forte...

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): En 1941-1942, ses amis libéraux consacraient à la Gaspésie...

Des voix: À l'ordre.

M. le président (M. Ross): Le député de Bonaventure (M. Levesque) a dit, à la fin de son exposé, qu'il y avait quelque chose en Gaspésie avant l'arrivée au pouvoir de l'Union nationale. Le ministre est à répondre...

(Le tumulte s'accroît et couvre la voix du président du comité)

M. le président (M. Ross): Si le bruit continue, je vais être obligé d'appliquer strictement les règlements et de faire rapport à l'Orateur...

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Alors si le député n'aime pas que je lui rappelle les mesquineries de ses amis, je lui parlerai des générosités du gouvernement actuel à l'endroit de son propre comté. En 1957-1958, au chapitre de la construction de routes seulement, nous avons consacré \$976,566.53 à sa circonscription; \$50,536.46 en 1958-1959, et \$698,851.18 pour la dernière année. Mais que le député ne s'attende pas à recevoir de tels montants pour la prochaine année...

Des voix: Oh! Oh!

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le député de Bonaventure a parlé du mémoire de la Chambre de commerce. Nous avons été heureux de l'accueillir parce qu'il était présenté dans un bon esprit. Mais, si l'on jette un coup d'œil sur les suggestions qu'il contenait dans sa deuxième partie, suggestions dont on prévoyait la réalisation échelonnée sur une période de 10 ans, on se rend compte que 50 % au moins de ces suggestions sont déjà en cours d'exécution.

Ici, je voudrais dire pourquoi la province de Québec n'a pas voulu participer au programme de la construction de la route Trans-Canada, pourquoi nous n'avons pas voulu être partie aux ententes. On a laissé entendre, de l'autre côté, toutes sortes de choses. Or, si nous n'y avons pas participé, c'est

d'abord et avant tout parce qu'un principe était en jeu, le principe de l'autonomie provinciale. C'est ce principe qui nous a dirigés. Je le dis ici pour dissiper tout le malentendu qu'on a laissé subsister à ce sujet.

La Constitution établit clairement que la voirie est de juridiction exclusivement provinciale. Le paragraphe 10 de l'article 92 de la Constitution est indiscutable à ce sujet. C'est si indiscutable que les plus grands centralisateurs mêmes n'ont pas osé le nier. C'était leur sentiment, mais si on proclamait cette juridiction provinciale dans les paroles, il n'en allait malheureusement pas de même dans les actes, si l'on fait exception des 50 premières années de la Confédération, alors qu'il n'y a pas eu d'empiétement fédéral dans ce domaine.

Le premierempiétement, au fait, remonte à 1912, sous un gouvernement fédéral conservateur. On a voulu alors passer une loi qui aurait permis à Ottawa de contribuer à la construction de routes. La loi, heureusement, fut bloquée par la majorité libérale au Sénat.

Le même gouvernement toutefois, en 1916, envoyait ses ingénieurs faire un tracé à travers le pays en vue d'une route Trans-Canada, tout en se défendant de porter atteinte à la juridiction des provinces en matière de voirie. Puis, en 1919, c'était une autre loi en vertu de laquelle Ottawa voulait contribuer pour \$1,000,000 à la voirie. L'honorable Ernest Lapointe¹³, un libéral, s'y opposa en faisant remarquer que si le fédéral versait une telle contribution, il serait amené à décider de la qualité et du site des chemins à construire.

Plus tard, ce fut la fameuse enquête Rowell-Sirois¹⁴ instituée par Ottawa, sous un gouvernement libéral, pour consacrer la mainmise du pouvoir central sur l'autonomie provinciale. Son rapport devait devenir la grande charte, la bible de tous les centralisateurs. Les enquêteurs en question n'ont pas osé nier eux non plus la juridiction provinciale en matière de voirie, mais ils ont donné des moyens canailles au gouvernement fédéral pour mettre la main sur cette même voirie. Pour ce faire, le fédéral n'aurait qu'à déclarer une route d'importance nationale.

Le gouvernement, apparemment, n'a pas voulu accepter cette suggestion immédiatement, mais, quelques années plus tard, on voyait surgir le projet de la route Trans-Canada que le grand centralisateur C. D. Howe¹⁵ présentait comme quelque chose qui ne porte atteinte en aucune façon à l'autonomie des provinces en matière de voirie. Mais, pour se rendre compte du contraire, on n'a qu'à prendre connaissance du projet d'entente soumis aux provinces.

Ottawa offrait aux provinces de contribuer sur une base de 50-50 à la construction de ladite route. Il s'agissait pour les provinces de signer le projet d'accord ou de contrat préparé par Ottawa. Il y a eu au moins trois de ces projets de soumis au gouvernement du Québec. Le troisième, probablement le moins détestable, comportait un grand nombre de clauses comportant des violations flagrantes de l'autonomie provinciale. Il (l'honorable M. Talbot) dit qu'il citera des extraits du 3^e formulaire préparé à cet effet et demande quel député de ce Parlement aurait voulu y souscrire.

Tout d'abord, dans ce projet de contrat qu'on voulait nous faire signer, on stipulait que, relativement aux dispositions déclaratoires, la loi d'interprétation qui prévaudrait serait celle du fédéral, non celle de la province de Québec. Ce projet de contrat remonte à 1950 ou 1951.

Quant aux termes du contrat lui-même ou de l'arrangement à conclure avec Ottawa, plusieurs clauses étaient nettement inacceptables.

Celle-ci, par exemple, qui disait que la province devrait obtenir la permission écrite du ministre fédéral pour faire exécuter des travaux en régie. Cette autre, également, qui stipulait que la province ne pourrait conclure d'ententes avec les municipalités pour les parties de routes construites dans leurs limites qu'après approbation préalable par Ottawa des termes de ladite entente.

Il en était de même de bien d'autres clauses. L'une d'elles aurait laissé à Ottawa le pouvoir de décider quel montant raisonnable et justifié aurait dû être exigé par la province pour une partie de route déjà construite. C'est Ottawa qui se serait prononcé sur le bien-fondé des factures présentées. Il en aurait été de même pour les nouveaux tronçons de route à construire. L'évaluation aurait toujours été faite unilatéralement par le ministre ou le cabinet fédéral.

Le projet de contrat prévoyait encore que s'il y avait désaccord entre le ministre provincial et le ministre fédéral sur des questions de génie ou de construction, c'était la décision du ministre fédéral qui prévalait, et celle-ci était finale. Une clause disait notamment que c'est le gouverneur en conseil qui décide de la contribution fédérale et que sa décision est finale.

Le gouvernement fédéral décide sur tous les points et détails. On parlait d'une contribution fédérale de l'ordre de 50 %, mais la réalité, comme on le voit, était tout autre. Il y a plusieurs dépenses que le gouvernement fédéral ne prend pas en considération. Ottawa ne participe pas financièrement à l'érection de nouvelles clôtures ou de barrières

pour les clôtures déjà en place, ni au déménagement ou à l'ajout d'égouts, de services publics et de panneaux de signalisation. Il existe déjà au Québec de belles routes qui sillonnent la province de long en large et qui servent de liaison transcanadienne. La province était à la merci d'Ottawa. Elle n'avait rien à dire. Qui dans l'Assemblée législative aurait signé un tel contrat au nom du Québec? Pas un député n'aurait voulu signer un tel contrat. Quant à moi, j'aurais cru salir mon nom en l'apposant au bas d'un tel document.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Le ministre de la Voirie a répété le discours qu'il prononce chaque année durant la discussion de ses crédits, et qui recommence à zéro. L'avenir pour eux, c'est quelque chose qui se prépare au jour le jour. Le ministre est vraiment ineffable quand il nous parle d'un plan d'ensemble. Jamais nous n'avons pu avoir la moindre idée du grand plan d'ensemble du ministre de la Voirie depuis qu'il nous en parle. Au lieu de préparer l'avenir, le ministre reste dans le passé, pendant que moi j'essaie de le ramener au présent.

En 1953, j'ai demandé à M. Duplessis de construire une autoroute dans le nord de Montréal. Il a refusé en donnant comme raison que les autoroutes sont ennuyeuses et causent des accidents. J'ai répété la même demande en 1954 et en 1955. On a encore répondu non. Tout à coup, en 1956, à la veille de l'élection, on a annoncé qu'on construirait l'autoroute.

Le voilà, le fameux plan d'ensemble. Il consiste à faire attendre la population pendant des années en niant les besoins, puis à promettre ce qu'on a toujours refusé quand on s'aperçoit qu'il peut y avoir un avantage électoral.

Le ministre nous a-t-il dit où il construirait la prochaine autoroute? Non. Un bout ici et un bout là. Il en décidera non pas suivant un plan d'ensemble qui n'existe pas, mais suivant le rendement électoral qu'on en escompte, voilà le plan d'ensemble du ministre.

Il (M. Lapalme) se demande s'il ne faudrait pas que les députés de l'opposition aillent montrer au ministre de la Voirie les routes morcelées qu'il y a à l'étendue de la province. Ce sont pour la plupart, dit-il, des bouts pavés aboutissant à des sections non pavées. Ce que je trouve grave dans toute cette affaire de voirie, c'est le manque de planification.

Pendant des années, il a qualifié d'idiote la route 9 commencée par l'honorable T.-D. Bouchard. Et voilà maintenant qu'il se vante de l'avoir construite. Est-ce en vertu de son plan d'ensemble

que le ministre continue de construire des routes à deux voies, quand ces routes sont depuis longtemps tenues pour désuètes aux États-Unis? Où est-il donc, le plan d'ensemble du ministre? Il nous a montré cet après-midi une belle reliure qui contiendrait le petit plan du grand plan d'ensemble en disant: "Le voici, mon plan d'ensemble, mais je ne peux pas le montrer". Un bout ici et un bout là. Voilà le plan d'ensemble du ministre. S'il en a d'autres, il les cache sous prétexte d'éviter la spéculation. Point n'est besoin de ces détails, point n'est besoin des numéros de cadastre pour annoncer que le gouvernement va construire une autostrade entre Montréal et Québec.

Quant à la route transcanadienne, c'est une chose qui remonte assez loin. Le ministre a cité un projet de contrat, et il a dit qu'il ne voulait pas signer une chose pareille pour ne pas salir son nom. Est-ce que les ministres de la Voirie de l'Ontario, du Manitoba et des autres provinces ont sali leurs noms? C'est de quoi on vient de les accuser.

Personne ne conteste que la voirie est du domaine provincial. Mais il s'est trouvé à un moment donné qu'il n'y avait pas de route traversant tout le pays. Le gouvernement canadien avait intérêt à ce qu'une telle route se construise et il a offert sa collaboration financière. Neuf provinces ont signé. Seule la province de Québec n'a pas signé. Est-ce parce que l'autonomie était en jeu? Nous croyons plutôt qu'elle n'a pas signé parce que le gouvernement actuel ne voulait pas s'obliger à demander des soumissions publiques comme le réclamait Ottawa.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Le chef de l'opposition aurait-il signé le contrat que j'ai lu?

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Non, mais j'aurais fait mon possible pour en venir à une entente avec Ottawa. J'aurais fait une contre-proposition à Ottawa. Et c'est ce que M. Paul Sauvé voulait faire. Il a dit: "Oubliez pour le moment la raison d'autonomie. Une importante question de piastres et de cents se mêle à ce projet... La province de Québec a construit entièrement à ses frais une grande partie de la route. Pourquoi n'irions-nous pas chercher une compensation financière? Pourquoi serions-nous les dupes"¹⁶?

Nous sommes les dupes parce qu'il y a des hommes comme le ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot) qui font des discours comme celui qu'il vient de faire. Tout ce qu'il y a de plus nationaliste dans la province de Québec supplie le gouvernement

depuis 10 ans de conclure un accord. Le gouvernement ne parle pas d'autonomie quand il reçoit de l'argent pour les hôpitaux. On a collaboré avec Ottawa sans invoquer la raison d'autonomie dans des domaines infiniment plus délicats que celui de la route transcanadienne.

Non seulement l'ancien premier ministre a fait cette déclaration à M. Jean-Charles Harvey¹⁷, mais il l'a même amplifiée dans une entrevue à la télévision.

Sait-on seulement où passerait la route transcanadienne si le gouvernement provincial actuel arrivait à s'entendre avec Ottawa? Quand l'on pense traverser le Québec directement à partir du Témiscamingue, il faut passer par l'Ontario. Et quand nous parlons de tout cela au ministre de la Voirie, il nous répond: "J'ai un milliard à dépenser." Voilà bien la mentalité du régime.

Le gouvernement de Québec pouvait avoir raison de rejeter l'offre fédérale, mais a-t-il fait une contre-proposition pour essayer d'en arriver à une entente? Jamais! Il ne voulait pas en arriver à un accord parce que c'était un gouvernement libéral à Ottawa. Mais maintenant, le climat, l'atmosphère des relations Québec-Ottawa a bien changé. Ce sont les amis de l'Union nationale qui sont en selle sur la colline fédérale. On cherche maintenant les rencontres, on est prêt à formuler des propositions. On ne comprend plus l'autonomie de la même façon.

L'honorable M. Barrette (Joliette): Le chef de l'opposition n'a réussi qu'à être amusant, et à se contredire plusieurs fois. Au cours de l'après-midi et de la soirée, le ministre de la Voirie a eu toutes les difficultés du monde à parler de ses projets, à exposer ce qui se fait actuellement dans son département et ce qui va se faire. Chaque fois, l'opposition a formulé des objections, multiplié les interruptions, demandé des rappels à l'ordre. Elle l'a fait parce qu'elle ne voulait pas entendre le ministre parler de son plan d'ensemble.

On a dit que chaque année le ministre de la Voirie refait le même discours. Non. Mais, chaque année, il fait un grand discours pour montrer ce qu'il a réalisé au cours des 12 derniers mois et pour dire comment il a l'intention d'appliquer son plan directeur dans toutes les régions. Et tout le monde admet que, chaque année, il se fait des travaux très importants de voirie dans chacune des régions de la province.

Ce que l'on veut, du côté de l'opposition, c'est de tenter de minimiser le travail considérable du ministre de la Voirie. Y a-t-il, dans la province de Québec, une personne sensée qui ne reconnaîtrait pas

que dans toutes les parties du Québec, tous les ans, des routes ont été refaites ou construites? Il n'est pas un comté, pas une municipalité qui n'ait eu sa part. Comme c'est son devoir, le ministre essaie de dire chaque année ce qu'il a l'intention d'accomplir. Il a le droit de parler tous les ans de ses œuvres. Il doit parler de ces œuvres magnifiques mais chaque année l'opposition s'efforce de l'empêcher de dire ce qui se fait dans le domaine de la voirie. Je voudrais bien qu'on répète les discours de l'opposition sur les tribunes à travers la province. Mais il n'y a pas une seule municipalité où de tels discours seraient bien accueillis.

Ailleurs au Canada, pas un seul gouvernement n'a fait plus pour le réseau routier que celui du Québec. En Ontario, une grande partie des chemins est construite et entretenue par les municipalités et les conseils de comté. Au Québec, le gouvernement exécute des travaux partout quels que soient les comtés, quelle que soit la couleur du député... Le ministre a doté la province d'un réseau routier qui remplace les sentiers de lièvres qu'on voyait sous les libéraux.

Il (l'honorable M. Barrette) reproche au député de Bonaventure (M. Levesque) d'avoir fait des insinuations contre le ministre et formulé des critiques injustes, lui dont le comté a plus obtenu en travaux de voirie que plusieurs comtés ministériels, dont celui du premier ministre lui-même.

Il dit que ses adversaires demandent au gouvernement de ne pas parler du passé, mais qu'eux-mêmes y reviennent toujours. Et le député de Saint-Maurice, dit-il, a cité ses discours d'autrefois, mais il ne se les rappelle pas tous, et je pourrai lui rafraîchir la mémoire un jour.

L'opposition s'est vantée d'avoir été la première à réclamer l'autoroute des Laurentides, mais sous le gouvernement libéral, il n'y avait pas de voirie. Dans de nombreuses municipalités, comme celle de Sainte-Famille (Joliette), la population a dû payer pendant des années pour de vieilles routes tracées par les libéraux, des chemins de lièvres, longtemps après leur disparition.

L'opposition veut tenter aujourd'hui de faire croire à la population que le gouvernement a rejeté l'offre fédérale en ce domaine parce qu'il ne voulait pas demander de soumissions publiques et non pour raison d'autonomie. Voilà la réponse que j'attendais du chef de l'opposition. C'est encore la peau de M. Lesage qu'on veut sauver, lui qui a accepté la formule fédérale et qui l'a sans doute préconisée parce qu'il était membre du cabinet lorsque la proposition a été faite.

Avec cette formule, Ottawa aurait tout décidé. Il aurait pu faire passer la route au cercle polaire sans

tenir compte des besoins de la province de Québec. De plus, c'est une autre brèche que l'on voulait pratiquer dans le rempart de l'autonomie provinciale. En face de telles formules, nous ne changerons pas... Si un jour nous concluons une entente avec Ottawa au sujet de routes, elle sera semblable à celle que nous avons conclue à propos des universités. Nous récupérerons les millions qu'Ottawa nous a pris en même temps que nos droits perdus et nous conserverons ceux que nous avons, mais jamais autrement.

Il rappelle cette demande du chef de l'opposition: "les ministres des autres provinces se sont donc salis en signant l'entente?" Cela m'étonne de voir de chef de l'opposition reprendre cet argument, dit-il. À son avis, la province de Québec est donc une province comme les autres. Je dis: les ministres des autres provinces peuvent signer ces contrats s'ils le veulent, c'est leur affaire, ça ne change rien à leur situation, ils n'ont rien à perdre. Mais nous ne sommes pas dans le même cas. Ici, une telle signature changerait quelque chose. On nous conseille de faire une telle entente avec Ottawa aux conditions d'Ottawa. Non, nous disons, nous: si nous en faisons, nous le ferons aux conditions de Québec.

Et qu'on ne vienne pas prétendre que le ministre de la Voirie n'a pas de plan directeur, de plan d'ensemble. C'est l'affirmation la plus absurde. Tout le monde dans la province le sait. Il se construit 25 grandes routes à la fois dans toutes les parties du Québec. On a parlé de l'honorable Bouchard: il a construit une route qui dirigeait tout vers Saint-Hyacinthe... L'Union nationale veut tenir compte des intérêts de l'ensemble de la population et de toutes les régions...

Il (l'honorable M. Barrette) rapporte la déclaration d'un député qui, en 1949, réclamait aux Communes la création d'un ministère fédéral de la Voirie. C'est à la suite de cette suggestion, dit-il, qu'Ottawa commença à faire ses offres aux provinces. Le gouvernement de Québec les a refusées les unes après les autres après les avoir examinées, parce que les conditions nous auraient livrés pieds et poings liés aux gens d'Ottawa...

Avant de terminer, je tiens à féliciter le ministre de la Voirie de l'intérêt qu'il porte à son travail et au réseau routier de la province, ainsi que ses collaborateurs du département, des gens qui connaissent la province de Québec aussi bien que ce bout de papier que j'ai devant moi et qui sont des modèles de dévouement.

Je félicite le ministre de son attitude patriotique en face d'Ottawa. Ce n'est pas avec l'appât de millions qu'on nous fera marcher. Nous

saurons prendre notre temps. Mais nous saurons aller chercher en temps et lieu l'argent qui nous appartient, et cela, sans sacrifier les droits du Québec.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Le ministre parle de plan d'ensemble mais cet après-midi, il nous a dit qu'il n'avait qu'une partie du plan d'ensemble. Je pose la question suivante au gouvernement: quelles sont les propositions faites par la province au fédéral en marge de la route Trans-Canada?

L'honorable M. Barrette (Joliette): Il n'était pas question de faire des propositions. C'était à prendre ou à laisser.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Comment se fait-il que le fédéral a soumis trois projets à la province si c'était à prendre ou à laisser? Le gouvernement vient d'admettre qu'il n'a pas soumis une seule proposition. J'ai bien l'impression qu'avec un changement comme celui qu'on peut noter entre les relations de Québec et Ottawa depuis quelque temps, les contre-propositions viendront plus rapidement...

Quand la province accepte des octrois fédéraux pour l'enseignement spécialisé, cela ne fait pas tort à l'autonomie. On fait une question de race avec l'autonomie...

Le ministre de la Voirie a été muet pendant 16 ans; il se débourre maintenant...

L'honorable M. Barrette (Joliette): Il n'est pas question de race ou de religion lorsqu'on parle d'autonomie, mais plutôt du droit de s'administrer nous-mêmes.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): M. Sauvé appelait cela le droit de ne pas être dupe plus longtemps sur la question d'autonomie...

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Je considère que le débat est terminé sur cette question. C'est un item statutaire. Le débat a déjà duré quatre heures. Il dit qu'il aurait pu refuser ce débat.

M. Hamel (Saint-Maurice): Un débat de quatre heures, c'est trop long pour discuter un item de \$62,000,000 d'après le ministre?

M. Hyde (Westmount-Saint-Georges): Puisqu'on a convenu de laisser faire le débat, ce ne serait pas juste, pour les députés qui n'ont pas encore parlé sur la question, de l'interrompre brusquement.

M. Rochon (Montréal-Saint-Louis): Le ministre aurait pu me permettre de dire un mot. Je ne parle jamais en Chambre.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Il y a là une question de justice. Est-ce un privilège que j'ai eu de prononcer un discours sur la construction des routes?

Des voix ministérielles: Oui.

M. Lapalme (Montréal-Outremont): Si c'est un privilège, comme cela est régulier dans le gouvernement, j'y renonce rétroactivement.

M. Levesque (Bonaventure) rappelle comment la discussion a commencé. J'ai avisé le ministre, dit-il, que, si on ne pouvait traiter de la construction des routes en comité, l'opposition allait le faire en présentant une motion de non-confiance. Si on prive un seul membre de la Chambre de parler de la question, c'est une grave injustice qu'on commet à son égard, on le prive de son droit de parole.

L'honorable M. Talbot (Chicoutimi): Je permets au député de Saint-Louis de parler.

M. Hamel (Saint-Maurice): Le voilà maintenant qu'il choisit ses orateurs en Chambre... Quelle est la différence entre le geste du ministre et le bâillon?

(M. Hyde (Westmount-Saint-Georges) et M. Lafrance (Richmond) se trouvent tous les deux debout alors que le président du comité plénier (M. Caron) se lève.)

M. Lafrance (Richmond) demande la parole.

M. le président (M. Caron) refuse de l'entendre.

M. Lafrance (Richmond) dit qu'il veut parler sur le point d'ordre et qu'on ne l'empêchera pas de le faire.

M. le président demande au député de Richmond de reprendre son siège.

M. Lafrance (Richmond) refuse.

M. le président décide de faire un rapport contre le député de Richmond à l'Orateur de la Chambre.

Rapport du comité des subsides:

M. l'Orateur au fauteuil

M. le président: M. l'Orateur, au cours de la discussion sur l'item S-2 des crédits de la Voirie, un point d'ordre a été soulevé par le ministre de la Voirie (M. Talbot). On a parlé de part et d'autre sur le point d'ordre. Je me suis levé pour rendre ma décision alors que personne n'avait manifesté le désir de parler davantage. Après quoi, le député de Richmond (M. Lafrance) s'est levé, alors que j'étais déjà debout, et il a persisté à vouloir parler après avoir été rappelé à l'ordre plusieurs fois, et a même proféré des menaces. Je considère que sa conduite est inique en plus d'être une cause de désordre et de scandale¹⁸, et je vous fais rapport en conséquence.

Directives de l'Orateur:

Quand le député est tenu de s'asseoir

M. l'Orateur rappelle aux membres de la Chambre que le Règlement exige que tout député doit s'asseoir quand l'Orateur ou le président du comité se lève et que cette disposition est essentielle au maintien du bon ordre en Chambre ou en comité plénier. Cette disposition a pu être oubliée de temps en temps, mais elle devrait être observée plus scrupuleusement pour éviter des scènes disgracieuses. Me basant sur le rapport du président du comité, il est indiscutable que la façon d'agir du député de Richmond (M. Lafrance) était irrégulière, tout à fait répréhensible et contraire au bon ordre et au Règlement. Dans les circonstances, je puis, soit nommer, soit réprimander ou avertir le député. Prenant un moyen terme, je préviens le député que sa conduite est irrégulière et contraire aux règlements et je lui demande de coopérer avec tous les autres membres de la Chambre au maintien du bon ordre. L'honorable député est donc prié de bien vouloir se conformer aux exigences du Règlement.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

En comité:

Présidence de M. Caron (Maskinongé)

M. le président, considérant le point d'ordre soulevé plus tôt par le ministre de la Voirie

(l'honorable M. Talbot), demande que l'on mette fin au débat sur l'item statutaire. Ce débat, dit-il, n'a pu avoir lieu que du consentement unanime de la députation, et dès que ce consentement unanime a cessé, il faut revenir au Règlement qui l'interdit. C'est la décision que je rends...

M. Hamel (Saint-Maurice) en appelle de cette décision.

Rapport du comité des subsides:

M. l'Orateur au fauteuil

M. le président: M. l'Orateur, au cours du débat sur les crédits de la Voirie, à la demande du député de Bonaventure (M. Levesque) et du consentement unanime de la Chambre, on a convenu de discuter l'item statutaire S-2 "Construction et réfection de chemins, Statuts refondus, chapitre 141".

On a discuté sur cet item durant quatre heures, après quoi l'honorable ministre de la Voirie (M. Talbot) a demandé de retourner à l'étude de l'item 7.

Après avoir entendu les arguments de part et d'autre, j'ai décidé que, vu que l'unanimité venait de cesser, le comité devait nécessairement suivre la procédure indiquée au règlement et passer à l'item 7.

Le député de Saint-Maurice (M. Hamel) en appelle à la Chambre de ma décision.

La question: "La décision du président du comité sera-t-elle maintenue?" est mise aux voix et la Chambre se divise.

Les noms sont appelés et inscrits comme suit:

Pour: MM. Barré, Barrette, Bellemare, Bernatchez, Bertrand, Boudreau, Caron, Chalifour, Chartrand, Couturier (Gaspé-Nord), Desjardins, Dozois, Ducharme, Élie, Gaboury, Gagné (Montréal-Laurier), Gagné (Richelieu), Gagnon, Gérin, Gosselin, Guillemette, Johnson, Johnston, Lafontaine, Langlais, Larouche, Lavallée, Leclerc, Levasseur, Maltais, Ouellet (Jonquière-Kénogami), Plourde, Poirier, Poulin, Pouliot (Laval), Raymond, Riendeau, Rivard, Rochon, Ross, Roy, Russell, Samson, Schmidt, Talbot, Thibeault, Tremblay, Vachon, 48.

Contre: MM. Brown, Courcy, Dionne, Earl, Hamel, Hyde, Lafrance, Lalonde, Lapalme, Levesque, Parent, Saint-Pierre, Turpin, 13.

Ainsi, la décision du président du comité est, en conséquence, maintenue.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

En comité:

Présidence de M. Caron (Maskinongé)

M. Hamel (Saint-Maurice) veut continuer la discussion sur les dépenses faites, au cours du dernier exercice, en vertu du même item.

M. le président déclare que le sens de sa décision est qu'il faut passer à l'item suivant.

L'honorable M. Bourque (Sherbrooke) propose: 7. Qu'un crédit n'excédant pas huit cent mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Protection du public aux passages à niveau (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961.

Adopté.

8. Qu'un crédit n'excédant pas trois cent mille dollars soit ouvert à Sa Majesté pour "Travaux de réfection occasionnés par le drainage (Voirie)", pour l'exercice finissant le 31 mars 1961.

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. Barrette (Joliette) propose que la Chambre, lorsqu'elle s'ajournera, se trouve ajournée à demain, à trois heures de l'après-midi.

Adopté.

La séance est levée à 11 h 50.

NOTES

1. Francis Alvin George Hamilton (né en 1912), ministre du Nord canadien et des Ressources nationales (1957-1960), puis ministre de l'Agriculture (1960-1963) dans le gouvernement Diefenbaker.
2. Durant cette séance du comité des subsides, M. Caron et M. Ross se sont partagé le fauteuil du président et il est difficile de savoir lequel présidait et à quel moment. Lorsque les journaux nous renseignent à ce propos, nous indiquons le nom du président entre parenthèses.
3. *Le Soleil* du 9 mars 1960, à la page 14, mentionne que M. Lapalme avait sur son pupitre les estimés budgétaires des gouvernements d'Ottawa, de Terre-Neuve et de l'Ontario. Le journal rappelle aussi que ce n'est pas la première fois que M. Lapalme intervient pour demander des estimés plus détaillés.
4. *Le Montréal-Matin* du 9 mars 1960, à la page 12, souligne que M. Brown a beaucoup insisté pour obtenir cette liste, ce qui explique la réponse ironique du ministre de la Voirie (l'honorable M. Talbot).
5. Le peu d'information que nous avons à ce sujet provient du rapport du président du comité des subsides contenu dans les *Journaux de l'Assemblée législative*, pages 627 et 628, et du vote qui a suivi. Aucun journal ne fait mention ni du débat qui a sans doute eu lieu, ni du vote.
6. Aucun journal ne précise à quel endroit dans le débat et à quelle heure les travaux ont été suspendus pour le dîner. Seul *The Montreal Daily Star* du 9 mars 1960, à la page 1, souligne que la journée a été divisée en trois séances et que les députés ont siégé pendant neuf heures. L'heure habituelle de suspension est 12 h 30 et l'heure habituelle de reprise est 3 heures.
7. *Le Soleil* du 9 mars 1960, à la page 14, écrit que le crédit pour les chemins d'hiver s'élève plutôt à \$12,250,000, ce qui inclut toutefois un montant statutaire de \$2,000,000 (Voir *Comptes publics 1961*, page 539).
8. Encore une fois, aucun journal ne fait mention de ce consentement unanime de la Chambre. Seuls les rapports du président du comité des subsides contenus dans les *Journaux de l'Assemblée législative*, page 629, en font mention.
9. Wilfrid Hamel (1895-1968), député libéral (Saint-Sauveur) de 1939 à 1948 et ministre d'État, puis ministre des Terres et Forêts dans le cabinet Godbout. Il fut ensuite maire de Québec de 1953 à 1965.
10. Paul-O. Trépanier (né en 1923), sera par la suite maire de Granby de 1964 à 1982.
11. Il s'agit du chiffre du *Soleil* du 9 mars 1960, à la page 6. *Le Montréal-Matin* du même jour, à la page 7, parle plutôt de 80 traverses à niveau.
12. Au cours de la campagne électorale de 1952, des chèques auraient été remis en paiement de travaux de voirie à des enfants du comté de Bonaventure. À ce sujet, voir Georges-Émile Lapalme, *Mémoires. Le vent de l'oubli*, tome 2, Montréal, Leméac, 1970, p. 197-198.
13. Ernest Lapointe (1876-1941), avocat et député fédéral de Kamouraska (1904-1919) et de Québec-Est (1919-1941). Il fut ministre de la Marine et des Pêcheries de 1921 à 1924, puis ministre de la Justice de 1924 à 1930 et de 1935 à 1941.
14. La Commission royale d'enquête sur les relations fédérales-provinciales (ou Commission Rowell-Sirois), présidée par N. W. Rowell, puis par Joseph Sirois, a été constituée unilatéralement par le gouvernement fédéral en 1937, afin d'examiner "les bases sur lesquelles repose le Pacte confédératif [...] ainsi que l'attribution des pouvoirs législatifs à la lumière des développements économiques et sociaux des derniers 70 ans." La Commission dépose en 1940 un rapport dans lequel elle recommande notamment que le gouvernement fédéral détienne tous les pouvoirs en matière d'impôt sur le revenu des particuliers et des corporations et qu'elle assume la responsabilité de l'assurance-chômage.
15. Clarence D. Howe (1886-1960), homme fort du Parti libéral fédéral de 1935 à 1957, fut notamment ministre des Munitions et des Approvisionnements à partir de 1940, puis ministre de la Reconstruction à partir de 1944 et ministre de l'Industrie et du Commerce, de 1948 à 1957.
16. M. Lapalme a déjà fait allusion à cette déclaration de M. Sauvé lors de la séance du 24 novembre 1959. Il avait alors dit qu'il citait un article du *Petit-Journal* du 20 septembre 1959.
17. Jean-Charles Harvey (1891-1967), romancier et journaliste. Il fait ses études classiques au Séminaire

de Chicoutimi à partir de 1905, puis chez les jésuites de 1908 à 1913. Il fréquente ensuite l'Université Laval à Montréal, mais devient reporter au *Canada* dès 1914, à *La Patrie* en 1915 et à *La Presse* de 1916 à 1918. Il est ensuite rédacteur publicitaire jusqu'en 1922 pour la compagnie La Machine agricole nationale de Montmagny. Il devient courriériste parlementaire, puis rédacteur en chef au *Soleil* de 1927 à 1934. Récipiendaire du prix David pour *L'Homme qui va* en 1929, il est forcé de quitter son poste après le scandale qui éclate à la parution de son roman *Les Demi-civilisés* et devient directeur du bureau de la statistique du gouvernement du Québec. Il collabore cependant au *Canada* en 1935 et fonde, en 1937, le journal *Le Jour* qui est publié jusqu'en 1946. À partir de cette date, il donne de nombreuses conférences. Il est également journaliste à la pige pour Radio-Canada en 1947, commentateur à CKAC en 1951 et directeur du *Petit Journal* et de *Photo-Journal* de 1953 à 1966. Il collabore aussi à plusieurs périodiques dont notamment *La Revue moderne*, *Le Cri de Québec*, *Vivre*, *Jeunesse* et *l'Ordre*.

18. L'utilisation des mots "inique" et "scandale" n'est pas anodine puisque ce sont les mots employés par M. Lafrance à l'endroit de M. Caron lors d'une causerie tenue le 14 février 1960. L'affaire avait rebondi en Chambre lors de la séance du 19 février 1960, et depuis, M. Caron a entamé une poursuite en dommages contre M. Lafrance pour une somme de \$25,000.