



# ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 40 — Loi sur  
la sécurité du transport terrestre guidé (1)

Le jeudi 10 novembre 1988 - No 42

Président : M. Pierre Lorrain

---

QUÉBEC

*Procès-verbal*  
20/12/88

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Interprétation et application	CAE-1921
Ouvrages de transport terrestre guidé	CAE-1925
Travaux de construction	CAE-1925
Signalisation et passage à niveau	CAE-1932
Protection de la voie de guidage	CAE-1933
Partage des responsabilités	CAE-1936
Fonctionnement d'un système de transport terrestre guidé	CAE-1938
Règles de circulation	CAE-1938
Sécurité d'exploitation	CAE-1943
Rapport	CAE-1944
Réglementation	CAE-1945
Code de sécurité	CAE-1945

### Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté

M. Jean Garon

\* M. Paul-André Fournier, ministre des Transports

\* M. Pierre-Paul Vigneault, idem

\* Mme Anne-Marie Bilodeau, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 10 novembre 1988

## Étude détaillée du projet de loi 40

(Quinze heures cinquante-quatre minutes)

**Le Président (M. Saint-Roch):** S'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude du projet de loi 40, Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. Est-ce qu'il y a des remplaçants, M. le secrétaire?

**Le Secrétaire:** Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacement.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Merci, M. le secrétaire. Alors, à ce stade-ci, je demanderais à M. le ministre s'il y a des remarques préliminaires.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, M. le Président, sauf que, pour faire comme d'habitude, je peux peut-être offrir au député de Lévis mon petit cahier. Étant donné que c'est un petit projet de loi, comme il l'a dit en deuxième lecture, on ne devrait pas avoir de difficulté à s'entendre.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

**M. Garon:** Je n'ai pas de remarques préliminaires.

**Le Président (M. Saint-Roch):** S'il n'y a aucune remarque préliminaire, il n'y a pas de motion préliminaire non plus, je présume?

**M. Garon:** Des motions préliminaires?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Aucune motion non plus?

**M. Garon:** Voulez-vous qu'on en fasse?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Non, je suis obligé de vous le demander. Je n'y tiens pas particulièrement, M. le député de Lévis.

J'appelle maintenant l'article 1 du projet de loi. À l'ordre, s'il vous plaît! J'appelle maintenant l'article 1.

## Interprétation et application

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, l'article 1 se lit comme suit: "Pour l'application de la présente loi: 1° l'expression "ouvrage de transport terrestre guidé" comprend notamment les passages à niveau, les voies ferrées, y compris une voie de métro ou un monorail, et toute autre voie de guidage ainsi que ses infrastructures, structures et ouvrages d'art." Alors, il

est clair, comme on en est dans les définitions, qu'il faut bien définir ce qu'on vise par "ouvrage".

**M. Garon:** Quel est le but de cette définition?

**M. Côté (Charlesbourg):** Je pourrais peut-être vous lire mon petit commentaire qui est là. On va le lire ensemble, j'ai l'impression. On va peut-être en comprendre des bouts ensemble. Allons-y!

Alors, cette définition a pour objet de bien circonscrire les ouvrages auxquels le projet de loi s'applique. Il s'agit essentiellement d'ouvrages ferroviaires et d'ouvrages issus de la technologie ferroviaire tels que le métro et le monorail. Le projet de loi utilise l'expression "transport terrestre guidé" de préférence à celle de "transport ferroviaire" pour bien indiquer l'intention de ne point restreindre son application au transport par chemin de fer. Cette expression, qui est davantage connue en Europe puisqu'elle apparaît au glossaire des nouvelles techniques de transport de la Commission des communautés européennes et au lexique général des termes ferroviaires de l'Union internationale des chemins de fer, englobe le transport par chemin de fer, celui par métro sur pneumatique, comme celui de Montréal, et même la version moderne des tramways que l'on construit présentement à Vancouver. Au Canada, cette expression est connue du Canadien National qui utilise le lexique de l'Union internationale des chemins de fer, quoique la version anglaise de cette expression soit plus courante.

**M. Garon:** Y a-t-il beaucoup de monorails au Québec?

**M. Côté (Charlesbourg):** S'il y a beaucoup de monorails au Québec?

**M. Garon:** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oh! Il y en a un à Terre des hommes, je pense, mais je ne suis pas sûr qu'il en existe d'autres.

On me dit que Bombardier en développe un à Montréal pour Disney.

**M. Garon:** Je me demandais si vous aviez des projets de monorails entre Québec et Lévis, c'est pour cela que je vous posais la question. Cela a déjà été mentionné comme...

**M. Côté (Charlesbourg):** Si vous voulez mon opinion, ce serait peut-être plus utile que de le faire de Charlesbourg à Québec.

**M. Garon:** Pourquoi?

**M. Côté (Charlesbourg):** Parce que la Commission de transport de la communauté urbaine propose un métro de surface pour la grande région de Québec au coût de 500 000 000 \$. Je vous dis que ce serait probablement mieux placé dans l'ajout d'une autre desserte sur la rive sud..

**M. Garon:** J'ai pensé que, s'il y avait un métro de surface pour la grande région de Québec, il pourrait peut-être y avoir une partie souterraine pour traverser le fleuve et...

**M. Côté (Charlesbourg):** En tout cas...

**M. Garon:**... j'ai pensé que cela pourrait être une idée à discuter.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce serait peut-être mieux investi dans un autre lien. On verra ce que les études vont nous donner.

**M. Garon:** Le gouvernement fédéral veut payer un pont ou un tunnel pour l'île-du-Prince-Édouard. Il y a moins de monde sur l'île-du-Prince-Édouard que sur la rive sud immédiate du Québec. Et ils veulent mettre 1 000 000 000 \$ là-dedans. Le ministre des Transports a sûrement autant d'ambition pour la rive sud de Québec que le gouvernement fédéral pour la petite île-du-Prince-Édouard.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah! J'ai seulement vu les déclarations de M. Mulroney concernant M. Jos Ghiz, premier ministre de l'île-du-Prince-Édouard, et cela ne m'a pas inspiré qu'il se passerait grand-chose là au cours des prochaines années si M. Mulroney était élu.

**M. Garon:** Non?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non..

**M. Garon:** Les frégates ne sont pas encore obligées de passer en dessous des ponts. Adopté..

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 1 est adopté. J'appelle maintenant l'article 2.

**M. Garon:** Non, non, c'est le paragraphe 1°.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 1, paragraphe 1°, M. le Président.

**M. Garon:** Paragraphe 1°, on est dans l'article des définitions.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est l'enthousiasme.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Je m'excuse si j'ai accéléré, M. le député de Lévis. Le paragraphe 1° est adopté. Le paragraphe 2°?

**M. Garon:** Vous vouliez sauter par-dessus le passage à niveau.

**M. Côté (Charlesbourg):** "2" l'expression "passage à niveau" désigne le croisement d'une voie ferrée et d'un chemin public ou d'un chemin privé ouvert à circulation publique des véhicules routiers au sens du Code de la sécurité routière (1986, chapitre 91): " Je pense que c'est assez clair, "passage à niveau. "

**M. Garon:** Je vais vous poser une question.. C'est un cas que j'ai vu dans mon comté, parce qu'il y a une voie ferrée qui y passe. Il y a une voie ferrée fédérale qui se trouve à passer par-dessus une voie privée ou publique, mais qui va, par exemple, à des cours de manufactures ou à des...

**M. Côté (Charlesbourg):** Des embranchements.

**M. Garon:**...et que le fédéral tente de fermer en disant que ce n'est peut-être pas assez sécuritaire, mais qui sont en service depuis plusieurs années. Alors, s'il ferme ces passages, ça va créer des embêtements aux gens qui sont situés de l'autre côté de la voie ferrée. Avez-vous un mot à dire là-dessus, parce que la voie qui va là est privée, au fond, en partie privée, en partie publique?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, on n'a effectivement rien à dire parce que c'est un embranchement qui vise à desservir une manufacture, un commerce privé, et j'imagine que la plupart doivent être la propriété du CN dans le cas du comté de Lévis.

**M. Fournier (Paul-André):** Si on parle de la voie ferrée, c'est la propriété du CN, c'est de juridiction fédérale. Si on parle de la route d'accès à des gens qui sont de l'autre côté, il faut s'entendre avec le CN dans ce cas-là. On n'a pas un mot à dire quand c'est un chemin privé.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Je vous remercie, M. Fournier. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

**M. Garon:** Dans les passages à niveau, quand vous faites une route et qu'il y a un passage à niveau, pour l'élargissement d'une route, par exemple, est-ce qu'il y a une entente ou est-ce à négocier chaque fois pour savoir qui paie quoi?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a eu le programme PATU qui a existé un moment donné, où il y avait un partage des coûts entre le fédéral et le provincial. C'est un programme où il n'y avait plus d'argent au moment où on est

arrivé et qui a vu reconnaître au Canada au cours des dernières années, en particulier par M. Crosbie, tout au plus une dizaine et à l'occasion quatre ou cinq projets d'élimination de passages à niveau. C'est dans ce cadre que s'est inscrit celui de Vanier qui sera réalisé bientôt. Mais c'est une négociation cas par cas maintenant avec le gouvernement fédéral.

**M. Garon:** Il n'y a plus de programme?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. On parle toujours du vieux PATU, mais c'est une négociation ad hoc dans chacun des cas, comme c'est le cas de Saint-Jean-Chrysostome, actuellement, qui est en négociation.

**M. Garon:** Je sais qu'il y en a un à Saint-Jean-Chrysostome et qu'il y en a un qui avait été fait à Saint-Romuald.

**M. Côté (Charlesbourg):** On en a obtenu trois cette année. On a réglé Chambord dans le comté de Roberval, la route 116 dans le comté de Johnson à Hope Town et nous sommes en négociations pour Saint-Jean-Chrysostome et Vaudreuil-Soulanges.

**M. Garon:** Quand il y a des négociations comme cela, avant que la réalisation complète se fasse quel délai cela prend-il habituellement?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il faut d'abord avoir des ententes préalables avec le CN, quand c'est le CN, sur les aménagements à faire. Donc, il doit y avoir une entente sur le plan de la géométrie, au complet, avant même de présenter la demande au fédéral. C'est l'Office national des transports qui va déterminer le niveau de participation du CN ou de la compagnie de chemin de fer. À ce moment-là, dans certains cas, le fédéral peut y aller lui-même directement d'une certaine somme, comme cela a été le cas de Vanier, le provincial complétant la participation. Dans le cas de Vanier, on a exigé une participation municipale, ce qui a été fait. C'est la municipalité qui a été maître d'oeuvre, donc il y a eu une rapidité d'exécution plus grande que si cela avait été nous ou le CN.

**M. Garon:** Dans le cas d'une voie ferrée, je pense, par exemple, je ne sais pas si cela va se passer, il y a Charny et Richmond...

**M. Côté (Charlesbourg):** L'élimination..

**M. Garon:** Je sais qu'il y a un groupe qui serait intéressé à la mettre en service de façon peut-être privée. À ce moment-là, est-ce que cela tombera sous la juridiction du ministère des Transports? Je sais qu'il n'y a pas beaucoup d'exemples de cela au Québec, mais...

**M. Côté (Charlesbourg):** Les gens auraient

le choix à ce moment-là, soit une charte fédérale, soit une charte provinciale. Ce qu'on me dit, c'est qu'il est plus facile d'obtenir une charte fédérale dans ces domaines qu'une charte provinciale. Le processus est plus rapide au fédéral qu'au Québec. On n'a pas une très grande, passez-moi l'expression, culture dans ce domaine par rapport au fédéral. C'était d'ailleurs l'une des revendications que nous avons faites et une des propositions, soit la création de chemins de fer locaux appartenant à des intérêts privés qui pourraient les administrer à moindre coût que le CN et ne pas priver des régions d'un service qui, dans certains cas, n'est peut-être pas rentable, mais qui est indispensable.

**M. Garon:** Mais...

**M. Côté (Charlesbourg):** Le principe a déjà été expérimenté aux États-Unis. Les États-Unis ont vécu exactement le même phénomène qu'on vit actuellement.

**M. Garon:** Mais, dans le cas de Charny et de Richmond, apparemment la voie est rentable. Le fédéral veut s'en débarrasser, mais les témoignages qu'il y a eu ont montré les impacts que cela aurait. À différents endroits, les gens ont montré qu'ils tenaient à cette voie. Je sais qu'éventuellement, si le fédéral l'abandonnait... La décision n'est pas rendue là-dedans?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, la décision n'est pas rendue, mais je suis un peu plus réservé quant au niveau de rentabilité. Selon nos analyses, chez nous, il n'est pas sûr qu'elle soit si rentable, dans le contexte actuel.

**M. Garon:** Oui, c'est dans le contexte actuel, mais...

**M. Côté (Charlesbourg):** À partir du moment où cela deviendrait...

**M. Garon:** Les chemins de fer se sont apparemment organisés pour la rendre moins rentable au cours des dernières années. Ils aiment autant l'abandonner.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il est clair que les compagnies de chemin de fer ont fait du délestage et se sont organisées pour être capables de prouver qu'un certain nombre de lignes n'étaient pas rentables. Cela, c'est clair.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est ce que le deuxième paragraphe est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle le paragraphe 3°.

**M. Côté (Charlesbourg):** "3° l'expression

"transport terrestre guidé" comprend le transport à propulsion électrique, hydraulique, mécanique, électromécanique ou autre, à sustentation mécanique, électrodynamique, électromagnétique ou par pression pneumatique, relié ou non à un réseau et exploité sur rail ou autre voie de guidage. "

**M. Garon:** Est-ce que c'est "sustension" ou sustentation? Vous avez dit "sustension. "

**M. Côté (Charlesbourg):** Sustentation. Vous avez raison, c'est sustentation. Je ne me suis pas entendu, alors vous faites bien de me le rappeler.

**M. Garon:** Qu'est-ce qu'on entend par "sustentation mécanique"?

**M. Fournier:** Des roues.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Fournier:** Des roues de métal directement sur des rails de métal.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que le paragraphe 3° est adopté?

**M. Garon:** Un instant.

**M. Côté (Charlesbourg):** À ce que je vois, vous êtes en train de sustenter chacun des éléments.

**M. Garon:** Je suis en train de regarder cela. Là, j'imagine que, comme on le dit dans le commentaire, on veut couvrir l'ensemble des systèmes de transport terrestre. Pourquoi dit-on "sur voie de guidage" quand on parle des chemins de fer, maintenant? Une voie de guidage, cela veut-il dire que c'est une voie où ce sont les rails de fer qui décident où le train va aller et non celui qui conduit?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier..

**M. Fournier:** Si on a pris l'expression "voie de guidage", c'est qu'on voulait couvrir les chemins de fer classiques et aussi le métro, par exemple, qui roule sur une piste de béton, mais qui est guidé par deux plaques de guidage sur les côtés, ainsi que d'autres systèmes.

**M. Garon:** À quoi sert le guidage?

**M. Fournier:** Essentiellement à s'assurer que le véhicule demeure sur la voie. Techniquement, cela augmente la capacité: quand on peut guider le véhicule, on peut augmenter de beaucoup la capacité d'un système.

**M. Garon:** En tout cas, ce n'est pas évident, quand on lit cela, de voir ce que cela vise. Mais ce sont des termes techniques du domaine?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Garon:** Qui viennent d'où? Français ou...

**M. Côté (Charlesbourg):** On le disait tantôt. C'est un peu un langage international très connu en Europe aussi..

**M. Garon:** À Vancouver, ils ne doivent pas dire cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** En français, cela doit être un petit peu difficile à Vancouver.

**M. Garon:** On dit: La version moderne des tramways que l'on construit présentement à Vancouver, mais, même si on les construit là-bas, je pense que les termes ne viennent pas de là.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non..

**M. Garon:** Les termes.....

**M. Côté (Charlesbourg):** Tantôt, un petit peu, je ne sais pas...

**M. Garon:** D'accord..

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, le paragraphe 3° est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'ensemble de l'article 1 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté..

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 2.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Pour l'application de la présente loi, sont assimilés à des travaux de construction les travaux de fondation, d'érection, de modification ou de démolition. " Il s'agit d'une disposition semblable à celle qu'on retrouve dans d'autres lois où ces travaux sont assimilés aux travaux de construction. Elle a pour but de s'assurer que les mesures de sécurité prévues pour les travaux de construction s'appliquent à ces travaux.

**M. Garon:** Avez-vous une remarque? Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 2 est adopté. J'appelle l'article 3.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La présente loi lie le gouvernement, ses ministères et les organismes qui en sont mandataires. "

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 4.

### Ouvrages de transport terrestre guidé

#### Travaux de construction

**M. Côté (Charlesbourg):** "La présente section ne s'applique pas aux travaux de construction concernant le métro exploité en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal. Elle ne s'applique pas non plus aux travaux de construction d'un ouvrage de transport terrestre guidé ne comportant aucun passage ou croisement à niveau qui s'étend sur une distance de moins d'un kilomètre." Comme nous le verrons dans les articles qui suivent, cette section du projet de loi permet au ministre des Transports de contrôler la sécurité des travaux de construction, premièrement, lorsque le promoteur veut déroger aux normes d'ingénierie et, deuxièmement, lorsque le gouvernement a prévu que les travaux devraient être préalablement annoncés et qu'il a été fait opposition au projet dans les délais prévus.

Compte tenu de l'implication du ministère des transports à toutes les étapes de la construction des lignes de métro à Montréal, il est apparu inopportun d'assujettir la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal à la procédure d'approbation de travaux prévues par le présent projet. Le premier alinéa de la disposition a pour objet de soustraire le métro de Montréal à cette procédure d'approbation de travaux. Le deuxième alinéa a pour objet d'étendre l'exception à une voie de guidage qui ne comporte aucun passage ni croisement à niveau et qui s'étend sur une distance de moins d'un kilomètre. Il est apparu inopportun de soumettre à un processus de consultation les travaux mineurs de construction.

**M. Garon:** Est-ce que votre contentieux vous a donné une opinion au sujet des conséquences, sur le plan de la responsabilité, d'avoir des obligations statutaires plutôt que des obligations... Le ministère verse des subventions et on est alors obligé de construire de telle façon. Il me semble que, pour la sécurité des gens, ce serait mieux qu'il y ait une obligation statutaire dans la loi, parce que cela leur permet des recours, qu'une entente, au fond, qui lie seulement deux parties.

**M. Côté (Charlesbourg):** On est dans une situation où le ministère doit, dans tous les cas, autoriser les travaux de construction du métro. Donc, cela doit être examiné sur le plan de toutes les normes qui régissent la construction et, à ce moment-là, non seulement en ce qui concerne la construction, mais aussi la sécurité des usagers.

Alors, il nous apparaissait, à tout le moins - je vais vérifier auprès du contentieux si

cet aspect-là a été examiné - qu'on avait les balises qui nous garantissaient une bonne qualité d'ouvrage à ce chapitre-là. Ce n'est pas du tout cela qui est remis en question jusqu'à maintenant, dans le cas du métro de Montréal.

**M. Garon:** Je comprends! Le métro ne se plaindra pas, il ne dira pas un mot.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, mais...

**M. Garon:** Le citoyen qui ne sait pas qu'il va avoir un accident dans tant d'années, il ne se plaindra pas non plus. Il me semble que, lorsqu'il y a des obligations statutaires dans la loi, cela donne des recours aux citoyens par rapport à des obligations qui auraient pu ne pas être respectées et qui auraient touché la sécurité des passagers et des citoyens. Là, ils ne peuvent pas plaider une entente de subvention entre le ministère et le métro. C'est dans ce sens-là, parce que ça m'apparaît être préjudiciable aux futurs passagers de ces organismes qui sont exclus. C'est dans ce sens-là. Je n'essaie pas de mettre le blâme ici et là car, en fin de compte, je ne le sais même pas, je vais vous le dire bien franchement, mais, comme le programme du Parti libéral c'est de maîtriser l'avenir, j'imagine que ce n'est pas de gérer le passé...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est clair et net: c'est de maîtriser l'avenir.

**M. Garon:** Dans *Le Devoir* du 13 octobre 1988, on titrait: Transport en commun, les portes papillons contre l'effort piston." Vous voyez la face du gars, il a l'air de forcer en sacrifice pour sortir de là-dedans et, comme ça passe vite, il peut y avoir un certain danger. Si pour ouvrir les portes il vous faut une force de tant de chevaux vapeur et que vous ne l'avez pas, vous pouvez rester coincé dans les portes.  
(16 h 15)

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous prenez un bon exemple, sauf qu'il faut faire attention, il faut bien distinguer ce que l'on fait là par rapport à ce qui se passe là. On parle de construction. J'aurais des maudits problèmes à expliquer cela aux gens, si ça arrivait dès la première journée où on le met en opération, alors qu'il vient d'être construit. Cela dépend si c'est un MR-63 ou un MR-73: si c'est un MR-63, il se trouve à avoir 25 ans, alors que, si c'est un MR-73, il a quinze ans. Cela fait directement référence à l'entretien. On sait que dans le cas du métro de Montréal, il y a des problèmes. Ces wagons ont été vendus et financés sur 40 ans. Ils devraient donc avoir une vie utile de 40 ans, dans la mesure où un entretien régulier est fait. Personne ne nous a fait la démonstration qu'il n'y a pas eu d'entretien régulier, mais il y a eu un certain nombre de problèmes.

À ce point de vue, Bombardier se penche

tout de même là-dessus et fait des analyses pour être capable de découvrir tout ça. Mais à moins de méconnaître la portée de la loi... La portée de la loi ne vise pas à régler ce problème.

**M. Vigneault (Pierre-Paul):** Non. Cela ne vise que les travaux de construction.

**M. Garon:** Oui, mais, je vous donne un exemple...

**M. Vigneault:** Oui, mais, en ce qui concerne l'entretien de la voie et l'entretien de l'équipement, le métro pourra être assujéti à l'application de la loi. Il s'agit purement des travaux de construction, des infrastructures, des structures...

**M. Garon:** Oui, mais les travaux de construction... Pourquoi, à ce moment, exclure le métro et...

**M. Vigneault:** Essentiellement parce qu'il...

**M. Garon:** ...les travaux de construction d'un ouvrage de transport terrestre guidé ne comportant aucun passage ou croisement à niveau qui s'étend sur une distance de moins d'un kilomètre? C'est parce qu'il peut y avoir des erreurs de construction.

**M. Vigneault:** Oui, mais il s'agit de travaux mineurs, dans le deuxième cas, qui n'impliquent pas la sécurité à un croisement, dans le cas du moins d'un kilomètre. Dans le cas du métro, c'est que les processus de contrôle qui sont faits au moment où on décide des travaux apparaissent suffisants pour ne pas exiger l'application d'un système que l'on a conçu à partir du projet de loi fédéral et qui doit essentiellement s'appliquer aux chemins de fer fédéraux. C'est un nouveau système que le *gouvernement* fédéral met en place pour s'assurer de la sécurité dans la construction des travaux de chemin de fer, et, si cela fait appel à des oppositions de regroupements de citoyens, éventuellement, en ce qui concerne la localisation de la voie, ces oppositions pourront se manifester à Montréal à plusieurs niveaux d'intervention avant que les travaux commencent.

Quant à la conformité de l'ouvrage avec les normes d'ingénierie, il serait fort étonnant que les gouvernements laissent la STCUM construire à leurs frais des ouvrages qui ne seraient pas conformes aux normes d'ingénierie.

**M. Garon:** Je ne connais pas les normes de construction d'un chemin de fer, mais je regarde la sortie du pont de Québec et je vais vous dire une chose, je suis persuadé qu'un étudiant qui passerait un examen et qui ferait une sortie comme celle-là ne réussirait pas son examen, cela n'a pas de sens. C'est totalement fou, toutes les sorties qu'il y a. À la sortie du pont de Québec, quand vous venez par le vieux pont, ou

par le pont neuf, vous coupez tout le monde; cela n'a aucun sens, il n'y a pas de sécurité. Pourtant, ce doit être des ingénieurs avec des diplômes...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui...

**M. Garon:** ...sur les murs qui ont fait cela et ils doivent charger le même prix que les autres.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, mais il faut faire attention. Moi aussi cela m'a inquiété, parce que nous en avons discuté à plusieurs reprises, et il y a justement une étude en cours qui est sur le point d'être terminée, qui va nous dire ce qui doit être fait pour rendre la géométrie plus sécuritaire et avoir une meilleure fluidité. Mais, à ce que l'on me dit - et heureusement vous n'étiez pas là, ce n'était pas sous votre régime ni sous le mien non plus - c'est qu'on a fait des choix, à l'époque, compte tenu des moyens financiers qu'on avait. L'ingénierie avait proposé des choses qui étaient plus selon les règles de l'art, mais ce n'était pas à la portée financière du gouvernement, à l'époque, bien que cela répondait très largement à la circulation de l'époque. Maintenant, il y a plus de circulation, donc les problèmes de circulation sont plus évidents. Mais, finalement, l'étude qui va nous proposer des solutions va finir par corriger tout ça. Alors, il ne faudrait pas jeter le blâme sur les ingénieurs de l'époque, sur le plan de la conception, parce que la conception pouvait être parfaite.

**M. Garon:** Ah! ce n'est pas possible.

**M. Côté (Charlesbourg):** À l'époque, elle pouvait... Non, non

**M. Garon:** Moi, je le prends tous les jours, le pont Laporte.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, non. Mais, on se comprend?

**M. Garon:** Le pont de Québec, ça n'a pas de bon sens, c'est dangereux.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, oui. D'ailleurs, il est dangereux parce qu'il y a beaucoup de trafic.

**M. Garon:** Non, c'est mal fait. Quand vous sortez, par exemple, du boulevard Champlain et que vous prenez le pont Laporte, là, il ne faut pas que vous manquez quelqu'un, parce que vous allez vous faire rentrer dedans. C'est droit comme ça; vous sortez et pouf! Vous sortez d'une voie et il faut que vous traversiez une autre voie, c'est dangereux.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je ne dis pas le

contraire. C'est clair et je suis convaincu que l'étude va démontrer ça. Mais c'était moins problématique dans le temps où il y avait moins de circulation. Le volume de circulation augmentant, ça crée plus de problèmes.

**M. Garon:** Je crois ça aussi.

**M. Côté (Charlesbourg):** Alors, à l'époque ils ont décidé que le pont était important. Ils ont construit le pont, mais ils ont fait des sacrifices sur le plan des aménagements géométriques, tant du côté sud que du côté nord. Là, on est à l'époque où il faut apporter des correctifs. Mais ce n'est pas une erreur de conception; on a donné une enveloppe budgétaire à des professionnels et on leur a dit: C'est à l'intérieur de ça que vous devez entrer, car c'est à ces seules conditions que le projet peut se faire. Alors, ils ont fait des sacrifices et c'est au niveau de cette géométrie qu'on a coupé. Donc, en principe, le génie peut faire des choses extraordinaires s'il n'a pas de limite d'argent, c'est clair. Mais, à partir du moment où on lui impose une limite d'argent, il doit faire des choix. Alors, dans le cas présent, moi, je n'ai pas d'inquiétude quant à la construction du métro et aux choix qui seront faits: l'expertise est là et il y a des firmes qui ne demandent pas mieux que de travailler. Alors, il y aura des propositions qui, de toute façon, devront être approuvées et soumises à une consultation publique. L'idée est que, la consultation publique se faisant, à ce moment-là, tout le monde a la possibilité de s'exprimer et, d'un côté comme de l'autre, la STCUM ou la CUM ne peut pas procéder à la réalisation d'un métro si elle n'a pas eu l'approbation du ministère des Transports. Cela nous paraissait assez fort pour être capables de passer à travers.

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, l'article 4 est adopté sur division. J'appelle l'article 5.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut entreprendre des travaux de construction d'un ouvrage de transport terrestre guidé qui, selon un règlement, doivent être annoncés avant qu'ils ne le soient conformément à la présente section.

"Nul ne peut entreprendre des travaux de construction d'un ouvrage de transport terrestre guidé qui dérogent aux normes d'ingénierie reconnues sans avoir obtenu au préalable l'approbation du ministre-

Peut-être que le commentaire peut nous éclairer un peu: Cette disposition de droit nouveau rendra obligatoire l'annonce de certains projets de construction pour permettre à toute personne d'exiger du promoteur qu'il obtienne l'autorisation préalable du ministre des Transports, lorsqu'il estime que la réalisation de

l'ouvrage constituerait une menace à sa sécurité ou à celle de ses biens. Devront également être approuvées par le ministre des Transports les dérogations aux normes d'ingénierie qui pourraient être souhaitées, notamment à des fins expérimentales. La mise en oeuvre de ces mécanismes de contrôle nécessite l'adoption d'un règlement qui indiquera quels sont les travaux qui devront être annoncés. Dans une première étape, nous prévoyons soumettre à ce processus uniquement les travaux en ce qui concerne la construction de passages et de croisements à niveau. Dans une deuxième étape, nous pourrions appliquer aux entreprises québécoises une réglementation semblable à celle qui sera appliquée aux entreprises fédérales par le gouvernement du Canada. Le système de contrôle prévu par cette section s'inspire de celui adopté par le Parlement canadien dans la Loi sur la sécurité ferroviaire et nous permettra de tirer profit des expertises du gouvernement fédéral en cette matière.

**Le Président (Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 5?

**M. Garon:** Pourquoi vouloir faire seulement des passages à niveau dans un premier temps plutôt que couvrir le champ?

**M. Côté (Charlesbourg):** Pourquoi prendre l'approche du fédéral?

**M. Garon:** Bien, comme vous le dites dans le paragraphe 2 de vos commentaires: "Dans une première étape, nous prévoyons soumettre à ce processus uniquement les travaux en ce qui concerne la construction de passages et de croisements à niveau. Dans une deuxième étape, nous pourrions appliquer aux entreprises québécoises une réglementation semblable à celle qui sera appliquée aux entreprises fédérales par le gouvernement du Canada."

**Le Président (Saint-Roch):** M. Fournier?

**M. Fournier:** Alors, les problèmes réels qu'on vit, ce sont d'abord des problèmes de passages à niveau, ce sont des problèmes courants. Des constructions ferroviaires, il ne s'en fait pas souvent et pas beaucoup.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il s'en défait.

**M. Fournier:** Oui. Il s'en défait plus qu'il ne s'en fait.

**M. Garon:** Non, mais la démolition est comprise. Dans la définition, la démolition, selon les règles de l'art, est comprise: la fondation, l'érection, la modification ou la démolition.

**M. Fournier:** Mais ce qui se défait, c'est surtout ce qui est de juridiction fédérale.

**M. Garon:** Parce que vous n'avez pas.. Je vous écoute parler et c'est comme si vous disiez: Le champ qu'on couvre n'augmentera pas au cours des prochaines années. Moi, j'ai l'impression qu'il peut augmenter parce que, le fédéral se retirant de voies principales, il pourrait y avoir des gens, comme aux États-Unis, qui vont exploiter de façon privée des voies secondaires, 50 milles, 100 milles, 25 milles. Comme les gens qui ont des petits traversiers sur le fleuve..

**M. Côté (Charlesbourg):** D'ailleurs, je dois vous dire que M. Fournier est celui qui m'a convaincu que l'approche de l'entreprise locale pouvait être une alternative valable pour les gens du Québec. Il est parti tout seul..

**M. Garon:** Hein?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il est parti tout seul. Il était le seul, au ministère, à croire qu'il fallait mener une bataille sur les chemins de fer, et on a réussi à convaincre du monde. Alors, c'est pour cela que M. Fournier est celui qui, au ministère, a une très bonne vision de l'avenir quant aux chemins de fer. Et, effectivement, nous croyons que cela va finir par déboucher sur des compagnies de chemin de fer locales. Nous souhaitons qu'elles soient davantage sous la responsabilité du fédéral, parce que c'est leur responsabilité première; quand ils démantèlent, ils doivent combler les manques à gagner, surtout à la suite du projet de loi C-18 où il y a des sommes d'argent prévues dans la conversion des entreprises pour transporter les marchandises. Et on voulait faire reconnaître les compagnies de chemin de fer d'intérêt local au même titre que les compagnies de transport par camion qui transporteraient les copeaux qui, traditionnellement, étaient transportés par chemin de fer.

**Le Président (Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 5?

**M. Garon:** Vos commentaires vont plus loin que le texte, parce que le texte ne dit pas que vous allez vous contenter des passages à niveau. Le texte de l'article.

**M. Vigneault:** Effectivement, le pouvoir est beaucoup plus étendu que.. Oui. Le pouvoir d'adopter le règlement n'est pas restreint. C'est simplement une indication de ce qu'on entend faire présentement avec les règlements à venir..

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 6.

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'annonce de travaux de construction est faite par un avis publié de la manière prescrite par règlement. Cet avis indique la nature et la localisation des

travaux projetés, le nom et l'adresse du promoteur de l'ouvrage de transport terrestre guidé, l'endroit où les plans, profils, dessins et devis, conformes aux règlements, peuvent être consultés et la période fixée conformément au règlement pendant laquelle il peut être fait opposition aux travaux." C'est donc de rendre disponibles, pour consultation, les plans et devis et finalement la période d'opposition. Donc, c'est sur le plan réglementaire qu'on pourra finaliser ces choses-là.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 7.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre des Transports peut prolonger la durée de la période où il peut être fait opposition aux travaux."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 8?

**M. Côté (Charlesbourg):** Toute personne intéressée peut s'opposer à la réalisation totale ou partielle des travaux qui ont été annoncés si elle estime que la réalisation de l'ouvrage constitue une menace à sa sécurité ou à celle de ses biens." C'est tout à fait normal parce que, dans la mesure où on ne permettrait pas à quelqu'un de s'opposer, ça ne donne rien de consulter.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 8 est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 9.

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'opposition doit être formulée par écrit, préciser l'intérêt de l'opposant et contenir tous les motifs pour lesquels elle est faite. Elle doit être signifiée conformément au Code de procédure civile au promoteur de l'ouvrage avant la date d'expiration de la période d'opposition et être transmise au ministre avec une preuve de signification. Le désistement de l'opposant doit aussi être formulé par écrit et être transmis au promoteur de l'ouvrage et au ministre."

**M. Garon:** L'opposition faite au promoteur lui-même... Vous n'avez pas l'impression que ça devrait être un organisme qui joue un rôle d'arbitre? Si c'est transmis au promoteur de l'ouvrage...

**M. Fournier:** C'est parce que ça empêche le promoteur de commencer l'exécution des travaux avant d'avoir obtenu l'autorisation du ministre. Quand une opposition lui est signifiée, ça retarde son calendrier de construction. C'est sûr que c'est le ministre qui aura à assurer l'application de la disposition qui empêche le commencement des travaux, mais le promoteur ne pourra pas invoquer qu'il n'en connaissait pas l'opposition. (16 h 30)

**M. Garon:** Je ne suis pas sûr de cela quand on lit l'article 6 et l'article précédent 8 et si vous les interprétez les uns par les autres. Remarquez bien que même votre commentaire est un peu conditionnel. Vous dites: Cette ouverture devrait permettre un contrôle a priori. Il n'est évident nulle part.

**M. Fournier:** Regardez. C'est à l'article 11, qu'on va voir un peu plus tard. Au début, on doit annoncer les travaux de façon obligatoire. Lorsqu'on les a annoncés, on va voir à l'article 11 qu'on ne peut pas commencer les travaux avant la fin de la période d'opposition ou avant d'avoir obtenu la permission du ministre s'il y a une opposition qui demeure au dossier.

**M. Garon:** Mais, le ministre, c'est théorique. Ce n'est pas le ministre, ça doit être un fonctionnaire et on pense vraiment que c'est mieux comme cela que sous un genre de corps administratif, une instance quasi judiciaire parce qu'un fonctionnaire peut avoir toutes sortes de pressions sur le dos tandis qu'un organisme quasi judiciaire est moins soumis aux pressions étant un genre de tribunal, avec les pouvoirs que cela donne et avec aussi des conséquences pour ceux qui essaient d'influencer le tribunal. On ne peut pas influencer un tribunal comme on veut. André Ouellet s'est aperçu de cela. Il ne l'avait même pas influencé. Il avait appelé le juge après pour l'engueuler, apparemment, si je me le rappelle bien, dans l'affaire du sucre, justement. Mais, il me semble que ce serait mieux un organisme plus indépendant.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Bien sûr que ce projet de loi est inspiré de ce qui s'est passé un peu au fédéral. Au fédéral, avant, le pouvoir était entre les mains de la Commission canadienne des transports. Le système était tellement sclérosé qu'ils ont décidé de mettre cela dans des mains plus dynamiques, de mettre cela entre les mains du ministre. C'est exactement ce qui s'est passé avec l'Office national des transports. Avec la loi C-18, ils ont confié cela au ministre compte tenu de l'expérience vécue. C'est un peu de cela qu'on s'inspire, se disant qu'on est bien meilleurs qu'au fédéral, mais peut-être est-on pareils à l'occasion aussi. Dans ce sens, on souhaite que ce soit ce qui est là.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Vigneault.

**M. Vigneault:** On a aussi au ministère des Transports une expertise d'ingénierie dans les infrastructures routières qu'on a développée qui pourrait peut-être être utilisée alors qu'à la commission l'expertise qui a été développée est une expertise purement économique jusqu'à présent. Or, au lieu de demander à la Commission des transports de développer une expertise particulière pour décider des aspects techniques des travaux de construction dans le domaine ferroviaire, on a préféré laisser cela au ministre comme le gouvernement fédéral le fait.

**M. Garon:** Si on regarde le cas du pont de Québec présentement, je dois vous dire qu'ils se renvoient la balle l'un à l'autre. Il est en train de tout rouiller. Il y a un peu de travaux qui se font, mais on parle de 10 000 000 \$ qu'il faudrait mettre sur le pont pour qu'il soit correct. Je comprends que celui qui passe ne peut pas évaluer cela, mais quand il voit le pont rouillé comme cela...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est inquiétant visuellement, mais cela ne l'est pas structurellement. C'est clair que c'est choquant pour la vue.

**M. Garon:** Mais, cela doit raccourcir la vie

**M. Côté (Charlesbourg):** Celui qui va tenter d'affirmer que cela la rallonge, il va avoir des problèmes. Cela ne la rallonge certainement pas parce que, en fin de compte, on n'aurait pas eu besoin de mettre de la peinture. Alors, dans ce sens-là, chez nous, à tout le moins, le département des structures surveille cela de très près depuis déjà un bon moment. Toutes les analyses qui nous parviennent nous confirment qu'il n'y a pas de problème de sécurité du pont pour plusieurs années, malgré le fait qu'il pourrait ne pas y avoir d'entretien. Je sais que l'action entreprise par un groupe d'universitaires et d'hommes d'affaires, dans la région de Québec, va certainement finir par porter fruit. Quant aux responsabilités du ministre des Transports concernant le pont de Québec, elles ont toutes été assumées et prises. On a dépensé des sommes assez importantes au cours des dernières années.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 9?

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 9 est adopté sur division. J'appelle l'article 10.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre peut, à la demande du promoteur de l'ouvrage de transport terrestre guidé, rejeter une opposition

lorsqu'il estime que l'opposant n'a manifestement pas d'intérêt ou que l'opposition est dilatoire.

"Copie de la décision du ministre est transmise à l'opposant et au promoteur de l'ouvrage dans les quinze jours de la décision."

**M. Garon:** Si elle est uniquement dilatoire je pense que c'est justifié. Mais si "l'opposant n'a manifestement pas d'intérêt", qu'est-ce que cela veut dire? Au fond, si quelqu'un s'oppose parce qu'un travail n'est pas sécuritaire, qui n'aurait pas d'intérêt, à ce moment-là? Tout passager futur ou utilisateur éventuel pourrait avoir un intérêt, ou l'intérêt public.

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour toutes sortes de raisons, effectivement, on peut avoir quelqu'un qui décide de faire de l'opposition.

**M. Garon:** Non, cela je le comprends, la partie où l'opposition est dilatoire.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui..

**M. Garon:** Mais, c'est l'autre où "l'opposant n'a manifestement pas d'intérêt". C'est une question de sécurité que je ne comprends pas.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, je pense qu'on a adopté un article précédemment qui disait: pour la sécurité d'une personne ou des biens d'une personne. Prenons un gars de Matapédia qui voudrait se plaindre ou empêcher des travaux sur le chemin de fer à La Romaine; il n'est pas évident que sa sécurité soit en danger, ni celle de ses biens. Il y a des bonnes chances que ses biens soient à Matapédia.

**M. Garon:** Cela peut être un pêcheur de saumon. Il va prendre le train.

**M. Côté (Charlesbourg):** En tout cas, s'il prend le train pour aller pêcher le saumon, on va le faire suivre par les gardes-chasse.

**M. Garon:** Avec le permis.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour aller à la pêche au saumon, cela va mieux en canot..

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 10?

**M. Garon:** C'est parce qu'on dit toujours que c'est le ministre. Le ministre fait cela comme s'il était un tribunal. Cela fait drôle. Si c'était un tribunal, bon, je dirais: Le tribunal, c'est sa tâche de voir cela. Mais là, c'est le ministre, c'est-à-dire que c'est un fonctionnaire

de son ministère qui va faire cela, ce n'est pas lui-même, normalement. Si c'était le ministre de l'Éducation, je ne dis pas.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si c'était le ministre de l'Éducation?

**M. Garon:** Oui. Apparemment, il signe tout. Apparemment, quand il part avec des valises la fin de semaine, s'il ne revient pas le lundi ou le mardi, le ministère est bloqué parce qu'il est parti avec les documents.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il n'est pas tout seul à faire cela. J'en connais un en face de moi qui avait cette réputation dans les ministères où il a passé.

**M. Garon:** Oui, mais c'était de la petite bière apparemment comparé au ministre de l'Éducation. Ha, ha, ha! Ce n'était pas dans la même ligue. Ce n'est pas cela, dans le fond. Ce n'est pas le ministre, c'est un fonctionnaire. Ce n'est pas la même chose qu'une forme de tribunal.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais ce ne serait quand même pas n'importe quelle délégation. Il y a, quand même, des gens raisonnables dans la fonction publique et on ne confie pas des responsabilités comme celles-là à des gens qui seraient déraisonnables. C'est un élastique. Cela s'enlève aussi vite que cela s'est donné, un pouvoir comme celui-là, un pouvoir de signature. Dans ce sens-là, il y a un certain degré aussi.

**M. Garon:** Tantôt, vous avez dit qu'il n'y avait pas d'expertise technique au ministère..

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'on s'était basé en bonne partie sur l'expertise fédérale. Eux, ils ont, quand même, une plus longue tradition sur le plan de...

**M. Garon:** J'admets cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est pour cela qu'on a dit qu'on s'inspirait de ce qui se passait au fédéral. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas d'expertise au ministère. Il y a M. Fournier qui est là au ministère et qui a travaillé et oeuvré chez nous. Écoutez, on se comprend bien. Ce sont cinq chemins de fer? On a cinq chemins de fer sous notre juridiction. S'il avait fallu avoir une équipe d'experts et de techniciens, je pense que cela aurait été un peu scandaleux. Au fur et à mesure que les besoins viendront, bien sûr que l'équipe pourra être augmentée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 10?

**M. Garon:** Bien, moi, c'est le fait que c'est

un fonctionnaire - point - qui va faire cela. Sur division et pour la même raison.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté sur division. J'appelle l'article 11.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le promoteur de l'ouvrage ne peut commencer les travaux de construction pendant la période où il peut être fait opposition aux travaux ni, s'il y a opposition, sans avoir obtenu l'approbation du ministre. " C'est tout à fait normal parce que certains promoteurs pourraient en profiter pour avancer les travaux de façon telle qu'ils ne puissent plus être arrêtés.

**M. Garon:** Pour ce bout-là, il n'y a pas de problème. La seule affaire, c'est encore "sans avoir obtenu l'approbation du ministre", c'est à dire du fonctionnaire.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais c'est le ministre qui en est toujours responsable. Je comprends que, demain matin, s'il y a une bourde qui est commise par le fonctionnaire, c'est le ministre qui est au "cash". C'est dans ce sens-là. La responsabilité ministérielle demeure toujours. La délégation de signature est là. C'est celui qui l'a déléguée qui en a la responsabilité.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 12.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La demande d'approbation doit être accompagnée de la réponse du promoteur de l'ouvrage de transport terrestre guidé à tous les motifs d'opposition et de son opinion motivée concernant la compatibilité des travaux avec la sécurité des personnes et des biens." Oui.

**M. Garon:** Juste un mot. Indiquez l'article 11 sur division pour la même raison. D'accord? Je m'excuse.

**M. Côté (Charlesbourg):** Pas de problème. "Lorsque la réalisation des travaux comporte une dérogation aux normes d'ingénierie reconnues, la demande d'approbation doit être accompagnée d'une déclaration du promoteur de l'ouvrage de transport terrestre guidé indiquant la nature et les motifs de la dérogation. "

**M. Garon:** Pour la même raison. C'est encore un fonctionnaire qui va faire cela tout seul. Je ne suis pas convaincu de cette formulation-là pour cette raison-là, pas pour le reste du contenu. Alors, sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, l'article 12 est adopté sur division. J'appelle l'article 13.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre peut demander à une personne ou à un organisme une expertise sur la sécurité des travaux projetés ou de la dérogation aux normes d'ingénierie reconnues pour les personnes et les biens. Il en informe par écrit sans délai le promoteur de l'ouvrage et tout opposant. " Je pense que c'est une question de sécurité de pouvoir aller vérifier à l'extérieur si, effectivement...

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 14.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre peut exiger, avant de rendre sa décision, que le promoteur de l'ouvrage lui fournisse des informations additionnelles dans un délai imparti. "

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 14?

**M. Garon:** Adopté.  
(16 h 45)

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 15.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre, peut s'il estime que la réalisation de l'ouvrage ou la dérogation aux normes d'ingénierie reconnues est compatible avec la sécurité des personnes et des biens, approuver la réalisation totale ou partielle des travaux ou la dérogation, selon le cas. Il peut refuser de donner son approbation ou la subordonner aux conditions qu'il détermine. "

**M. Garon:** Je lis ce que vous dites ici: Il pourrait ainsi exiger qu'un passage à niveau soit muni d'un système de signalisation électronique construit en même temps que le passage à niveau, qu'une barrière protégeant contre l'écoulement de produits toxiques figure aux plans et soit réalisée en même temps que la voie de guidage.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce sont des exemples de travaux qui pourraient être exigés. Autrement dit, c'est oui, à telle condition.

**M. Garon:** Mais comment cela va-t-il se passer concrètement? La demande se fera à un fonctionnaire. On dit: "Le ministre peut, s'il estime que la réalisation de l'ouvrage". Ou bien le ministre tranche, car il peut arriver des cas où cela ira jusqu'à son bureau.

**M. Côté (Charlesbourg):** À ce moment-ci, c'est le ministre. C'est lui qui va, de par les règles administratives, décider ce qui doit lui être soumis et ce qui peut aller au fonctionnaire qui aura la délégation de signature. À cinq chemins de fer sous notre responsabilité, je pense que ça peut passer par les mains du

ministre.

**M. Garon:** C'est-à-dire que oui et non, parce que vous avez mis à part les travaux des métros. Cela fait beaucoup plus que cinq chemins de fer, au fond. Vous dites: On le fait par nos contrats, par nos subventions, parce qu'on paie tout ça.

**M. Côté (Charlesbourg):** De toute façon, dans le cas des métros, cela se fait déjà, quant aux constructions des ouvrages qui sont acceptées et approuvées par le ministre.

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 15 est adopté sur division. J'appelle l'article 16.

**M. Côté (Charlesbourg):** Toute décision du ministre doit être écrite et motivée. Elle est transmise au promoteur de l'ouvrage et à tout opposant dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la demande d'approbation par le ministre.

"N'est pas comptée dans ce délai la période comprise entre la date où le ministre a demandé des informations additionnelles jusqu'à celle où les informations lui sont transmises et la période comprise entre la date de la demande d'expertise et le dépôt du rapport de l'expert ou la période d'enquête à compter de la date où elle est annoncée par le ministre."

Finalement, il s'agit de faire connaître par écrit la décision et les délais qui doivent courir quant au processus de prise de décision..

**M. Garon:** Adopté..

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 17.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le promoteur de l'ouvrage doit, à la fin des travaux de construction et avant la mise en service de l'ouvrage, transmettre au ministre un affidavit de l'ingénieur responsable des travaux attestant qu'ils ont été réalisés en conformité avec les normes d'ingénierie reconnues, les conditions d'approbation du ministre ou les normes de construction prescrites par règlement lorsqu'aucune approbation n'est requise."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a deux places visées dans ce cas-ci: d'abord, moins d'un kilomètre...

**M. Garon:** C'est ce que je pensais.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...et, deuxièmement, dans la mesure où il y a une publication des

travaux et qu'il n'y a pas d'opposition. Ce sont les deux cas.

**M. Garon:** Même s'il n'y a pas d'opposition, la conformité avec les normes est vérifiée également.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est le ministère qui ferait cela aussi.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 18.

### Signalisation et passage à niveau

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'une vole de guidage doit installer et entretenir à chaque passage à niveau un panneau de signalisation conformément aux normes prescrites par règlement." Cette disposition reprend dans une formulation nouvelle l'obligation prévue par l'article 118 de la Loi sur les chemins de fer de signaler les passages à niveau. Ce panneau de signalisation, tout comme ceux régis par le Code de la sécurité routière, devra être placé et entretenu conformément aux normes prescrites par règlement.

**M. Garon:** Est-ce que cela change quelque chose par rapport au système actuel?

**M. Côté (Charlesbourg):** On reprend, finalement, ce qui se passe actuellement, essentiellement.

**M. Garon:** Cela ne vise pas à changer quelque chose.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non..

**M. Garon:** Et c'est le propriétaire lui-même qui met...

**M. Côté (Charlesbourg):** La signalisation.

**M. Garon:** Cela me fait penser à un cas qui est arrivé il n'y a pas longtemps. Un homme, après avoir pris un coup de trop, a circulé sur la voie ferrée et, quand les policiers l'ont arrêté après avoir fait un kilomètre ou deux - cela s'est passé il n'y a pas longtemps, il y un an à peu près - il a dit: Je trouvais cela drôle aussi, on n'indiquait pas les rues où tourner. Apparemment il ne s'était jamais rendu compte qu'il était sur la voie ferrée.

**M. Côté (Charlesbourg):** J'espère qu'ils lui ont fait passer un test.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 18 est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 19.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre peut, pour régir la circulation des véhicules sur une voie de guidage ou celle des véhicules routiers aux abords d'un passage ou d'un croisement à niveau, exiger du propriétaire d'une voie de guidage l'installation, dans le délai qu'il détermine, du système de signalisation qu'il prescrit le long de la voie de guidage ou à l'intérieur des véhicules de transport terrestre guidé.

"Le ministre peut également exiger que des barrières soient installées, dans le délai qu'il détermine, aux abords d'un passage à niveau muni d'un système de signalisation." Finalement, on reprend l'esprit de l'article 201.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a d'autres interventions là-dessus?

**M. Garon:** Avez-vous un médecin qui vous suit?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, de manière régulière.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a un changement par rapport au régime existant?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** Cela va plus loin que l'article 201 de la vieille Loi sur les chemins de fer, chapitre C-14. À ce moment-là, on n'avait pas de système de signalisation comme tel, on parlait de barrières. Mais cela reprend la pratique courante.

**M. Garon:** Oui. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 20.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'une voie de guidage doit, dans le délai prescrit par le ministre, installer les systèmes de signalisation et de barrières prescrits par le ministre."

**M. Garon:** Sous quelle forme est-ce prescrit?

**M. Côté (Charlesbourg):** Par règlement.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 21.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'un système

de signalisation d'un passage à niveau est défectueux, le propriétaire de la voie de guidage doit poster, de chaque côté d'un passage à niveau, un signaleur au passage des véhicules de transport terrestre guidé jusqu'à ce que la réparation soit complétée."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 22.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une municipalité ou du propriétaire d'un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers, exiger du propriétaire d'une voie de guidage qu'il effectue les travaux de construction qu'il détermine à un passage à niveau ou qu'il en effectue le déplacement ou l'étagement.

"Le propriétaire de la voie de guidage doit effectuer ces travaux dans le délai que le ministre prescrit."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 22?

**M. Garon:** Encore là, le ministre se trouve à jouer un rôle d'arbitre, au fond.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si c'est sécuritaire.

**M. Garon:** Mais là, la sécurité est dans le fonctionnement...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est-à-dire qu'il pourrait arriver qu'une municipalité ait un chemin qui croise un chemin de fer, que ce soit non sécuritaire et que la municipalité demande qu'il y ait des travaux pour le rendre plus sécuritaire. À ce moment-là, le ministre peut exiger que ces travaux soient faits. Évidemment, ce qui nous guWe là-dedans, c'est toujours une question de sécurité du public.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 23.

### Protection de la voie de guidage

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'une voie de guidage doit l'entretenir conformément aux normes prescrites au code de sécurité adopté par règlement et, s'il est l'exploitant de cette voie, aux règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre."

**M. Garon:** Quelle différence faites-vous entre les règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre?

**M. Vigneault:** On va le voir plus loin, les

exploitants peuvent proposer au ministre des règles de sécurité, les soumettre à son approbation. À ce moment-là, il n'y a pas de différence: les règles de sécurité approuvées ont la même valeur que celles qui sont imposées. C'est dans un cas où la règle proposée par l'exploitant n'est pas satisfaisante ou dans les cas où l'exploitant ne propose pas de règles de sécurité que le ministre peut en imposer lui-même. Il n'y a pas de différence quant au caractère obligatoire de la règle; dans les deux cas, ce sont des règles obligatoires.

**M. Garon:** Les règles de sécurité sont indiquées dans le pouvoir réglementaire?

**M. Vigneault:** Oui..

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 24 et nous avons un papillon..

**M. Garon:** Ah! Pourtant, il fait un peu froid pour les papillons. Ils sont dans les cocons..

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah, ce sont uniquement des papillons de forme. On en a quelques-uns, mais vous allez voir.

**M. Garon:** J'ai remarqué que vous aviez trois projets de loi inscrits au feuilleton...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui..

**M. Garon:**... qui ne sont pas encore déposés?

**M. Côté (Charlesbourg):** Mardi..

**M. Garon:** Pardon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Mardi.

**M. Garon:** Est-ce qu'il s'agit de projets de loi volumineux ou non?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y en a un qui est d'un peu plus d'importance. Il y en a un autre qui va s'inscrire au feuilleton, celui sur la voirie, dont je souhaiterais voir le principe adopté, mais l'étude article par article serait après les fêtes, en prenant le temps..

**M. Garon:** Celui qui est long?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, il est un peu plus volumineux, environ 80 à 90 articles. Celui qui sera le plus long pour cet automne, c'est celui sur la Régie de l'assurance automobile, qui fait suite à notre commission parlementaire et que le Comité de législation est en train de finaliser. Je voudrais vous proposer, la semaine prochaine, d'avoir les mêmes séances d'informa-

tion, si cela vous sourit. Ce sera le plus gros des projets de loi de cet automne.

**M. Garon:** Puis l'autre?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y en a un qui concerne la STCUM quant aux trains; c'est un petit projet de loi de trois articles. Il restera le vrac et un projet de loi sur le Code de la sécurité routière. Le vrac, c'est le règlement de tout le dossier des artisans.

**M. Garon:** Combien?  
(17 heures)

**M. Côté (Charlesbourg):** Douze articles. Ce ne sont pas des projets de loi très..

**M. Garon:** Cela fait quatre au total?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. La voirie, c'est juste la deuxième lecture, ce n'est pas l'article. Incluant celui-là, il y en a cinq.

**M. Garon:** Incluant celui-là.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Une petite soirée d'ouvrage. Est-ce qu'il y a des interventions à l'amendement proposé à l'article 24?

**M. Côté (Charlesbourg):** On va le lire d'abord, M. le Président, je pense.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer, dans la première ligne de l'article 24 du projet de loi, le mot "écrite" par le mot "expresse".

**M. Garon:** Une chance qu'il a. Ce n'est pas nécessairement écrit?

**M. Vigneault:** Dans les opérations du métro, cela peut être transmis par système électronique.

**M. Garon:** Par système électronique vous entendez quoi?

**M. Côté (Charlesbourg):** Un bélineo.

**M. Garon:** C'est écrit cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ou un FAXCOM.

**M. Garon:** Un bélineo, c'est écrit?

**M. Vigneault:** Bélineo, c'est écrit, oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** Cela peut aller plus loin que cela quand on parle de régulation électronique de

la circulation.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** Tout ce que cela vise, c'est que, dans le cas de la circulation d'un véhicule sur une voie de guidage, le régulateur qui contrôle la circulation doit être au courant, il doit autoriser le mouvement, mais il peut le faire d'une façon électronique et pas nécessairement d'une façon écrite.

**M. Garon:** C'est parce que c'est écrit: "entreprendre des travaux". "Nul ne peut sans l'autorisation écrite du propriétaire d'une voie de guidage entreprendre des travaux de construction ou d'entretien d'un ouvrage..."

**M. Fournier:** D'accord, de la même façon. Pour entreprendre des travaux, il faut nécessairement aller sur la voie et, pour aller sur la voie, on a besoin d'une autorisation. On ne peut pas se promener là-dessus comme on veut. L'autorisation est là et cela peut être une autorisation expresse et pas nécessairement écrite.

**M. Garon:** Comment allez-vous en faire la preuve, si vous avez besoin d'en faire la preuve éventuellement?

**M. Fournier:** Généralement, ces systèmes électroniques ont des enregistrements qui permettent de tout voir. Par exemple, les permis d'occupation de voie, les permis de circulation sur la voie, tout cela fait l'objet d'un enregistrement qu'on peut retrouver aussi après.

**M. Garon:** C'est écrit qu'il n'y avait pas de disposition comme cela auparavant, mais cette disposition-là est, selon la coutume, dans le cas des chemins de fer ou si c'est une disposition différente?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier

**M. Fournier:** Dans le cas des chemins de fer, la pratique actuelle, ce sont des autorisations écrites; dans le cas du métro, ce n'est pas nécessairement écrit, c'est le contrôle du régulateur, mais c'est un contrôle électronique. La tendance quant aux chemins de fer, c'est vers le contrôle électronique de la circulation. On s'en va vraiment vers cette époque-là.

**M. Garon:** Expresse, cela ne veut rien dire. L'autorisation écrite, c'est une autorisation écrite, mais l'autorisation... Nul ne peut sans l'autorisation du propriétaire. Expresse veut dire quoi là? Que vient ajouter à autorisation le mot "expresse"? Quand on dit: autorisation écrite, cela doit être par écrit. Mais expresse, je ne vois pas.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'explication que donnait M. Fournier tantôt, je pense que ce serait compliqué un peu si quelqu'un avait des travaux à faire sur une voie du métro à Montréal et qu'il fallait que le gars aille lui porter une autorisation écrite avant de commencer les travaux. Il va y avoir des problèmes tantôt, par exemple. Alors que, de toute manière, l'autorisation qu'on peut qualifier d'expresse à ce moment-ci, elle est écrite parce que sur le... Comment appelle-tu ça? Le "backup". Moi qui ne parle pas anglais...

**M. Fournier:** Sur l'enregistrement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Sur l'enregistrement des conversations.

**M. Garon:** Pourquoi n'emploie-t-on pas un mot qui dit cela plutôt que de dire une autorisation? Cela pourrait se dire, à toutes fins pratiques, de façon verbale, au fond.

**M. Vigneault:** C'est par opposition à l'autorisation.

**M. Garon:** Ou un signe de la main. Qu'est-ce que ça veut dire, l'autorisation expresse? Je n'ai jamais vu ça.

**M. Vigneault:** Par opposition à l'autorisation implicite. Une autorisation expresse par opposition à une autorisation implicite. Il faut qu'il ait l'autorisation et qu'il soit capable d'en faire la preuve. Quant à la...

**M. Garon:** Mais pourquoi ne le dites-vous pas? Écrivez ou d'une autre manière dont il pourra faire la preuve. Pourquoi ne le dites-vous pas? Avez-vous la définition du mot expresse dans le dictionnaire?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Il y a des amateurs de hockey ou de baseball qui me rappellent que très souvent on entend à la télévision: Aucune reproduction ne peut être faite sans l'autorisation expresse de Molson ou O'Keefe. C'est vrai que c'est une expression qui est employée dans ce milieu: sans l'autorisation expresse.

**M. Garon:** Oui, cela s'oppose à implicite, à ce moment-là, mais ça ne veut pas dire dont on veut faire la preuve.

**M. Côté (Charlesbourg):** Écoutez, les avocats, parlez-vous et je vais vous écouter. "Expressez-vous."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Bilodeau.

**Mme Bilodeau (Anne-Marie):** En fait, je lis la définition du **Petit Robert** qui, en droit, dit: "Qui exprime formellement la pensée, la volonté

de quelqu'un. Voir Explicite, formel, " ce qui veut dire qu'on est capable de la prouver. Si vous menez autorisation tout court, ça peut être oral, ça peut être sur tout mode tandis qu'expresse...., Vous allez voir ça dans plusieurs lois; c'est la façon de mettre en preuve une autorisation, c'est-à-dire qu'elle est formellement indiquée; elle est explicite par opposition à implicite.

**M. Garon:** Oui, mais elle peut être explicite sans qu'on puisse en faire la preuve.

**Mme Bilodeau:** Généralement, quand une autorisation est explicite, ça facilite la preuve.

**M. Garon:** Par exemple, je vous parle au téléphone. Je n'autorise pas de façon implicite, j'ai fait quelque chose. Implicite, on pourrait dire: Je l'ai vu et je n'ai pas dit un mot alors c'est implicite.

**Mme Bilodeau:** Sauf que je vais avoir plus de difficulté à le prouver.

**M. Garon:** Si je fais juste vous parler au téléphone, c'est une autorisation explicite. J'ai vu ça des téléphones qui sont niés.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, l'amendement est adopté sur division. Est-ce que l'article 24, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Sur division.. J'appelle l'article 25.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'une voie de guidage doit, dans les six mois d'une demande écrite du propriétaire d'un terrain contigu:

"1° installer des clôtures de chaque côté de la voie de guidage;

"2° munir ces clôtures de barrières;

"3° construire des passages de ferme sur tes terres que traverse la voie de guidage..

"Il exécute ces travaux et entretient les clôtures et les barrières à ses frais. "

**M. Garon:** C'est une disposition au même effet que l'ancienne disposition. Adopté..

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 26.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'une voie de guidage ou toute personne qu'il désigne peut pénétrer, à toute heure raisonnable, sur tout terrain contigu à la voie de guidage

pour y établir, à des fins de sécurité, des paraneiges et les entretenir. Il peut également, à toute heure raisonnable, y pénétrer pour émonder, à des fins de sécurité, les arbres pouvant nuire à l'exploitation de la voie de guidage. Il doit, sur demande, s'identifier.

"Il enlève ces paraneiges au plus tard le premier avril de chaque année. "

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 27.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut entreprendre la construction aux abords, au-dessus ou au-dessous d'une voie de guidage d'un ouvrage ou d'un réservoir de carburant qui est interdit par règlement ou qui n'est pas conforme aux normes prescrites par règlement. "

**M. Garon:** Par exemple, vous ne pourriez pas être à côté d'un entrepôt de BCP, c'est-à-dire de BPC?

**M. Côté (Charlesbourg):** De toute façon, les deux sont bons. Les deux servent à faire de la publicité.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Que ce soit BPC ou BCP, les deux font de la publicité.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** C'est une compagnie de publicité, BPC?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Garon:** Par rapport aux lignes électriques, je suppose que c'est la même chose?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** C'est la possibilité d'adopter un règlement sur la distance minimum entre les fils électriques, la voie de guidage ou les fils électriques et les fils qui servent à contrôler la signalisation.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 28.

#### Partage des responsabilités

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'une voie de guidage est responsable des dommages causés par l'émondage des arbres ou par la mise en place ou l'enlèvement des clôtures établies sur les terrains contigus à la voie de

guidage dans le but d'empêcher l'accumulation de la neige."

S'il y a des dommages, il est normal qu'il soit responsable.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 29.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'une voie de guidage doit s'assurer:

"1° de l'installation et de l'entretien, conformément au règlement, d'un système de signalisation à un passage à niveau;

"2° de la construction du passage à niveau, conformément au règlement;

"3° de la pose et de l'entretien, conformément au règlement, du platelage - qu'est-ce que c'est ça? - entre les rails du passage à niveau..."

**M. Garon:** Platelage?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. C'est plate, là. Le propriétaire doit s'assurer:

"4° de l'exécution, conformément au règlement, des travaux de construction faits sur un ouvrage d'art qui porte la voie de guidage au-dessus de la route ainsi que de son entretien."

**M. Garon:** Le platelage, c'est poser des "plates". C'est cela? C'est un mot français?

**Une voix:** Oui.

**M. Garon:** Plate.

**M. Fournier:** Platelage, c'est la structure qui sert à soutenir le passage à niveau entre les rails sur laquelle on met le pavage.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Vigneault. Non? Est-ce que l'article 29 est adopté?

**M. Garon:** Ce ne sera pas long. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 30.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public ainsi que le propriétaire d'un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers sont chargés de l'entretien et du déneigement du revêtement de la surface de croisement d'un passage à niveau incluant l'enlèvement d'accumulation de neige en travers de la voie de guidage."

C'est une question de commodité des usagers sur le plan du passage, une question d'entretien.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 30 est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 31.

**M. Côté (Charlesbourg):** "À défaut d'entente, les coûts de construction et d'entretien des travaux à un passage à niveau construit après le - donc, il faudra y inscrire la date d'entrée en vigueur du présent article - sont à la charge du propriétaire de la voie de guidage si elle a été construite après le chemin public ou du responsable de l'entretien du chemin public s'il a été construit après la voie de guidage.

Toutefois, les coûts découlant du déplacement ou de l'élargissement du chemin public au-delà de la largeur de l'emprise de ce chemin public à l'époque de la construction de la voie de guidage sont à la charge du responsable de l'entretien du chemin public."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 32. (17 h 15)

**M. Côté (Charlesbourg):** "À défaut d'entente, les coûts de construction d'un étagement qui porte la voie de guidage au-dessus du chemin public et les coûts d'entretien de l'infrastructure et de la structure de cet étagement sont à la charge du propriétaire de la voie de guidage. Les coûts de construction et d'entretien d'un étagement qui porte le chemin public au-dessus de la voie de guidage sont à la charge du responsable de l'entretien du chemin public."

**M. Garon:** Est-ce établi selon la coutume?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Garon:** Où a été établie la coutume?

**M. Côté (Charlesbourg):** Bien, il y a une coutume au fédéral dans le sens que...

**M. Garon:** C'est cela. Vous êtes satisfaits de cette coutume-là.

**M. Côté (Charlesbourg):** On est prêts à vivre avec cela.

**M. Garon:** Ha, ha, ha! Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 33.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsque le ministre prescrit l'amélioration, le déplacement ou l'étagement d'un passage à niveau, le propriétaire de la voie de guidage doit assumer 5 % des coûts de construction de l'ouvrage jusqu'à concurrence d'un montant maximum établi par règlement. Tous les autres coûts de construction de l'ouvrage

sont à la charge du responsable de l'entretien du chemin public."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 34.

**M. Garon:** Vous voulez en passer une ou quoi?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, non, non. Je me faisais donner des explications au cas où il y aurait une question.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Je me faisais donner de l'information additionnelle au cas où il y aurait une question pour être capable de vous répondre.

**M. Garon:** Je pense que c'est un peu la coutume.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est cela.

**M. Garon:** Il y a déjà eu des déplacements dans mon coin et cela m'apparaissait être autour de cela.

**M. Fournier:** C'est dans une des ordonnances de la Commission canadienne des transports.

**M. Garon:** Ah bon!

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les coûts d'installation de la signalisation prescrite par le ministre à un passage à niveau sont à la charge du responsable de l'entretien du chemin public ou du propriétaire du chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers. Les coûts d'entretien de la signalisation à un passage à niveau sont à la charge du propriétaire de la voie de guidage."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 35.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre peut, aux conditions qu'il détermine, accorder une subvention à une municipalité jusqu'à concurrence de 80 % du coût des travaux qu'elle doit payer en application de la présente loi."

**M. Garon:** 80 %, sur quoi est-ce basé?

**M. Côté (Charlesbourg):** Sur la pratique.

**M. Garon:** C'est cela qui est... Qui paie les autres 20 %?

**M. Côté (Charlesbourg):** 5 % par le chemin de fer, comme on l'a déterminé tantôt, et 15 % par la municipalité.

**M. Garon:** Adopté.

#### Fonctionnement d'un système de transport terrestre guidé

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 36.

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit se conformer aux normes relatives aux véhicules et équipements prévues au code de sécurité adopté par règlement, le cas échéant, aux règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre et dans tout autre règlement adopté en vertu de l'article 54."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 37. Nous avons un papillon.

#### Règles de circulation

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer, dans l'article 37 du projet de loi, les mots "autorisation écrite du propriétaire" par les mots "autorisation expresse de l'exploitant".

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement?

**M. Garon:** Cela va être les mêmes raisons que tantôt. Je trouve que... Attendez un peu. Pourquoi avez mis "écrite" avant et changez-vous encore cela pour "expresse"?

**M. Côté (Charlesbourg):** Probablement pour les mêmes raisons que tantôt, mais je ne les connais pas. On pourrait peut-être les demander.

**M. Garon:** Oui, mais, si vous avez mis "écrite" avant, vous n'avez pas pensé que cela causerait des problèmes?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Vigneault.

**M. Vigneault:** On avait mis "écrite" parce que c'est ce qui se faisait dans le domaine ferroviaire sur lequel on a l'expertise. Lorsqu'on a consulté les gens du métro, on s'est aperçu que, chez eux, l'autorisation était toujours expresse, mais pas toujours écrite. C'est pour cela qu'on a modifié.

**M. Garon:** Si, dans le domaine du chemin de fer, on a senti le besoin d'avoir une autorisation écrite, pourquoi ne pas établir un régime différent pour le chemin de fer et le métro?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Garon:** Je ne suis pas un spécialiste de ces questions-là, mais si tout le régime des chemins de fer au Canada fonctionne avec une autorisation écrite... Le métro, je comprends, que c'est une autre patente.

**M. Fournier:** On fait face à deux systèmes basés sur la même technologie, mais deux systèmes différents de contrôle. Le système du métro est beaucoup plus évolué. Le système de contrôle de la circulation du métro est beaucoup plus évolué. Chez eux, la régulation se fait de façon électronique. Dans les chemins de fer, il y en a certains qui ont adopté la régulation électronique, mais ils ont toujours conservé un écrit des autorisations de circuler. Comme je le disais plus tôt, la tendance maintenant va vers une régulation électronique pure, mais il n'y en a pas encore qui ont adopté ce système-là, bien qu'il y ait des expériences actuellement là-dessus. Il faut dire que la technologie ferroviaire évolue beaucoup plus lentement que ce qu'on a pu voir, par exemple, en ce qui concerne le métro.

**M. Garon:** Quand il arrive des accidents ferroviaires, j'ai vu l'accident de Bernières. À un moment donné, quand arrive un gros accident, on veut déterminer comment cela s'est passé. Il y a des fautes commises ou il n'y a pas de fautes commises. L'autorisation expresse, est-ce que c'est suffisant? Je comprends que, pour le métro, c'est une autre affaire. Ce n'est pas la même affaire que le chemin de fer même si cela se ressemble un peu.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si la preuve qu'on recherche peut se faire de manière expresse dans le métro, elle peut se faire de la même manière, expresse, j'imagine, dans le chemin de fer.

**M. Garon:** Oui, mais je me demande si dans le métro le contrôle n'est pas plus poussé.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est sûr. C'est clair, oui.

**M. Garon:** Je suis déjà allé voir l'endroit à Montréal où on suit justement... Envoyer des écrits dans des conditions comme celles-là, ce n'est pas possible. Je ne le pense pas. Mais dans le domaine des trains...

**M. Côté (Charlesbourg):** En tout cas, on ne l'a pas au Québec. J'ai eu la chance, moi, d'être allé dans la locomotive avec le conducteur du TGV entre Paris et Lyon à 270 kilomètres à l'heure. C'était relié à une centrale qui commandait. Je peux vous dire une affaire: Il n'arrivait pas grand papier là à autoriser.

**M. Garon:** Je comprends cela. Nous autres,

dans les trains, on est encore quasiment dans les "pouf pouf".

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** On n'est pas dans les 290 milles à l'heure.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, c'est parce qu'on disait que, dans le cas des trains, cela n'existait pas. C'est l'exemple que je me rappelle parce qu'ils sont même contrôlés par un pouvoir central qui peut prendre des commandes dans la mesure où il n'y a pas de réaction sur ce plan. C'est assez impressionnant comme système. Sur le plan électronique, sur le plan de la... Écoutez, on n'était quand même pas proches. C'était à 250 milles de Paris. À un moment donné, la commande venait et on a même fait exprès de nous faire la démonstration qu'en dépassant la limite de vitesse autorisée, il y avait automatiquement un freinage qui était commandé au central pour ralentir le train. Là, il n'y a pas de papier qui arrivait.

Je suis convaincu que, dans le central où je ne suis pas allé voir, il y avait cette relation-là écrite ou inscrite sur une bande qui pouvait permettre de faire la démonstration éventuelle que quelqu'un n'avait pas répondu aux ordres ou aux commandes de... C'est donc une technologie qui existe. On disait que cette loi datait de 1869 et qu'elle n'a jamais été amendée; cela fait donc quelques années. Cela peut prendre quelques années mais, d'ici ce temps-là, le rêve de M. Drapeau va peut-être arriver: le TGV Montréal-Toronto, on ne sait jamais. C'est M. de Belleval qui a pris la relève.

**M. Garon:** Je sais qu'il croit à cela. Je vous pose une question parce que, si je le savais, je ne la poserais pas.

**M. Côté (Charlesbourg):** De toute façon, je vous dis que j'en apprendrais moi aussi.

**M. Garon:** En aviation, quand il arrive un accident d'avion, on parle toujours de la boîte noire. J'imagine qu'on enregistre les paroles de ceux qui travaillent entre eux quand ils pilotent l'avion. Quant au chemin de fer, j'essaie de comprendre comment cela se passe: le chemin de fer est là. C'est guidé à partir de Montréal et, à Bernières, on décide à un moment donné de changer... Comment appelle-t-on ça?

**M. Côté (Charlesbourg):** L'aiguillage.

**M. Garon:** Il y a des messages qui passent, puis...

**M. Côté (Charlesbourg):** Les messages ne sont pas écrits.

**M. Garon:** Cela se passe comment?

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela se passe par radio.

**M. Garon:** Pour qu'on puisse faire la preuve éventuellement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela se passe par radio.

**M. Garon:** Est-ce que c'est enregistré?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est enregistré.

**M. Fournier:** Toutes les commandes données par les régulateurs à partir de Montréal sont inscrites sur un enregistrement sur papier continu. Alors, cela laisse des traces; chaque fois qu'on commande un aiguillage, cela laisse une trace sur la feuille de papier. Les conversations radio sont généralement enregistrées aussi. Les permis de circulation qu'on donne sont aussi enregistrés dans un livre.

**M. Garon:** Pourquoi à ce moment-là ne mettez-vous pas, au lieu de "écrite" ou enregistrées, "selon ce qui est prescrit par le règlement"?

**M. Côté (Charlesbourg):** On va être obligés de le prescrire quand même.

**M. Garon:** Oui, mais "expresse", en tout cas...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais la définition du dictionnaire le *Petit Robert*, je la trouvais intelligente.

**M. Garon:** Elle dit juste explicite, au fond. Elle ne dit pas vraiment... Par exemple, à une voie de circulation, si un policier vous fait signe, c'est une autorisation expresse de passer, mais on se reverra après l'accident et, si on ne dit pas la même chose, les preuves seront difficiles à faire.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si vous rentrez dans le policier, peut-être qu'il ne dira pas la même chose.

**M. Garon:** C'est ce que je veux dire: si on a quelque chose qui l'indique, je pense beaucoup plus dans ce sens-là.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** Dans le système de régulation des chemins de fer, il n'y a jamais personne qui partira sur un signe du bras comme ça. Le régulateur donnera une autorisation de circuler; le régulateur, lui, a une trace de cette autorisation. Actuellement, c'est écrit dans un livre. Dans les systèmes qui s'en viennent, ces autori-

sations seront dans la mémoire de l'ordinateur et mises sous forme magnétique, j'imagine, pour être conservées pendant une certaine période, durant la période de validité du permis. S'il y a un incident, ces enregistrements sont conservés pour la durée de l'enquête. Mais personne ne peut décider de lui-même de se mettre à circuler sur une voie sans avoir vraiment une autorisation formelle, si vous voulez, de le faire.  
(17 h 30)

**M. Garon:** Je pense que le mot "expresse" n'en dit pas assez pour les questions de preuves. Alors, je vous dis encore sur division, ici.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, l'amendement est adopté sur division?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 37, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Sur division. J'appelle l'article 38, et nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer, dans l'article 38 du projet de loi, les mots "l'autorisation écrite du propriétaire" par les mots "l'autorisation expresse de l'exploitant".

C'est un peu le même principe, M. le Président, qu'à l'article précédent.

**M. Garon:** Mais qui peut passer sur une voie de guidage à part... Qu'est-ce que cela vise, concrètement? Parce qu'on dit "ailleurs qu'à un passage à niveau".

**M. Côté (Charlesbourg):** Deux choses: d'abord, cela vise à exclure et cela vise à permettre. D'abord, exclure les VIT ou peut-être votre gars ivre dont vous nous avez parlé tantôt.

**M. Garon:** Je ne pense pas qu'il voulait aller là.

**M. Côté (Charlesbourg):** Mais il y était. Et, deuxièmement, à permettre à ceux qui ont des réparations à faire sur les voies et qui ont des véhicules adaptés pour emprunter ces voies-là de le faire.

**M. Garon:** Là encore, il y a le mot "écrite" et vous l'enlevez.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais c'est le même principe. On suit la même logique.

**M. Garon:** On n'est pas dans les métros, on est dans les chemins de fer.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais...

**M. Garon:** Cela ne pourra pas être dans le métro.

Sur division.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, l'amendement est adopté sur division. Est-ce que l'article 38 est adopté, tel qu'amendé, sur division?

**M. Garon:** Oui, pour les mêmes raisons.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 39.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut gêner ou interrompre, par quelque moyen que ce soit, l'usage d'un ouvrage de transport terrestre guidé ou celui d'un véhicule ou d'un équipement utilisé dans un système de transport terrestre guidé." C'est la reproduction de l'actuel article 242.

**M. Garon:** Oui

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 39 est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 40.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut engager un véhicule de transport terrestre guidé sur un pont mobile ou sur un croisement à niveau avec une autre voie de guidage avant d'avoir reçu l'autorisation de passer par un signaleur ou par un système de signalisation."

**M. Garon:** Sur un pont mobile...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 40?

**M. Garon:** Non, adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 41. Nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer le troisième alinéa de l'article 41 par le suivant: "Il ne s'applique pas non plus aux endroits où la voie de guidage est protégée par des clôtures conformes aux normes prescrites par règlement, dans les tunnels ni sur les voies de guidage aériennes."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 41, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 42.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Avant de traverser un passage à niveau, le conducteur d'un véhicule de transport terrestre guidé doit actionner l'avertisseur sonore à une distance d'au moins 460 mètres du passage à niveau et le maintenir en opération jusqu'à ce que le premier véhicule y soit engagé.

Toutefois, lorsqu'un passage à niveau est muni d'un système de signalisation, le ministre peut, sur demande d'une municipalité, dispenser le conducteur de cette obligation.

"Le premier alinéa ne s'applique pas aux systèmes de transport terrestre guidé spécifiquement conçus pour le transport des personnes dans les rues d'une agglomération."

**M. Garon:** Pourquoi le ministre peut-il, à la demande d'une municipalité, dispenser le conducteur de cette obligation? D'où vient cette disposition? Parce qu'il n'y avait pas de chose comme ça, antérieurement.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. Fournier.

**M. Fournier:** C'est que, au moment où la loi C-14 a été adoptée, en 1869, il n'y avait pas de système de signalisation actif. Le principe est que maintenant, quand le passage à niveau est protégé par un système de signalisation actif, c'est-à-dire barrière ou feu, on peut dispenser le conducteur de locomotive de crier et, généralement, ce sont les gens qui sont aux alentours qui apprécient cette mesure. Cela existe au niveau fédéral, notamment dans Montmagny où il y a plusieurs exemptions là-dessus.

**M. Garon:** Ah oui! C'est parce que le feu pourrait être plus ou moins vu, il pourrait être défectueux; il pourrait arriver n'importe quoi. Le train n'est pas obligé de crier sans arrêt, mais il me semble que...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais c'est pour ça que c'est "peut".

**M. Garon:** Pardon?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est pour ça que c'est "peut", ce n'est pas "doit", c'est "peut". Donc, il y a une...

**M. Garon:** Oui, mais c'est silencieux, un train. Supposons que les feux sont défectueux, pour une raison ou pour une autre, ou bien qu'il y a une tempête et qu'ils sont moins visibles, quelle est l'utilité...? Parce qu'un train, ça ne fait pas beaucoup de bruit.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** D'accord. Les systèmes de signalisation ferroviaire sont basés sur un principe - je ne sais pas comment on l'appelle en français - qu'on appelle "fall-safe" en anglais: s'il y a un problème quelconque dans les circuits de contrôle, dans l'alimentation électrique de ces signaux, les signaux fonctionnent de façon continue à partir d'accumulateurs qui sont bons pour des périodes de douze à quinze heures facilement. Donc, en cas de défaut, le signal va donner son aspect le plus restrictif, il va fonctionner. Et comme les signaux sont toujours en double, même si vous avez une ampoule de brûlée, vous en avez une autre qui va fonctionner.

**M. Garon:** Mais je dois vous dire que je connais des places où, quand vous arrivez en haut de la côte et que vous vous apprêtez à descendre, je vous dis que vous le voyez à la dernière minute, le feu, vous ne le voyez pas trop longtemps d'avance.

**M. Fournier:** C'est pour ça...

**M. Garon:** Mais, si vous entendez la cloche, vous savez qu'il y a un train, vous savez qu'il y a une voie ferrée. Rien que le fait de ne pas avoir de cloche... Moi, je peux être un gars de la place qui sait que le train passe à cinq heures, mais quand je prends... Nos gens ont trop tendance, au ministère des Transports, à marcher comme si on était tous des gars de la place.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** J'ai vu ça souvent, aussi. La signalisation est faite comme ça, comme si on vivait dans le rang à longueur d'année. Je suis passé dans le bout de la Gaspésie cet été, il n'y avait pas moyen de savoir à quelle place on reprenait le chemin, il fallait l'essayer. Pourquoi? Parce qu'ils signalaient ça comme si j'étais un gars du rang, même pas de la place, du rang. Alors, sacrifice, si vous passez, qu'il y a un train et qu'il n'y a pas de cloche... Moi, je ne passe jamais là, mais cela adonne que je passe là ce jour-là et que ce n'est pas trop visible, que, pour une raison ou pour une autre, je n'entends pas de cloche, je ne suis pas prémuni par rapport à un train. C'est dangereux! Un train, c'est silencieux.

**Une voix:** Les trains modernes, c'est silencieux.

**M. Garon:** Habituellement, quand il y a des cloches, ceux qui restent sur le bord d'une voie ferrée, ils aiment cela, ils savent quelle heure il est quand le train passe. Cela ne les dérange pas beaucoup.

Vous savez qu'à part cela, au point de vue du sifflet - j'ai justement eu quelque chose dans

mon comté là-dessus - il y a différents degrés d'intensité de la cloche. La cloche peut être très forte, moyennement forte et moins forte. C'est vrai, cela. J'ai su cela cet été.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela doit dépendre du poignet de celui qui la...

**M. Garon:** On m'a informé, à un moment donné, que des gens s'étaient plaints que la cloche était trop forte et j'ai su qu'il y en avait qui avaient demandé que la cloche soit plus forte pour qu'on sache qu'on était dans un centre ferroviaire. Les voisins n'avaient pas apprécié parce qu'ils n'avaient pas été mis au courant de cela, le niveau de la cloche, l'intensité. Apparemment, il y a des niveaux d'intensité dans la cloche.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela dépend du poignet du gars qui tire dessus..

**M. Garon:** Non. Apparemment, le niveau d'intensité n'est pas le même.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, je comprends, mais pour...

**M. Garon:** J'ai appris cela, je vais vous le dire bien franchement, il y a quelques mois, parce qu'une question s'est posée dans mon comté, justement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour bien se comprendre, on est dans une situation où il y a des feux..

**M. Garon:** Des feux?

**M. Côté (Charlesbourg):** Ou il y a une cloche, ou il peut y avoir une barrière, mais ce n'est pas dans tous les cas qu'il y a une barrière.

**M. Garon:** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Donc, dans ce cas-ci, si je comprends bien, c'est que, dans la mesure où il y a des feux, on peut, à l'occasion, permettre d'éliminer la cloche..

**Une voix:** Non, le sifflet.

**M. Côté (Charlesbourg):** Le sifflet oui.

**Une voix:** La cloche sonne toujours..

**M. Côté (Charlesbourg):** La cloche, c'est le signal. D'accord. C'est le sifflet du train qu'on peut éliminer. La cloche demeure là. Alors, vous avez l'action de la lumière, la cloche qui demeure et c'est le sifflet qu'on pourrait, à ce moment-ci, autoriser d'éliminer, mais... C'est cela.

**M. Garon:** Ce n'est pas dit dans l'article.

**M. Côté (Charlesbourg):** En tout cas, si ce n'est pas dit dans l'article, c'est ce qu'on me dit.

**M. Garon:** C'est ce qu'on dit? Voyez-vous, c'est écrit dans vos commentaires: il est encore opportun d'exiger le fonctionnement d'un avertisseur sonore à l'approche d'un passage à niveau non protégé par un système de signalisation pour prévenir le conducteur routier de l'approche du train. La signalisation, qu'est-ce qu'on veut dire par là? J'ai compris que c'étaient les feux. Est-ce que c'est la cloche en plus, ou bien si on veut garder la cloche et éliminer le sifflet? Cela, ce n'est pas évident à la lecture de l'article.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** On va passer la parole au gars qui siffle.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** Le système de signalisation comporte deux feux clignotants et une cloche sur le même mât. En plus de cela, le train a un sifflet et une cloche aussi. Cet article-là oblige le conducteur du train à actionner son sifflet et sa cloche. Par contre, si le passage à niveau est muni d'un système avec avertisseur lumineux et sonore et possiblement une barrière aussi, à ce moment-là on peut éliminer l'obligation d'utiliser le sifflet et la cloche sur la locomotive, mais le système de signalisation, lui, est là pour protéger les utilisateurs de la route.

**M. Garon:** Vous enlèveriez tous les bruits?

**M. Côté (Charlesbourg):** La cloche de la lumière demeure.

**M. Fournier:** Oui.

**M. Garon:** Ah bon!

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est pour cela que j'ai fait faire des précisions tantôt parce que ce que je pensais que vous évoquiez, c'était que là où il n'y avait pas de système de lumière ni de cloche, en plus on éliminait le sifflet de la locomotive; cela n'a pas de bon sens. Mais on est toujours dans une situation, et c'est cela que M. Fournier vous disait tantôt, où le système de lumière, s'il devient défectueux, va fonctionner durant douze à quinze heures continuellement, donc le temps d'avertir quelqu'un qui va venir le réparer. Donc, on est en pleine sécurité.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 43.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Gueling, guelang, guelang, guelang!"

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Saint-Roch):** C'est juste la politique familiale qui va en souffrir.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'un véhicule de transport terrestre guidé doit maintenir allumé le phare avant du véhicule lorsqu'il est en marche."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 44.

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit, sauf dans les cas où il en est dispensé par règlement, aviser le ministre et lui faire parvenir sans délai un rapport circonstancié et conforme au règlement de tout accident qui entraîne des blessures ou le décès d'une personne ou cause des dommages à la voie de guidage, aux ouvrages d'art ou à l'équipement."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 45.

#### Sécurité d'exploitation

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit assurer l'application, dans son entreprise, des règlements concernant le transport des matières dangereuses.

(17 h 45)

"Il doit aussi assurer l'application dans son entreprise des normes relatives à la circulation, à la prévention et à la protection contre les incendies et les accidents prévues au code de sécurité adopté par règlement et, le cas échéant, aux règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre."

**M. Garon:** Adopté..

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 46.

**M. Côté (Charlesbourg):** Tout employé d'un système de transport terrestre guidé doit se conformer aux normes visées à l'article 45."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté..

J'appelle l'article 47.

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit assurer l'application dans son entreprise des normes relatives à l'exercice d'un emploi prévues au code de sécurité adopté par règlement et, le cas échéant, aux règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 48.

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé ne peut abandonner de façon permanente l'exploitation de tout ou partie d'une voie de guidage, sans avoir fourni au ministre un préavis de trois mois..

"Le ministre peut prescrire des mesures pour assurer la sécurité des lieux. Le propriétaire de la voie de guidage applique ces mesures de sécurité dans le délai indiqué par le ministre."

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle l'article 49.

### Rapport

**M. Côté (Charlesbourg):** "L'exploitant doit, dans les cas déterminés par règlement, transmettre au ministre un rapport selon la fréquence, la forme et la teneur déterminées par règlement."

Le commentaire est assez explicatif.

**M. Garon:** C'est un rapport...

**M. Côté (Charlesbourg):** On dit dans notre commentaire: Pour apprécier la performance d'une entreprise en matière de sécurité, il faut pouvoir mettre le nombre d'accidents répertoriés en relation avec une mesure de trafic. Cette disposition de droit pénal rendra obligatoire la production de rapports qui permettra d'apprécier cette performance.

**M. Garon:** Ça ne dit pas grand-chose. "L'exploitant doit, dans les cas déterminés par règlement, transmettre au ministre un rapport selon la fréquence, la forme et la teneur déterminées par règlement." Vous visez des rapports sur quoi? Je pense que...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est un rapport de trafic. Si on veut faire une relation entre le trafic et les accidents, il faut avoir le trafic; pas seulement le rapport d'accidents, mais aussi le rapport du trafic.

**M. Garon:** Ce n'est pas dit. On ne sait pas sur quoi est ce rapport.

**M. Côté (Charlesbourg):** On dit, dans la note...

**M. Garon:** Oui, je comprends le commentaire. Si on ne lit pas la note, on n'a aucune idée de quoi il s'agit. Ha, ha, ha!

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est pour ça qu'on vous l'a donnée, pour vous donner l'esprit dans lequel on légifère.

**M. Garon:** Je comprends, mais pour ce qui est de l'obligation, il serait bon que dans le projet de loi, ça soit un peu plus précis, un rapport sur le trafic.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est le règlement. Le règlement va le préciser.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Le règlement va le préciser.

**M. Garon:** Oui, mais c'est général en péché! Pour un gouvernement qui ne veut pas faire d'affaires comme ça, de règlements comme ça, vous mettez un pouvoir général de faire faire n'importe quel rapport.. "L'exploitant doit, dans les cas..." Méfiez-vous, des fois, on pourrait prendre le gouvernement et lui dire qu'on fait trop de règlements. Avec un article comme ça, on pourrait en faire autant qu'on en veut.

**M. Côté (Charlesbourg):** Mais ça ne veut pas dire qu'on le fait.

**M. Garon:** "L'exploitant doit, dans les cas déterminés par règlement, transmettre au ministre un rapport selon la fréquence, la forme et la teneur déterminées par règlement." Ça devient un pouvoir réglementaire d'exiger n'importe quel rapport sur n'importe quoi, au fond. C'est vague en péché! Il me semble que...

**M. Côté (Charlesbourg):** Si on incluait "trafic" dans le libellé?

**M. Garon:** C'est cela que vous voulez mettre, de toute façon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui..

**M. Garon:** Il faut mettre le nombre d'accidents répertoriés en relation avec une mesure du trafic.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qu'on peut faire, M. le Président, on peut le suspendre...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Suspendre.

**M. Côté (Charlesbourg):**... et on va l'examiner dans le sens que...

**M. Garon:** Parfait.

### Réglementation

**Le Président (M. Saint-Roch):** D'accord, l'article 49 étant maintenant suspendu, j'appelle l'article 50. Vu que nous avons des papillons en cours de route, est-ce qu'on pourrait procéder paragraphe par paragraphe?

### Code de sécurité

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

"Le gouvernement peut, par règlement, adopter un code de sécurité applicable aux systèmes de transport terrestre guidé."

C'est le premier alinéa. Adopter un code de sécurité applicable aux systèmes de transport terrestre guidé, il n'y a rien de bien méchant là.

**M. Garon:** Non. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Ce code peut contenir des normes de sécurité concernant les matières suivantes:

"1° la prévention et la protection contre les incendies et les accidents; "

**M. Garon:** Est-ce que cela toucherait des normes concernant les incendies dans le métro, par exemple?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. Paragraphe 2°?

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les matériaux, appareils ou équipements obligatoires ou interdits dans un système de transport terrestre guidé; "

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. Nous avons maintenant un nouvel article à 2. 1.

**M. Côté (Charlesbourg):** Insérer, après le paragraphe 2° de l'article 50 du projet de loi, le paragraphe suivant: "2. 1° les normes de construction et d'installation d'un système de signalisation; "

**M. Garon:** C'est là que vous mettriez les lumières et la cloche?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, ils y sont déjà.

**M. Garon:** Qu'est-ce que ce serait? Qu'est-ce que vous visez par cet article?

**M. Côté (Charlesbourg):** On a parlé tantôt de signaler dans certains autres cas, à la fois sur le territoire municipal et sur l'emprise.

**M. Fournier:** Dans ce cas-là, on vise les systèmes de signalisation qui régissent la circulation des trains ou du métro sur la voie de guidage, par opposition à des systèmes de signalisation à des passages à niveau qui sont destinés aux véhicules routiers.

**M. Garon:** Vous ne le dites pas, "sur la voie de guidage".

**M. Fournier:** C'est...

**M. Garon:** Ah oui! Je comprends. Tous les trains?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Fournier:** Oui.

**M. Garon:** Par rapport à...

**M. Fournier:** Par opposition à l'autre.

**M. Garon:** D'accord. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** 2. 1° est adopté. J'appelle le paragraphe 3°.

**M. Côté (Charlesbourg):**... "l'entretien d'une voie de guidage, des véhicules et équipements de transport terrestre guidé et des systèmes de signalisation; "

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle le paragraphe 4°.

**M. Côté (Charlesbourg):**... "les appareils d'attelage, les mécanismes de freinage et les dispositifs de sécurité dont un véhicule de transport terrestre guidé doit être muni; "

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle le paragraphe 5°.

**M. Côté (Charlesbourg):**... "les règles de

circulation sur une voie de guidage, y compris la limitation de la vitesse et les indicateurs sur cette voie;".

**M. Garon:** Comment est surveillée la vitesse des trains quand il y a des limitations de vitesse? Sur la route, vous avez une police de la route, mais sur les trains?

**Le Président (M. Sairt-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** Il y a plusieurs façons au fédéral. Chez nous, on ne l'a pas encore contrôlé de cette façon, c'est-à-dire par l'utilisation du radar; on vérifie le temps que les trains prennent pour faire un circuit complet sur des lignes, parce qu'on a affaire à des lignes qui sont limitées dans l'espace. C'est facile de contrôler de cette façon-là, à partir des indicateurs de service, par exemple.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. Paragraphe 6°?

**M. Côté (Charlesbourg):** "...la disposition des véhicules de transport terrestre guidé dans un train, un convoi ou une rame;".

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. Paragraphe 7°?

**M. Côté (Charlesbourg):** "...l'usage de signaux sonores et les systèmes de communication requis dans un système de transport terrestre guidé;".

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. Au paragraphe 8°, nous avons un amendement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ajouter, dans la deuxième ligne du paragraphe 8° de l'article 50 du projet de loi, après le mot "emploi", les mots "essentiel à la sécurité d'exploitation".

**M. Garon:** Qu'est-ce que cela veut dire, un emploi essentiel à la sécurité d'exploitation? Cela fait drôle.

**M. Fournier:** C'est un employé qui opère le train, la locomotive ou le métro, ou l'employé qui exécute ou qui est responsable de l'exécution des réparations sur la voie de guidage, ou le superviseur de ces niveaux d'emploi. Ce sont des emplois dont dépend directement la sécurité d'exploitation. Ces gens-là doivent se conformer à des normes minimales, par exemple, connaître les règlements d'exploitation.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'amendement est adopté. Est-ce que le paragraphe 8°, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant le paragraphe 9°. Nous avons un amendement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer le paragraphe 9° de l'article 50 du projet de loi par le suivant: "l'examen concernant les connaissances administratives et techniques relatives à la sécurité d'exploitation dans un système de transport terrestre guidé ainsi que les conditions d'admission et d'exemption à cet examen pour accéder à un emploi essentiel à la sécurité d'exploitation dans un système de transport terrestre guidé ou pour exercer un tel emploi. "

**M. Garon:** Vous voulez le limiter? Au lieu de dire "notamment", vous dites "concernant". Vous voulez que ce soit spécifique à cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Garon:** Cela aurait fait un peu drôle, aussi. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'amendement est adopté. Est-ce que le paragraphe 9°, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté.. J'appelle le paragraphe 10°.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les maladies, les déficiences et les situations où se trouve une personne, qui sont considérées comme étant absolument ou relativement incompatibles avec l'occupation de certaines fonctions identifiées dans un système de transport terrestre guidé;".

**M. Garon:** Là, on parle de normes visuelles et auditives. Est-ce que cela irait plus loin que cela?

**M. Fournier:** Pour l'instant, non, cela n'ira pas plus loin que cela. Dans une version antérieure, il était question de limiter aussi l'usage d'alcool ou de drogues. Maintenant, dans sa Loi sur la sécurité ferroviaire, le gouvernement fédéral en a fait une offense criminelle, c'est-à-dire que l'utilisation d'alcool ou de drogues est devenue une offense criminelle pour les conducteurs de locomotive. Donc...

**M. Garon:** Mais je pense que ça va plus loin que l'acuité visuelle ou auditive. Quelqu'un qui souffre de la malaria, par exemple, pourrait-il occuper une fonction comme celle-là?

**M. Fournier:** Ha, ha, ha! C'est une bonne question. Pour l'Instant...

**M. Garon:** J'ai déjà embarqué quelqu'un dans mon automobile, qui a fait une crise de malaria; j'ai fait un moyen saut! C'était par hasard, sur un bateau. Quand c'est arrivé, il m'a prévenu, il a dit: Là, je vais faire une... Il fait plus froid. Il avait attrapé la malaria dans un pays d'Afrique. Il m'a dit: Ne dites rien, laissez-moi faire. Mais j'ai fait un saut. C'est certain que, pendant qu'une personne fait une crise comme celle-là, elle ne peut pas conduire un train.

C'est pour ça que, quand vous parlez des normes relatives à l'acuité visuelle ou auditive, je pense que ça doit aller plus loin que ça. C'est pour ça que vous dites "les maladies". Je pense que ça va plus loin que ça.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais la portée de l'article est plus large; c'est le commentaire, dans les exemples, qui est plus restrictif.

**M. Garon:** D'accord.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que le paragraphe 10° est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant le paragraphe 11°.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les périodes de temps de travail qui sont suivies de périodes de repos obligatoires."

**M. Garon:** C'est un code de sécurité?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est ça, c'est un code de sécurité ferroviaire, de la même manière qu'on en a un pour la route.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a une façon de vérifier s'il est suivi? Il y a un employé, j'imagine, qui n'y tiendra pas, mais il peut arriver que celui qui s'occupe de la gérance voudrait peut-être... Supposons qu'ils sont mal pris, qu'ils doivent forcer quelqu'un à le faire...

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Fournier.

**M. Fournier:** Oui. On peut le contrôler parce que, notamment au plan ferroviaire, les heures de service des employés sont enregistrées à partir du moment où ils sont appelés. Tout le temps qu'ils sont sur la ligne, bien sûr, on peut contrôler facilement le temps où ils sont en devoir. Ce n'est pas comme...

**M. Garon:** Ah bon! Alors, il doit y avoir l'obligation de tenue de livres qui indique ça, je suppose?

**M. Fournier:** Tant que le train est sur la ligne, tant que le train est entre deux terminus, les employés à bord sont en devoir. Tous les trains en circulation laissent des traces. On peut facilement retrouver ça.

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. Est-ce que l'ensemble de l'article 50 est adopté tel qu'amendé?

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, il n'y a pas un petit alinéa à la fin?

**M. Garon:** Il y a une autre chose.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Ah! le petit alinéa de la fin. M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le gouvernement peut déterminer, parmi les dispositions du code de sécurité, celles dont la violation constitue une infraction."

**M. Garon:** Est-ce qu'il y en a qui pourraient ne pas constituer une infraction?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Vigneault.

**M. Vigneault:** C'est une disposition nouvelle dans nos lois. On la retrouve dans toutes les lois qui donnent des pouvoirs réglementaires afin d'indiquer les infractions qui sont "poursuivables" en matière pénale. Ou il pourrait y avoir des dispositions qui n'appellent que des sanctions administratives; ça peut exister.

**M. Garon:** Mais où vont être prévues les pénalités?

**M. Côté (Charlesbourg):** On va les avoir plus tard.

**M. Garon:** Pas dans le règlement, dans le...

**M. Vigneault:** Non, non, dans la loi. Les peines sont toujours prévues dans la loi.

**M. Garon:** Parfait.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Le dernier alinéa est-il adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté..

**M. Garon:** Adopté..

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'ensemble de l'article 50, tel qu'amendé, est

adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. À moins d'un consentement unanime, je me verrai dans l'obligation d'ajourner nos travaux sine die.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est dommage. M. le Président, ça allait bien!

**Le Président (M. Saint-Roch):** Bonne soirée et bon appétit à chacun!

(Fin de la séance à 18 h 5)