



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

### **Commissions parlementaires**

---

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Auditions et étude détaillée du projet de loi 244 — Loi concernant le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche inc.** (1)

Le mercredi 17 mars 1993 — No 58

**Président : M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

# Débats de l'Assemblée nationale

## Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Robert LeSage	CAE-3409
M. Jean Garon	CAE-3409
M. Robert LeSage	CAE-3411
M. Sam L. Elkas	CAE-3412
M. Francis Dufour	CAE-3412
M. Jean Garon	CAE-3414
Exposé des requérants	CAE-3416
Discussion générale	
Règlement d'emprunt approuvé par le ministère des Affaires municipales	CAE-3419
Bilan financier de l'exploitation du chemin de fer	CAE-3421
Rentabilité du projet	CAE-3427
Entente sur le droit de circuler sur la voie du CP	CAE-3431
Étude détaillée	
Constitution de la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais	CAE-3435
Objet de la Compagnie	CAE-343 8
Discussion générale sur les articles amendés	CAE-3441
Motion proposant l'ajournement des travaux	CAE-3454

## Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jean Filion

Mme Christiane Pelchat

M. Réal Gauvin

M. Robert Thérien

- \* M. Roch Cholette, ville de Hull
- \* Mme Johanne Trudel, idem
- \* M. Jacques Filiatrault, idem
- \* Mme Francine De Champlain, ministère des Transports
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires  
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$  
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages  
La **transcription** des débats des commissions parlementaires  
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$  
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:  
Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
5, Place Québec, bureau 195  
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754  
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Le mercredi 17 mars 1993

## Auditions et étude détaillée du projet de loi 244

(Dix heures vingt et une minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Je déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission est d'entendre les intéressés et de procéder à l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé 244, Loi concernant le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche inc.** Alors, Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**La Secrétaire:** Oui. Mme Juneau (Johnson) est remplacée par M. Blais (Masson); M. Lazure (La Prairie) est remplacé par M. Gendron (**Abitibi-Ouest**); et M. Morin (Dubuc) est remplacé par M. Filion (Montmorency). Et M. Dufour...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est membre.

**La Secrétaire:** ...est membre.

**Une voix:** Ça va. O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je demanderais aux invités de bien vouloir s'approcher à la table. Nous souhaitons la bienvenue à M. Roch Cholette, conseiller de la ville de Hull; M. Jacques Filiatrault, directeur général adjoint; M. André Croteau, directeur du Service du développement économique et immobilier; et Me Johanne Trudel, procureur.

Je demanderais au parrain de la loi, M. le député de Hull, de bien vouloir faire ses remarques préliminaires.

## Remarques préliminaires

**M. Robert LeSage**

**M. LeSage:** Merci, Mme la Présidente. Il me fait également plaisir de souhaiter la bienvenue à nos représentants de la ville de Hull. Comme vous le savez, Mme la Présidente, le projet de loi qui est déposé ce matin n'a pour but que de légaliser une situation de fait. Il y a quelque temps, la compagnie de chemin de fer CP a laissé ses opérations entre Hull et Maniwaki, ce qui a fait que la ligne de chemin de fer a été laissée pour compte, à ne rien faire. Alors, la ville de Hull, conjointement avec les municipalités de La Pêche et de Chelsea, a décidé de réutiliser cette ligne de chemin de fer pour des fins touristiques. Une corporation a été fondée, formée légalement pour, justement, mettre en opération un train touristique, lequel est présentement en fonction. Cependant, sur une partie du territoire de la ville de Hull sur lequel le train circule, cette voie ferrée est

encore utilisée par la compagnie de chemin de fer CP et, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, nulle compagnie de chemin de fer qui n'est pas dûment constituée ou autorisée ne peut circuler sur des lignes de chemin de fer, et c'est le cas, présentement, que l'on connaît à Hull. Le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche est une compagnie de chemin de fer, si vous voulez, mais elle n'a pas le statut officiel ou légal. C'est ce qu'elle demande à cette Législature d'obtenir.

Alors, moi, je suis disponible pour toutes les questions que vous voudrez bien poser ou si je peux vous être utile dans d'autres domaines. Mais je suis convaincu, également, que Me Trudel et les gens qui l'accompagnent sauront également répondre à toutes les questions que pourraient se poser les membres de cette commission. Je vous remercie, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Hull. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques?

**M. Elkas:** Non, je vais attendre les questions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis?

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** Mme la Présidente, ça semble un projet de loi qui a beaucoup d'implications, à première vue, parce que, même s'il a l'air simple, puis si on écoute les explications du député de Hull, on voit que le projet de loi comporte des amendements à peu près à tous les articles. Il y a plusieurs amendements, un nombre considérable d'amendements. Donc, ça veut dire que, sur le plan juridique, il y a une certaine incertitude si on se sent obligés de faire autant d'amendements à un projet de loi.

Deuxièmement, le député de Hull nous a dit que l'entreprise opérerait déjà. Donc, dans le fond, on a tout le temps qu'il faut pour étudier le projet de loi comme il faut, puisque l'entreprise fonctionne. Le train marche depuis 2 ans, qu'on me dit. Donc, le train bouge. Et c'est une première aussi; un projet comme celui-là, c'est une première. Moi, je ne connais pas d'autres exemples au Québec d'un projet comme celui-là. Alors, c'est pour ça qu'il y a beaucoup d'implications, et il va y avoir une étude approfondie parce qu'il est très important sur le plan des responsabilités des municipalités et des impacts éventuels par rapport au rôle qu'ont à jouer les municipalités dans le développement économique et des responsabilités qu'elles peuvent assumer. C'est un projet

majeur sur le plan législatif.

Là, on dit qu'on procède par projet de loi privé, sauf que je me rappelle, dans le temps des assurances, dans le domaine des institutions financières, que le ministre nous avait déjà parlé, le ministre Pierre Fortier dans le temps, qu'il y aurait un projet de loi général sur la **démutualisation** des compagnies d'assurances. Finalement, on a commencé à les démutualiser à la pièce et on n'a jamais eu de projet de loi général. On a fini par avoir un projet de loi privé sur La Laurentienne, un deuxième projet de loi privé sur... je ne me rappelle pas la deuxième compagnie d'assurances, et, finalement, on a vu la faillite des Coopérants. Puis on voit ce que ça donne d'opérer à la pièce plutôt que d'avoir une politique fondamentale par rapport à une façon d'opérer de façon normale dans le droit public.

Là, je pense que, pour les municipalités, c'est très important, parce que c'est l'implication des municipalités dans le développement économique, les responsabilités qu'elles peuvent assumer et les risques, également, qu'elles peuvent assumer. Au fond, c'est quoi une municipalité? «C'est-u» un agent de développement économique? «C'est-u» une compagnie de gestion, une municipalité?

**Une voix:** Non.

**M. Garon:** Hein? Est-ce que c'est une compagnie de gestion, une municipalité, ou si c'est une entreprise publique qui rend des services à la population? Question fondamentale. Ce projet de loi là nous interpelle sur des questions fondamentales en termes de droit. Une municipalité, au fond, ça a été créé pour donner des services aux gens, pour ramasser les vidanges, pour entretenir les chemins d'hiver, pour faire la police, pour donner de l'eau, pour ramasser les égouts, donner l'éclairage, des choses comme ça. C'est une entreprise de services. Regardez, même les gens les mieux intentionnés... Quand on regarde ça, je pense que ça pose un principe fondamental. Regardez, même des entreprises qui ont des bons noms dans le domaine de la gestion des affaires, à un moment donné... Regardez Provigo aujourd'hui, la Caisse de dépôt là-dedans. À un moment donné, la première nouvelle qu'on a, ils veulent se vendre aux Américains parce qu'ils ne sont plus capables de fournir. Pourtant, Provigo, c'était le rocher de Gibraltar, c'était le roc, solide. À un moment donné, bang! il faut qu'il se vende. Steinberg. Personne ne pensait qu'à un moment donné Steinberg aurait des difficultés financières. Steinberg est disparue. Cular.

**Une voix:** Pascal.

**M. Garon:** Et Pascal, compagnie solide aussi, à un moment donné, et qui avait beaucoup d'échantillons, disparue. Birks, comprenez-vous, c'était le diamant: dur comme le diamant, solide comme un diamant. À un moment donné, on a vu qu'elle était en difficulté. Cular. On voit le Mouvement Desjardins qui dit qu'il faut vendre aux Américains pour préserver les emplois. Je

ne comprends pas trop le raisonnement, par exemple: vendre aux Américains... Alors, là, on va vendre des entreprises québécoises pour financer des entreprises américaines, des filiales américaines. Je ne comprends pas trop l'astuce. Je vais être bien franc avec vous, là: le cheminement, je ne le comprends pas. Ici, on pose une question fondamentale. Quand les affaires marchent, il n'y en a pas, de problèmes. Mais c'est quand il y a des difficultés économiques: Qui met la main dans sa poche, qui paie? C'est ça, la question fondamentale.

Alors, dans le projet de loi que nous avons devant nous, en termes d'orientation et de responsabilité éventuelle, moi, je pense que le gouvernement ne pourra pas procéder par bill privé, un par un, sans se faire une philosophie pour dire: Qu'est-ce que les municipalités peuvent assumer ou ne peuvent pas assumer? Jusqu'où elles peuvent aller dans les risques qu'elles vont prendre concernant du développement économique? Une municipalité, est-ce que c'est une compagnie de gestion ou si c'est un organisme public qui rend des services à la population?

(10 h 30)

Et comme, actuellement, les gouvernements sont devenus dangereux... Je vais vous dire, le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec sont deux gouvernements dangereux, parce qu'il n'y a rien de plus dangereux que quelqu'un qui est cassé. Vous ne savez jamais quand il dit: Si je mets la main dans ma poche et qu'il n'y a rien, je vais mettre la main dans la poche des autres. Et le gouvernement, actuellement, à Ottawa, il met la main dans la poche du provincial, puis le provincial, comme il est cassé, lui aussi, il est rendu à mettre la main dans la poche des municipalités. Il n'y a rien de pire que quelqu'un qui est affamé, parce que, pour régler son problème, il est prêt à faire des choses qu'il ne fait pas en temps normal. Et, à ce moment-ci, bien, ça va être facile de passer des responsabilités aux municipalités, je ne dis pas dans le cas du chemin de fer en particulier, mais de passer toutes sortes de responsabilités aux municipalités en se déchargeant de ses responsabilités sur le dos des municipalités. Mais, finalement, on fera faire aux municipalités des choses pour lesquelles elles ne sont pas équipées tant que ça.

Le gouvernement du Québec, regardez dans le domaine des chemins de fer à quel point il ne se compromet pas beaucoup. Il ne se compromet pas beaucoup dans le domaine des chemins de fer. Dans le domaine des routes... Je revenais, hier, d'une assemblée à Sherbrooke. On n'en revenait pas à quel point les routes sont en mauvais état. Quand on passe à Drummondville, on a l'impression... La route est tellement en mauvais état à Drummondville, sur la 20, qu'on disait: On a l'impression de revenir comme dans le temps de Duplessis. M. St-Roch n'est plus du bon bord; alors, les routes font dur. Dans le bout de Laurier-Station, c'est épouvantable. On se demande ce qui est arrivé à la route. On a l'impression qu'il en manque un morceau. C'est sur la 20, là. Le gouvernement est cassé comme un clou, puis là, actuellement, il va être porté à passer des responsabilités aux municipalités. Alors, dans le débat que l'on fait

actuellement, qu'on va faire sur ce projet de loi privé, il faut voir qu'en arrière de ça il n'y a pas seulement la question du chemin de fer, il y a toute la question des responsabilités dont le gouvernement va vouloir se décharger en termes de développement économique pour les faire assumer par d'autres.

Regardons l'affaire qui s'est passée en Gaspésie: Pin rouge. Le gouvernement, il a joué au fin fin. Première nouvelle qu'on avait, il y avait un projet municipal au mont Saint-Joseph, à Carleton. Finalement, pour des raisons politiques, on est allé avec M. Malenfant dans Pin rouge, 3 000 000 \$ de subvention. Finalement, les 3 000 000 \$ de subvention ont été payés. L'argent de l'entrepreneur, apparemment, n'a pas servi à payer les gens. Il y a des poursuites au criminel actuellement. Puis la municipalité, qui avait un centre de ski, n'en a plus, parce que les équipements qu'elle avait, elle les a donnés au centre de ski Pin rouge qui, lui, se trouve maintenant dans un avenir incertain. Alors, il y a des conséquences à tout ça.

Moi, je pense que, dans le débat en cours sur les responsabilités des municipalités, les responsabilités des MRC, les responsabilités en termes de développement économique, puis le rôle que doit jouer une municipalité, ce n'est pas clair, ça, actuellement. Quand j'écoute ça, savez-vous à quoi je pense? Je ne parle pas de ce projet-là en particulier. J'ai l'impression de la grenouille et du boeuf de La Fontaine. Des fois, dans des ministères, on manque d'expertise, puis, là, on dit: Les municipalités vont avoir des expertises globales, elles vont pouvoir embarquer dans n'importe quelle direction. Je ne suis pas sûr, moi, que ce n'est pas dangereux, ça. Au contraire, je pense que c'est dangereux et qu'il devrait y avoir des balises dans les projets de loi publics pour faire en sorte qu'on ne mette pas la sécurité des gens en danger, puis qu'après ça on dise aux gens: Vous êtes embarqués dans quelque chose, puis on passera la facture à d'autres. C'est facile, sauf que des municipalités comme Chelsea, ce n'est pas Montréal. Montréal peut sortir 110 000 000 \$ pour un toit de stade olympique. Je ne connais pas beaucoup de municipalités au Québec qui seraient capables de sortir 110 000 000 \$ pour le toit d'un stade. Parce qu'ils ont fait des erreurs, tout le Québec paie pour les conneries qui se sont faites dans le Stade olympique: 110 000 000 \$.

Ici, à Québec, dans un hôpital, le centre d'ophtalmologie, là, il manque 2 000 000 \$ par année, puis on fait tout un charabia parce qu'il manque 2 000 000 \$ par année. Même celui qui était le directeur, on le considère comme un expert, puis il a quitté comme directeur, parce qu'on a dit qu'il avait fait un déficit de 2 000 000 \$ par année pendant les quelques dernières années, mais il est rendu à l'Université Laval, professeur en gestion hospitalière. C'est lui, le spécialiste de la gestion hospitalière. Il était spécialiste ou il ne l'était pas? Aujourd'hui, on dit aux gens: Bien, ça n'a pas de bon sens, ces 2 000 000 \$ que vous n'avez pas. Sauf que, pour 110 000 000 \$ pour un toit de stade, le trou d'un toit, ça, on va l'avoir; ça, je suis sûr qu'on va l'avoir. Comprenez-vous! Bien, c'est ça, la question.

Quand tu es gros, il n'y a pas de limites dans les conneries que tu peux faire. Quand tu es petit, je te dis qu'au gouvernement la bourse n'est pas si ouverte.

Il y a beaucoup de questions. Ce projet de loi interpelle, pose beaucoup de questions, parce que le gouvernement ne pourra pas, comme dans la démutualisation des assurances, arriver par la porte d'en arrière pour faire assumer aux municipalités des risques considérables sans que ce soit fait très, très clairement par rapport à notre droit municipal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Lévis. Alors, je demanderais...

**M. LeSage:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Robert LeSage**

**M. LeSage:** Si vous me permettez, Mme la Présidente, j'aimerais juste faire quelques commentaires suite aux remarques du député de Lévis. Lorsque le député de Lévis prétend que ça devient dangereux lorsque les gens sont affamés, moi, je pense qu'on peut prétendre que c'est probablement plus dangereux lorsqu'on fait affaire avec des gens qui sont assoiffés du pouvoir. Par contre, je suis d'accord avec le député de Lévis que ce projet de loi, Mme la Présidente, doit être étudié à fond et très attentivement.

Cependant, j'aimerais faire remarquer aux membres de cette commission que l'Agence ou le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche**, de même que les municipalités concernées ont reçu un avis de CP, que, si le problème n'est pas réglé d'ici à la fin mars ou avril — vous me corrigerez, je pense que c'est avril — pour le 1er mai, le train ne pourra plus fonctionner. C'est vrai qu'il fonctionne dans le moment et qu'il n'y a pas de problème, mais, le 1er mai, si ce n'est pas légalisé, il ne fonctionnera plus. Alors, je voulais tout simplement signaler ce fait au député de Lévis et aux membres de cette commission: il faut que le problème soit réglé avant le 1er mai, de sorte qu'on devrait, en principe, adopter ce projet de loi avant la fin du mois.

J'aimerais faire remarquer également que ce serait probablement dangereux si on suit la philosophie ou la politique que voudrait mettre de l'avant le député de Lévis, à savoir mettre toutes les municipalités sur le même pied d'égalité. Je regrette, mais il y a des spécificités dans les régions, et ça me surprend que le député de Lévis parle dans ce sens-là, parce que c'en est un qui a toujours prôné l'autonomie régionale.

Alors, dans le cas présent, il y a 4 000 000 à 5 000 000 de touristes, Mme la Présidente, qui viennent à Ottawa, par année. Nous tentons, dans la mesure du possible, de les attirer du côté du Québec pour qu'ils dépendent de l'argent du côté du Québec et qu'ils aident au développement économique du côté du Québec. Ça, c'est un outil que les villes se sont donné dans l'Ou-

taouais québécois, justement pour attirer ces touristes. Alors, je pense qu'il est tout à l'avantage du gouvernement de donner suite aux revendications des municipalités de la région de l'Outaouais et qu'on adopte ce projet de loi dans les meilleurs délais. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. M. le ministre.

**M. Sam L. Elkas**

**M. Elkas:** Tout simplement pour apporter une correction, parce que je ne voudrais pas que les gens pensent que c'est la première. C'est arrivé bien avant qu'on soit tous ici. Il y a 5 compagnies de chemin de fer du Québec qui opèrent dans le moment, et je vais les nommer. Roberval-Saguenay, c'est une filiale d'Alcan. Il y a Matane et du Golfe. C'est des charges de marchandises, mais je dois vous corriger. Cartier; il y a des employés qui se servent de cette ligne-là aussi, elle transporte des employés; c'est une filiale de US Steel. Rivière Romaine et Napierville Junction qui est une filiale de CP. Alors, c'est vrai qu'on rentre dans un modèle qui est touristique, mais ne venez pas dire qu'il n'y en a pas, que c'est la première au Québec. Il y en a 5.

**M. Garon:** Ce n'est pas des municipalités.

**M. Elkas:** Non, des compagnies. Je comprends, mais...

**M. Garon:** Quand vous parlez de Rivière Romaine, il n'y a pas de municipalité seulement, là.

**M. Elkas:** Non, non, mais c'est tout simplement qu'il s'en opère à l'intérieur du Québec. Je ne voudrais pas que les gens pensent qu'il n'y en a pas d'autres, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Jonquière.

**M. Francis Dufour**

**M. Dufour:** Mme la Présidente, je veux juste faire une mise au point. En fait, je comprends qu'il y en a d'autres — il y en a une que je connais très bien, une compagnie de chemin de fer — mais c'est avec des chartes provinciales. Donc, avant d'opérer, elles sont venues s'assurer qu'il y avait une charte qui couvrirait leurs activités. C'est un peu différent de ce qu'on a actuellement, ce matin, à examiner.

Moi, j'écoutais attentivement les propos du député de Lévis concernant les rôles des municipalités, puis je trouve qu'on ne fait pas souvent ces réflexions-là tout haut. Hier, on avait un caucus; je ne dévoile rien, là, mais, moi, c'est un questionnement que je faisais, justement, avec mes collègues concernant les municipalités: Qui va être responsable du développement dans nos

régions et c'est quoi, le rôle des municipalités? Est-ce que, vraiment, on veut leur donner une vocation? Moi, je suis peut-être prêt à leur en donner, mais il faut qu'on réfléchisse là-dessus. Là, on fait ça à la pièce. Chaque municipalité va arriver avec son petit projet.  
(10 h 40)

Bien, je vous prends à témoin. J'ai des municipalités, actuellement; malgré la situation économique qui est déplorable, ces municipalités-là, elles écrivent, elles envoient des résolutions au gouvernement pour lui dire: Arrêtez de dépenser et adoptez des budgets équilibrés zéro. Ces mêmes municipalités-là, elles se revirent de bord, puis, là, elles font des projets qui n'ont ni queue ni tête, de 20 000 000 \$, 12 000 000 \$, et là elles demandent au gouvernement de payer 90 % des coûts pour l'investissement, puis elles s'en lavent les mains. C'est comme si on pouvait parler des deux côtés de la bouche en même temps en disant: Nous autres, on n'a pas d'argent, mais elles en ont pareil. Ça fait que, pour moi, on est comme la saucisse Hygrade, plus on en fait, plus on en mange. Je trouve que, de ce côté-là, l'ensemble du gouvernement ne réfléchit pas assez longtemps et assez longuement sur la façon dont on va procéder par rapport au développement.

Il y a un problème. Le Québec, il ne pourra jamais s'en sortir sans faire du développement. On est une petite population et, pour arriver à quelque chose... Je ne parle pas de l'Outaouais; peut-être, eux autres, qu'ils ont Dieu le Père qui s'appelle Ottawa et il y a Québec qui fournissait beaucoup de fonds. Je viens de faire un discours, justement, là-dessus à l'Assemblée nationale, mais je vais vous dire que, quand on regarde les statistiques, il n'y a rien pour se réjouir. Même avec la bénédiction du fédéral et la bénédiction du Québec, le taux de chômage, à la fin de janvier, dans la région de l'Outaouais, 12,3 %...

Une voix: C'est régional.

**M. Dufour:** ...12,9 %. Oui, régional, mais vous ne pouvez pas vous flatter la bedaine en disant: Nous autres, Ottawa-Hull, Gatineau-Hull, on est bien heureux, on a un taux de chômage de 8 %, et, les autres, on les envoie chez le diable. Si c'est 12,3 % au point de vue région, ça veut dire qu'à l'extérieur d'Ottawa-Hull c'est au moins 14,96 et 15 %. C'est ça que ça veut dire. Ça ressemble à chez nous, ça. Mais ce n'est pas vrai qu'on peut se dissocier comme ça de tout ce qui se passe autour de nous. Puis le taux de chômage canadien, c'est 12,3 %. Donc, 12,9 %, 12,3 %, ils sont en haut et ils disent: On est contents que ça marche comme ça, ça marche bien.

Ce n'est pas comme ça, le développement. Il va falloir aller beaucoup plus en profondeur que ce qu'on a entrepris là. On fait du «surfing» actuellement. On fait des cataplasmes sur des jambes de bois. On essaie de prendre des petites décisions un peu partout. Il n'y a pas de plan d'ensemble et il n'y a pas de réflexion actuelle qui nous amènent à un développement très grand. Oui, M. le ministre, même si on a été des ex-collègues

au point de vue municipal, on n'est **peut-être** pas sur la même longueur d'onde dans ce domaine-là. Je vous dis qu'actuellement, moi, j'entends des discours, ça fait 8 ans que j'entends dire à l'Assemblée nationale qu'il faut assainir les finances publiques. Plus on le dit, moins on le fait. Plus ça va, plus les déficits grandissent. Plus on siphonne, moins on a de résultats. C'est ça qui se passe. Ça fait que, quand je dis: Il n'y a pas de réflexion...

**M. Elkas:** Quand on fait des coupures, on se fait accuser d'être bouchers.

**M. Dufour:** Il n'y a pas de réflexion bien, bien, bien profonde. Mais oui, mais ce que vous avez, vous ne nous donnez jamais l'heure juste.

**M. Elkas:** Vous n'écoutez pas.

**M. Dufour:** Le ministre de l'Industrie et du Commerce se fait aller la trappe sur un bord, je l'appelle le «placoteux». Il dit n'importe quoi, mais il ne fait rien.

**M. Elkas:** Il est «close-minded».

**M. Dufour:** Il y a bien trop de «parleurs» pour des «faiseux». C'est ça qu'on a, c'est un **mosus** de problème, ça. Un autre dit qu'il fait quelque chose... On dirait que c'est un gouvernement qui est disloqué. L'un va à gauche, l'autre va à dia, n'importe quoi. On ne sait pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** À hue et à dia!

**Une voix:** «C'est-u» ça que vous avez dit à votre caucus, hier?

**M. Dufour:** On a un problème... Non, je n'ai pas été aussi loin que ça. Non, c'était pour nous autres, la réflexion. Ce n'était pas pour vous autres qu'on la faisait. Ce n'était pas une question d'accusation envers les gens.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense qu'on pourrait peut-être revenir à la pertinence du débat, si c'est possible. On ne fera pas le procès...

**M. Dufour:** Mais tout ça, Mme la Présidente, pour dire que c'est vrai. C'est vrai, Mme la Présidente.

**Une voix:** C'est ça que vous avez dit, que vous êtes des «placoteux»?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant!

**Une voix:** Vous êtes des «placoteux».

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, s'il vous plaît! Bon. On va donner un exemple de pertinence. Je pense que, le projet de loi privé 244, ce n'est pas le temps pour faire le procès du gouvernement sur tous

les points de vue. Mais j'aimerais apporter une petite correction à ce que vous avez dit, M. le député.

**M. Dufour:** Puis vous ne m'avez pas enlevé mon droit de parole, là? J'avais encore...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non.

**M. Dufour:** Ha, ha, ha! J'espère.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Juste en passant, c'est que vous vous questionnez sur la place des municipalités dans le développement régional.

**M. Dufour:** C'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, avec la nouvelle politique de développement régional, je pense que les municipalités prennent une place très importante dans les conseils régionaux.

**M. Dufour:** Vous savez, Mme la Présidente, tout est une question de jauge. Chez nous, les budgets des municipalités sont de 75 000 000 \$, puis de 70 000 000 \$. 30 000 000 \$ pour l'ensemble de la région qui couvre 80 municipalités, c'est de la poudre aux yeux, ce n'est que des illusions, illusions de pouvoir. C'est ça que ça fait. 3 000 000 \$, ça ne fait plus rien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais c'est 3 000 000 \$ pour le...

**M. Dufour:** Vous savez bien que les 3 000 000 \$ que le gouvernement va mettre chaque année dans une région, c'est des pinottes. Ce n'est pas une politique de développement. Une politique de développement, ça va plus loin que ça. Il faudrait qu'on ait des critères et qu'on ait quelque chose de plus balisé que ça. Mais je vais revenir à la pertinence.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, mais il y a 500 000 000 \$ qui vont se décentraliser.

**M. Dufour:** Non, non. Les 3 000 000 \$ qui se donnent, c'est le ministre, sous la réforme Picotte.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est au départ.

**M. Dufour:** Bon, c'est 3 000 000 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Puis, après ça, il y a 500 000 000 \$ qui vont être pour l'intégration.

**M. Dufour:** Oui, mais ça existe déjà. Ce n'est pas du nouvel argent, ça. Vous savez, quand on commence à se péter les bretelles, puis qu'on dit: On va faire une nouvelle entente sur le développement économique avec Ottawa, 40 000 000 \$, aïe!

**M. Garon:** C'est comme changer la pancarte...

**M. Dufour:** C'est comme changer, oui, un panneau de signalisation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Est-ce qu'on peut revenir à la pertinence du débat sur le projet de loi 244?

**M. Dufour:** Oui, Mme la Présidente, c'est vous qui m'avez amené sur un autre terrain. Moi, j'étais prêt à revenir sur le projet de loi.

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

Une voix: Il n'est pas difficile à faire changer de terrain.

**M. Elkas:** Correction.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Correction, oui, comme dit M. le ministre. C'est vous qui avez parlé du non-pouvoir des municipalités.

**M. Dufour:** C'est ça. Mais ça concerne les municipalités aussi, ce projet de loi là. On parle d'un chemin de fer qui va être administré et sur lequel les municipalités ont beaucoup d'emprise parce qu'elles ont à investir dans la société de développement, puis à investir aussi... Là, on nous dit, et j'entends ça souvent, ce discours-là: C'est une question de vie ou de mort; si vous ne nous donnez pas la loi, bien, on est poignés; la compagnie va être mal prise, puis les administrateurs pourraient avoir des problèmes majeurs. Ce n'est pas nous autres qui avons voulu ça. Nous autres, par rapport à ça, on ne peut pas marcher avec une épée sur la tête en disant: La loi, il faut qu'elle passe, puis de vie ou de mort. Je pense que ça nous permet de nous interroger.

Vous savez bien qu'on est habitués actuellement, depuis pas mal d'années, à négocier à la pièce parce que vous ne voulez pas légiférer sur de longues périodes. Vous voyez à courte vue. Donc, encore là, on nous amène un projet de loi qui nous interroge sérieusement, à savoir sur le rôle des municipalités, le rôle des sociétés et des corporations. À Montréal, vous avez le même *mosus* de problème, ça agit tout le temps comme ça, c'est qu'on est rendus qu'on ne sait plus qui doit être responsable de quoi. C'est ça, le fond de la question. On ne le sait pas. Puis, le gouvernement, il fait erreur, puis il fait fausse route, parce que, là, il ne prend pas ses responsabilités. Un gouvernement, ce n'est pas le pilote automatique; ça doit réfléchir de temps en temps, puis nous donner l'heure juste, puis dire où on va. Moi, je ne le sais pas, où on s'en va. Je ne sais pas où le gouvernement va. À part d'entendre parler de couper, puis d'augmenter les taxes, les impôts, moi, je n'ai pas d'autre philosophie. Si vous me demandez: Dans les 7 dernières années, c'est quoi, la philosophie du gouvernement? Couper, augmenter les taxes, point, à la ligne. Je ne vois rien d'autre que ça qui s'est produit, et ça, je déplore ça. Ce n'est pas une politique, ça. Ce n'est pas de la politique. C'est avec des oeillères. Vous avez

raison, M. le ministre.

**M. Elkas:** You are close-minded, my friend.

**M. Dufour:** Ça, je vois bien que vous le dites, vous avez une politique avec des oeillères. J'accepte ça. J'accepte ça parce que c'est comme ça que ça se passe. Donc, je dis que ce projet de loi, Mme la Présidente, est important. Il faudra l'examiner comme il faut, puis je ne pense pas que ce soit une course contre la montre qu'on a à faire. Je pense que mon collègue de Lévis est d'accord là-dessus, on va le regarder sérieusement. Si le gouvernement veut faire de la législation à la pièce, notre rôle, à nous, c'est de nous assurer que les pièces, un jour, on pourra les raccrocher quelque part avec d'autres choses.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Jonquière. M. le député de Lévis.

**M. Elkas:** Juste une petite correction. Les 5 compagnies de chemin de fer ont été créées par des bills privés.

**M. Dufour:** Oui, mais avec charte provinciale. C'est ça que je dis.

**M. Garon:** Ce n'est pas pareil.

**M. Elkas:** C'est «same thing».

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis.

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** L'autre question ou point que je voudrais soulever... Moi, je me suis fait déjà poigner dans la commission parlementaire. Je vais vous donner un exemple. En 1987, je pense, quand il a été question de démutualiser La Laurentienne, je me rappelle que le ministre nous disait: C'est absolument important. On était de nuit, à 2 heures du matin, 2 h 30. C'était important parce qu'il devait y avoir une émission d'actions au mois de septembre, qui n'a jamais eu lieu, hein! qui n'a jamais eu lieu. Moi, des affaires que ça prend ça pour ça... Il faut regarder le projet de loi en soi, peu important les conséquences à venir. Parce qu'on a dit des choses dans le passé qui ne se sont jamais produites. Je vous le dis, c'est enregistré, 1987, puis vous pouvez le relever; c'était Pierre Fortier qui était ministre, député d'Outremont, puis il passait tout son temps à nous dire qu'on avait besoin de ça. C'était urgent, c'était épouvantable, même l'Inspecteur général des institutions financières était là, parce qu'il devait y avoir une émission d'actions à l'automne, qui n'a jamais eu lieu. Mais le projet de loi est fait, la démutualisation s'est faite, puis adopté de nuit. Alors qu'une entreprise avait été bâtie par des mutualistes, on a changé le statut de l'entreprise sans qu'il y ait vraiment de débat public. Ça

s'est fait de nuit, comprenez-vous? Moi, je pense qu'un Parlement, s'il veut être respecté et respectable, ne doit pas opérer de cette façon-là.

(10 h 50)

Aujourd'hui, qu'on nous dise: Il y a telle chose, moi, des ultimatum du CN, puis du CP, hein, j'en ai vu... La première fois que j'ai été capable de lire les journaux, il y en avait, puis il y en a encore. Puis ils ont toujours marché comme ça. On ne peut pas marcher comme ça. Puis M. Tellier, entre vous et moi, je n'ose pas vous dire ce que j'en pense. Je l'ai connu pendant des années, M. Tellier. Avec ses ultimatum, qu'il aille au diable! Comprenez-vous? Je vous le dis franchement, qu'il aille au diable, Tellier! Comprenez-vous? Ça fait des années qu'il fait des ultimatum au Québec. Moi, il ne m'en fera pas aujourd'hui en commission parlementaire. Il gèrera son affaire comme il voudra, mais il ne nous fera pas d'ultimatum. Je regrette. Ce bureaucrate ne fera pas d'ultimatum.

Une voix: C'est une ligne de CP.

M. Garon: Pardon?

Une voix: C'est une ligne de CP.

M. Garon: Oui?

Une voix: Oui.

M. Garon: Bon. Mais c'est pareil.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Les ultimatum de l'un ou de l'autre, ça ne marchera pas. On doit adopter des lois, on doit regarder des lois correctement avec les conséquences qu'il y a quand on les adopte, parce que, après ça, les gens sont les premiers à nous dire: Pourquoi vous l'avez adoptée? Pourquoi vous avez permis ça? Vous n'avez pas joué votre rôle; vous ne nous avez pas protégés; c'était votre job de le faire, vous ne l'avez pas fait. Les gens sont les premiers, après ça, à nous reprocher d'avoir fonctionné trop facilement dans les projets de loi où il y a des conséquences pour les citoyens.

À part ça, je vais vous dire, il y a des promoteurs, il y a des gens qu'on va entendre tout à l'heure, qui vont nous présenter le projet, mais il y a tous les citoyens en arrière de ça. Moi, je me rappelle — je vais vous donner rien qu'un exemple — quand le ministre des Affaires municipales a changé l'évaluation foncière, dans la municipalité où je suis, dans 3 ans, ça va leur coûter 600 000 \$ par année, parce que, lui, il voulait régler les problèmes de Montréal-Est. Mais il nous a mis dans la merde, parce que, pour régler les problèmes d'un autre, il ne s'est pas occupé de ce qui arriverait à l'évaluation d'Ultramar où les ententes étaient signées après 15 ans devant les tribunaux. Il ne s'est pas occupé de ça. Les conséquences pour les gens, moi, j'ai tellement entendu parler de ça. Moi, je pense que le rôle

d'un législateur, c'est de voir la loi en soi, si elle est bonne ou si elle n'est pas bonne, les conséquences qu'elle va avoir et qu'elle peut avoir pour les citoyens, puis **est-ce** que c'est correct ou si ce n'est pas correct?

Éventuellement, les gens sont les premiers à dire: Vous étiez dans la position de faire l'analyse approfondie, puis, par laxisme, vous ne l'avez pas faite. On serait les premiers blâmés si on n'étudiait pas, si on n'approfondissait pas cette question-là, parce que c'est une question très, très importante qui est débattue actuellement. Quand le ministre nous parle de Roberval, ce n'est pas tout à fait la même affaire, ça.

Une voix: Roberval-Saguenay.

M. Garon: Roberval, oui, c'est un chemin de fer de compagnie. Quand il parle de La Romaine, il n'y a même pas de municipalité à La Romaine. C'est une région administrée par un délégué nommé. Il n'y a pas de municipalité à La Romaine. Les deux autres, je ne me rappelle pas des deux noms qu'il a nommés, sauf que ce n'est pas des cas de même nature du tout que le cas qui est devant nous actuellement. Il ne s'agit pas d'un cas du tout de la même façon. Là, actuellement, il y a des responsabilités qui sont beaucoup plus fortes dans ce cas-ci. Il y a beaucoup plus d'implications parce que c'est un projet qui fonctionne avec les municipalités. Alors, il y a des implications qui sont plus grandes que dans un projet de loi où c'est une compagnie privée de chemin de fer ou un chemin de fer privé qui appartient à une compagnie minière ou à une compagnie de quelque nature que ce soit. C'est un autre genre de projet qu'il mentionne. Alors, c'est pour ça qu'il ne faut pas mélanger les pommes puis les...

Moi, je pense que, là-dedans, il n'y a pas seulement les promoteurs, mais il faut regarder l'intérêt des citoyens. Les citoyens, regardez, c'est des révoltes partout. Regardez à Montréal. C'est qui, le responsable? Le maire, ce n'est pas lui, le responsable. Puis le ministre, ce n'est pas lui le responsable. Je vais vous dire une chose: Quand les problèmes arrivent... Je me rappelle d'un vieux proverbe en politique qui dit: La victoire a une nombreuse paternité, mais la défaite est orpheline. Quand ça va mal, je vais vous dire qu'il n'y a plus beaucoup de pères dans la machine ni de mères, ni pères ni mères, et, quand il y a des victoires, ça va bien. Ah, bonne mère! Là, vous vous demandez comment ça ce fait qu'il y a autant de géniteurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Comment ça se fait? Alors, là-dedans, c'est les citoyens qui sont en cause, au fond, et qu'on doit protéger. Les conséquences qu'il peut y avoir pour des citoyens qui ne sont pas là et qui, eux, doivent s'attendre à ce que le Parlement, quand il adopte des lois, il pense à leurs intérêts de citoyens, c'est ça qu'on doit préserver, à mon avis, puis c'est ça qui va être notre seule préoccupation. Pas **dans** le but de bloquer tout, mais il y a des choses qui peuvent se faire de

différentes façons, puis des choses qui doivent être étudiées attentivement.

Vous savez, on arrive aujourd'hui, la session vient de commencer. Les mois de janvier, février et mars, on n'était pas sans occupation, mais on aurait eu plus de temps, en masse, en janvier. On a fait des commissions parlementaires les 26, 27 et 28, mais, avant ça, dans le mois de janvier, toutes les journées étaient libres pour des commissions parlementaires. En février, on en a fait 2 jours par semaine. Il aurait pu y avoir des... Quasiement à chaque semaine, il y avait une journée de libre. En mars, on a aussi eu du temps de libre. Mais on arrive à ce moment-ci, une journée où je ne m'y attendais pas du tout, la journée du Conseil des ministres où, normalement, quand on demande quelque chose au ministre, il ne veut pas, il faut qu'il aille au Conseil des ministres. Aujourd'hui, il n'a pas l'air d'être important, le Conseil des ministres. Puis une journée, à part ça, où on siège le matin, puis l'après-midi, alors qu'il y a d'autres journées où on siège le matin, l'après-midi, puis le soir. Alors, le temps aussi fait que la planification des travaux, dans le cas de ce projet de loi là, m'apparaît un peu curieuse. C'est pour ça que les arguments de dire: C'est nécessaire, il faut que vous alliez à toute vapeur, on ne pourra pas accepter ça parce que, dans le fond, il y aurait eu bien d'autres moments depuis le début de l'année, aussitôt que le projet de loi a été déposé en 1992, où on aurait pu étudier le projet de loi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Peut-être qu'on pourrait demander aux requérants de nous exprimer leur point de vue, ce qui donnerait peut-être un éclairage assez important aux membres de la commission. Auparavant, j'aimerais que chacun se présente. On connaît vos noms, mais on n'a pas identifié le nom à la personne.

#### Exposé des requérants

**M. Cholette (Roch):** Alors, je suis Roch Cholette, je suis conseiller municipal à la ville de Hull et je siège au conseil d'administration de la corporation de développement du train touristique Hull-Chelsea-La Pêche.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Si vous voulez présenter les personnes qui vous accompagnent.

**M. Cholette:** Oui. Me Johanne Trudel, qui est le procureur dans le dossier et procureur de la ville également; Jacques Filiatrault, à ma droite, qui est directeur général adjoint des services administratifs; et M. André Croteau, directeur des services immobiliers à la ville de Hull.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, le porte-parole pour donner le point de vue sur le projet de loi.

**M. Cholette:** Très bien. Tout d'abord, je voudrais

vous remercier, Mme la Présidente, Mmes et MM. les députés, M. le ministre, de nous avoir accueillis ce matin dans votre enceinte pour vous expliquer notre position par rapport à un projet de loi qui est fort important pour la municipalité et fort important pour l'Outaouais. Les interrogations des députés de Lévis et de Jonquière sont importantes, et je suis convaincu que nous aurons des réponses aux questions, parce que, justement, pour la ville de Hull et pour l'Outaouais, le développement économique est au coeur de nos préoccupations, c'est aussi au coeur des préoccupations de nos citoyens, et c'est par un outil comme celui qu'on vous présente aujourd'hui qu'on sera capables d'assurer notre destin et d'assurer le maintien d'un niveau de taxation le plus bas possible.

Alors, je demanderais à Mme Trudel d'aller plus à fond dans les détails concernant les questions de M. Garon.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, Me Trudel. Oui?

**M. Garon:** Est-ce que le conseiller, M. Cholette, est ici?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, c'est lui qui vient de parler.

**M. Garon:** C'est vous, M. Cholette? O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** À sa gauche...

**M. Cholette:** À ma gauche, Mme Trudel.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...c'est Me Trudel. À sa droite, c'est M. Filiatrault et...

Des voix: M. Croteau.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...M. Croteau. Alors, Me Trudel.

**Mme Trudel (Johanne):** Merci, Mme la Présidente. Alors, mesdames et messieurs, j'aimerais répondre tout d'abord, en guise d'introduction, de façon générale, sur 3 plans, aux interrogations et aux questions posées sur le projet, entre autres, au niveau du statut juridique, au niveau du financement et au niveau de l'urgence du projet de loi qui est devant vous ce matin. Sur l'aspect du financement, je me ferai assister par M. Filiatrault qui a assisté à toutes les réunions du conseil de développement depuis sa création et qui sera en mesure de dresser un portrait complet de l'implication financière des municipalités et des secteurs public et privé dans ce projet.

Tout d'abord, au niveau du statut juridique, j'aimerais quand même attirer l'attention des membres de la commission sur le fait que le projet de loi qui est devant vous ce matin s'adresse à une corporation qui est une entité juridique distincte et qui s'appelle le Conseil de

développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc. Il est vrai que cette corporation est constituée, entre autres, de 3 corporations municipales: la ville de Hull, qui est régie par la Loi sur les cités et villes et une charte particulière, et les municipalités de La Pêche et de Chelsea. Mais c'est quand même une entité juridique en soi et c'est à cette corporation que s'adresse le projet.

(11 heures)

Donc, l'intérêt des municipalités, qui est un intérêt de promotion touristique, entre autres, est un intérêt oblique quant au projet puisque c'est la corporation qui recevrait le statut de compagnie de chemin de fer. Ceci étant parce que, en vertu de la Loi sur les cités et villes, entre autres — et, pour ceux que l'article intéresse, c'est sous l'article 466, quatrième alinéa — la municipalité a le droit d'aider à la construction sur son territoire d'un chemin de fer, et ça peut être soit par un gouvernement ou une compagnie quelconque, et elle peut le faire, entre autres, en cautionnant une telle compagnie. Alors, c'est dans cette optique que vous avez, entre autres, du financement municipal qui a été fait dans ce projet.

La grande participation des municipalités s'est faite, entre autres, par la mise à la disposition du Conseil des immeubles requis pour la voie. Nous avons apporté avec nous une photographie aérienne qu'il nous fera plaisir de mettre à votre disposition, si vous voulez visionner l'ensemble de cette voie qui mesure 30 km entre Hull et Wakefield et qui vous permet de voir exactement l'ampleur du projet. Les immeubles ont été mis à la disposition du Conseil par voie de bail emphytéotique consenti par la ville de Hull, par La Pêche et Chelsea en faveur du Conseil, et 1,9 km de cette voie est propriété de la compagnie Canadien Pacifique, au niveau des immeubles. Évidemment, au niveau de la promotion touristique, les municipalités ont investi également dans le projet et, sur ce point, tout à l'heure, je demanderai à M. Filiatrault de commenter.

Cependant, j'attire votre attention sur l'impact financier, parce qu'on se demandait quel était le risque, pour les municipalités, de s'impliquer dans un tel projet. Les investissements sont déjà faits, dans ce projet, puisqu'il est en opération depuis juin 1992. Entre autres, à l'aide d'un protocole d'entente entre le ministère du Tourisme, l'OPDQ et le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche, qui a été signé, pour être précise, en date du 13 août 1991, on a déjà parlé de l'engagement financier du Conseil qui se divise dans un engagement financier public, que ce soit provincial ou fédéral, municipal et privé.

Dans ce protocole, entre autres, si j'avais à le détailler, au niveau du milieu comme tel, le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche investissait 600 000\$, soit 22,2%, la ville de Hull, 700 000 \$, soit 25,9 %, et le gouvernement du Québec, par l'OPDQ, 900 000\$, 33,3 %, et le ministère du Tourisme, 500 000 \$ pour 18,5 %, ce qui vous donne un total de 2 700 000 \$ pour 100 % de l'allocation du montant dans les détails que je vous ai donnés, ce qui vous indique déjà l'ampleur des investissements faits par les municipalités, municipalités qui, le cas échéant, ont

été autorisées par le ministère des Affaires municipales à faire ces investissements si la forme de l'investissement le requérait. Et, dans le cas de la ville de Hull, qui a cautionné le projet pour 700 000 \$, la ville a d'ailleurs reçu l'assentiment du ministère des Affaires municipales à cet égard.

À ces investissements nous devrions ajouter l'investissement privé parce que, lorsque nous parlons du Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche, nous devons souligner que le Conseil n'exploite pas de façon physique le train, cette exploitation est donnée à un exploitant qui a lui-même une corporation pour cette fin, et cet exploitant est visé par la loi sur la sécurité au niveau du transport de passagers. Et, si ça peut rassurer les membres de la commission, au niveau du public en général, il a dû souscrire à des assurances de 15 000 000 \$, tel que demandé par la législation provinciale pour la voie provinciale, et, pour le 1,9 km du CP, il a dû souscrire à des assurances-responsabilité de 25 000 000 \$. Et ça, c'est l'exploitant dont vous pourrez voir l'implication dans le projet de loi lorsque nous en ferons l'étude article par article, à l'article 2, où on parle de la possibilité de céder l'exploitation à un exploitant. C'est déjà le cas. Ce ne sont pas les corporations municipales, ni en groupe, ni individuellement, qui exploitent le train; c'est une compagnie d'exploitation que, nous, nous appelons sous le nom de la compagnie ferroviaire Choo-Choo, dans notre région, mais c'est une compagnie ferroviaire indépendante qui exploite le train touristique.

D'autre part, mon dernier point sur lequel je voulais parler brièvement avant de passer la parole à M. Filiatrault, c'est sur la question de l'urgence du projet. Je comprends vos soucis à l'effet de vous assurer de faire une étude détaillée du projet. Il s'agit ici d'un projet de loi privé, effectivement, qui vise une corporation indépendante des municipalités et, effectivement, le CP nous indique, à cause de ses propres règlements, que nous devons avoir un statut de compagnie de chemin de fer. C'est ici une situation unique où on a l'implication du milieu municipal, l'implication du milieu public, gouvernemental, et l'implication du secteur privé. C'est une situation, au niveau juridique, qui est totalement originale et nous devons avoir ce statut pour protéger, justement, les investissements qui sont déjà faits et qui seront grandement en péril si nous ne sommes pas en mesure de faire démarrer le train.

Le but de la photo aérienne que nous avons apportée est de vous démontrer, entre autres, que la gare pour le départ du train est justement sise à cet endroit où nous devons absolument passer sur le 1,9 km qui appartient à CP. Si nous ne pouvons utiliser cette voie, n'ayant pas le statut requis, tous les investissements faits pour construire la gare, entre autres, tombent finalement à l'eau. La gare est importante non seulement au niveau des investissements, mais au niveau touristique. Cette gare a été placée à un endroit stratégique de telle sorte qu'elle puisse être vue par le plus grand nombre de personnes qui viennent sur le territoire de la ville de Hull afin de permettre, justement, un essor de ce projet.

Je peux vous donner, à titre d'exemple, que vous avez ici des représentants de la ville de Hull aujourd'hui; cependant, vous pourriez avoir entendu des gens autant de La Pêche et de Wakefield qui vous parleront des retombées économiques importantes du train pour leurs municipalités. Il avait été calculé, l'année dernière, que chaque personne laissait entre 10 \$ et 20 \$, par exemple, à Wakefield lorsque la personne prenait le train. Alors, si vous mettez 600 personnes sur un train, il y avait 6000 \$ qui restaient dans les boutiques d'artisanat et les endroits de restauration sur le territoire de la municipalité de Wakefield, entre autres. Alors, je pense que c'est important de regarder l'ampleur de ce projet, indépendamment du fait que tous les représentants ne soient pas ici pour défendre l'aspect économique important de ce projet.

Également, en terminant, j'inviterai M. Filiatrault non seulement à traiter des investissements qui existent, mais également des projets qui sont présentement en voie par toutes les municipalités et qui sont associés au train: par exemple, l'idée d'un musée ferroviaire et autres qui sont des projets reliés à ce premier élément du train touristique. Alors, avec votre permission, Mme la Présidente, j'aimerais demander à M. Filiatrault de s'adresser aux membres de la commission sur l'impact fiscal, si vous voulez, de ce projet.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, merci, Me Trudel. M. Filiatrault.

**M. Filiatrault (Jacques):** Merci, Mme la Présidente. En fait, Me Trudel a touché des éléments très importants au niveau du développement touristique, de même qu'au niveau des investissements qui sont faits présentement, qui ont été faits pour ce projet. Je devrais attirer votre attention en ce qui concerne la ville de Hull qui, quand même, a été présente et un des soutiens principaux dans ce dossier-là. La ville de Hull, vous savez, avec la venue du musée des civilisations qui a ouvert ses portes en juin 1989, attire sur la limite, si l'on veut, le boulevard de la Confédération et la rue Laurier, **au-delà** de 1 000 000 de visiteurs chaque année. Dans l'ensemble de la région, on parle d'**au-delà** de 4 000 000 de visiteurs qui viennent dans notre région.

La ville de Hull, face à cet «influx» de visiteurs, évidemment, a pris conscience de l'importance du développement touristique dans sa ville et dans sa région. On parle de diversification économique. L'industrie touristique, vous le savez, c'est une des industries les plus prospères au Québec, au Canada et ailleurs, une des premières. Donc, c'est important pour la ville de Hull et la région d'aller récolter cette manne-là. Donc, la ville de Hull — c'est assez unique au Canada même — s'est dotée d'un plan intégré de développement touristique, qui comprend toutes les composantes d'un développement touristique. À l'intérieur de ce plan-là, évidemment, le pôle de la rue Montcalm — vous pourrez voir si tel est le cas tout à l'heure — est un secteur de développement très important pour faire pénétrer une partie des visiteurs qui viennent à Hull dans le centre de la

ville de Hull et, en même temps, nous assurer des retombées économiques importantes.

Donc, dans un premier temps, le projet du train touristique est un élément moteur pour, justement, attirer les visiteurs dans le centre de la ville de Hull et en même temps permettre aux visiteurs de prolonger leur séjour qui, au départ, lorsque le musée a ouvert, était peut-être d'une demi-journée-visiteur. Maintenant, on pense être capables, avec les attractions que nous développons, avec le train, de prolonger le séjour jusqu'à deux nuitées.  
(11 h 10)

Donc, ça veut dire, en termes de retombées économiques, que le projet du train, cette année, devrait attirer environ 90 000 passagers. Donc, des retombées économiques globales pour toute la région, autant en termes de construction des infrastructures qu'en termes de visiteurs qui vont demeurer dans nos hôtels, qui vont prendre leurs repas dans nos restaurants, qui vont dépenser dans notre région... Vous savez, la région Hull-Ottawa a été déclarée la troisième grande région touristique au Québec; donc, il faut se doter d'outils, il faut conserver nos outils de développement touristique et économique en même temps. Donc, les retombées économiques devraient se chiffrer à **au-delà** de 6 000 000 \$ annuellement et, à ce chapitre, le gouvernement, évidemment, en termes d'impôt, va en retirer quelques millions. Donc, en termes de projet, c'est une PME très importante pour la région de Hull et de l'Outaouais québécois.

Ceci dit, au niveau de la ville de Hull, qui est la principale impliquée au niveau des municipalités financièrement, soit comme caution, soit comme celle qui a versé la plus forte subvention, nous avons une planification financière très serrée. Ce genre de projet, en termes d'investissement, s'inscrit à l'intérieur de notre planification triennale; donc, les inquiétudes qui pouvaient être soulevées quant au contrôle des dépenses, au contrôle des investissements des municipalités, je pense, en ce qui concerne la ville de Hull en tout cas, qu'on a les outils de gestion nécessaires pour les contrôler et, en même temps, les investissements qui ont été faits ont déjà été faits et sont inclus dans notre planification financière. Je peux vous assurer qu'en ce qui concerne la ville de Hull on est assez fiers en termes de résultats budgétaires: au cours des 3 dernières années, on a pu diminuer notre facture de taxes et on entend au moins la maintenir pour les 3 prochaines années.

Donc, en fait, les investissements qui ont déjà été faits, c'est des investissements très importants: le gouvernement provincial, comme Me Trudel l'a mentionné tout à l'heure, via l'OPDQ et le ministère du Tourisme, a investi 1 400 000 \$; le gouvernement fédéral vient d'investir 600 000 \$ pour qu'on puisse compléter l'ensemble des infrastructures; la ville de Hull a versé un montant de 700 000 \$ pour les infrastructures, réfection de la voie, installation de la gare, etc.; la ville de Hull s'est portée acquéreur de la voie Laman — on le verra peut-être sur la carte tout à l'heure — elle s'est portée acquéreur d'une voie abandonnée par le Canadien Paci-

fique d'une valeur de 1 400 000 \$; nous avons acquis des terrains dans le secteur pour consolider notre emprise autour de la gare, d'une valeur de 250 000 \$; la corporation du train a dû investir, elle aussi, via des actifs qu'elle a pu liquider, de la ferraille, etc., un montant approximatif de 600 000 \$; la ville de Hull, vis-à-vis du ministère du Tourisme et de l'OPDQ, s'est engagée à cautionner la subvention du gouvernement du Québec pour un montant de 700 000 \$. Donc, on a mis en caution des terrains d'une valeur de 1 400 000 \$ afin de permettre au projet... de cautionner le gouvernement du Québec advenant que le projet arrête au cours des 5 prochaines années.

Donc, ceci étant dit, j'ai mentionné tout à l'heure que nous avions un plan intégré de développement touristique et ce plan intégré de développement touristique, évidemment, et je me répète, a comme point de départ, dans ce pôle d'attraction, le projet du train. C'est un projet qui avait été accepté à une biennale en 1986, qui a fait un long cheminement. L'année passée, même si le projet a débuté en retard, en fait, au mois de juillet, le train a attiré 42 000 passagers. Cette année, on en prévoit 90 000, et nous sommes également à ajouter des infrastructures dans le secteur justement pour répondre à une demande touristique.

Donc, ce projet-là, je me répète, c'est un projet vital, essentiel pour l'économie de la région. On veut une diversification économique; c'est une PME où on crée des emplois permanents et des emplois temporaires, avec des retombées économiques importantes pour l'industrie touristique, l'industrie locale et régionale. À ce projet-là va se greffer... On a un édifice qu'on appelle le Château d'eau. Nous sommes en voie d'appels de propositions pour en faire un autre projet d'attraction touristique à proximité. C'est un secteur de développement touristique. On a le ruisseau de la Brasserie. Peut-être que M. Croteau, tout à l'heure, s'il en a l'opportunité, pourra mettre de l'emphase là-dessus.

À l'autre bout, à Wakefield, c'est évident que ce projet-là, en amenant un montant de 90 000 visiteurs, vous pouvez voir l'impact au niveau touristique. Vous savez que la ville de Wakefield est une ville quand même historique jusqu'à un certain point; il y a beaucoup d'attraits touristiques, il y en a qui sont à être développés. Il y a la restauration. Il y a un projet de refaire le pont couvert qui a été détruit par le feu il y a quelques années; ce projet-là devrait se réaliser cette année.

Donc, vous pouvez voir, à titre d'exemple — ce sont des exemples — l'impact qu'a ce projet du train touristique. Il est en marche. C'est un projet qui s'est rodé au cours de l'année 1992 et, en 1993, comme je le mentionnais, on prévoit accueillir au-delà de 90 000 visiteurs. Ça fait que vous pouvez en évaluer l'impact économique dans un temps de récession et dans un temps où on cherche à créer des emplois. Je vous remercie, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Filiatrault. Alors, il n'y a pas d'autres commentaires. Ceci étant dit, nous allons passer à l'article 1.

**M. Dufour:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

### Discussion générale

**M. Dufour:** ...avant de commencer, moi, j'aimerais qu'on pose quelques questions à nos intervenants. Ce n'est pas une course contre la montre, je vous l'ai dit tout à l'heure. Les gens sont venus nous faire une présentation; peut-être que les membres de l'autre côté sont tous au courant de ce qui se passe, mais, moi, je ne le sais pas. J'aimerais poser quelques questions à nos intervenants parce que ce n'est pas un monologue qu'on a ici; c'est supposé être un dialogue.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Allez-y. M. le député de Jonquière, vous avez la parole.

### Règlement d'emprunt approuvé par le ministère des Affaires municipales

**M. Dufour:** J'ai écouté Me Johanne Trudel concernant sa présentation. Elle nous a parlé du statut juridique. Elle nous a parlé aussi de quoi? Des différents intervenants, de la longueur du train, de la façon dont les subventions ont été données. Comme je m'adresse à une avocate, je vais lui poser la question. Le ministère des Affaires municipales, vous nous dites, vous a donné l'aval ou son approbation pour les 700 000 \$. Les 700 000 \$ de la ville de Hull, est-ce qu'elle l'a emprunté, ce montant-là, ou est-ce qu'elle l'a cautionné?

**Mme Trudel:** C'était sur la caution, en premier.

**M. Filiatrault:** Si on me permet de répondre à cette question-là, Mme la Présidente, évidemment, il y a 2 volets à ça. La ville de Hull a effectivement versé un montant de 700 000 \$, qui a été emprunté via un règlement d'emprunt en 1992, et il y a la caution de 700 000 \$ qui est en fonction de la demande du ministère du Tourisme, dans le protocole d'entente, advenant le cas où le projet ne continuerait pas sur une période de 5 ans. Il y a des clauses à cause des déboursés qu'ils font au niveau de leur subvention. Advenant, par exemple, que le projet cesserait maintenant, disons aujourd'hui, la ville de Hull devrait verser cette caution-là au gouvernement du Québec.

**M. Dufour:** Vous nous dites que ça s'est fait par un règlement d'emprunt. Est-ce que ce règlement d'emprunt a été fait effectivement pour cette fin-là?

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Dufour:** Bon. Il a été emprunté pour cette fin-là. Est-ce que, sur le règlement d'emprunt, il était bien déterminé que c'était en fonction d'un investissement dans une corporation?

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Dufour:** En faveur de la corporation. Est-ce que vous vous êtes assurés légalement si le ministère peut aller aussi loin que ça dans son approbation d'un règlement? Moi, ce que je soulève un peu là-dedans, c'est: Est-ce que les municipalités peuvent emprunter pour des tiers, soit par caution ou par un montant d'argent? Moi, je m'interroge un peu là-dessus. Lorsque des gens veulent faire des investissements, ou des municipalités, la plupart du temps on est obligé de les cautionner par bill privé. Même la ville de Montréal, elle crée ses corporations et elle leur dit de quelle façon elles vont fonctionner. Mais, dans cette question-là, je m'interroge un peu à savoir: Est-ce que le ministère des Affaires municipales avait le pouvoir de donner son aval à un règlement semblable? Parce que c'est une corporation privée, ce n'est pas une corporation publique ça, au sens de la loi.

**Mme Trudel:** Si je peux me permettre de répondre à votre question, c'est l'article que je citais tout à l'heure. Je vous disais: La ville de Hull est régie par la Loi sur les cités et villes et elle a une charte complémentaire. Pour cette fin-là, c'est la Loi sur les cités et villes qui s'appliquait. Il n'y avait pas de dispositions particulières à la charte, et la charte n'a d'ailleurs pas été amendée pour cette fin-là. Et l'article 466, que je citais tout à l'heure, de la Loi sur les cités et villes, dans le chapitre qui traite «De l'aide à la construction, à l'amélioration et à l'entretien d'entreprises ou travaux publics étrangers à la municipalité», dit: «Le conseil peut faire des règlements: Pour aider à la construction des ponts, chaussées, jetées [...] chemins de fer ou autres ouvrages [...] situés en tout ou en partie dans la municipalité ou dans les environs, entrepris et construits par des compagnies constituées en corporation, ou par le gouvernement du Québec, ou par une personne quelconque:

a) En prenant et souscrivant des actions d'une compagnie formée pour cet objet;

b) En donnant ou en prêtant de l'argent ou autre valeur, ou en donnant la jouissance ou la propriété [...] à telle compagnie ou au gouvernement du Québec ou à telle personne;

c) En garantissant, par endossement ou autrement, toute somme d'argent empruntée par telle compagnie...». Je m'arrête là parce que ces 3 premiers alinéas sont ceux qui avaient été cités à l'époque.

(11 h 20)

**M. Filion:** Dans votre citation, j'aimerais savoir: Est-ce qu'on parle de n'importe quelle compagnie, à but lucratif, non lucratif?

**Mme Trudel:** On dit «par des compagnies constituées en corporation, ou par le gouvernement du Québec, ou par une personne quelconque». Vous étiez absent lorsque j'ai fait une petite présentation tout à l'heure. L'exploitant du train est une compagnie à capital-actions, alors que le Conseil de développement touristique

que **Hull-Chelsea-La Pêche** est une compagnie sans but lucratif. Ce n'est pas le conseil de développement qui exploite le train; cette exploitation a été remise à un exploitant qui a une compagnie à capital-actions, qui a signé un protocole d'entente avec le conseil de développement touristique et qui a souscrit aux assurances-responsabilité requises de 15 000 000 \$ et de 25 000 000 \$.

**M. Filion:** L'exploitant, lui, est à but lucratif? C'est ça?

**Mme Trudel:** C'est exact.

**M. Filion:** Et les biens étaient détenus via des corporations à but non lucratif.

**Mme Trudel:** C'est ça. Le conseil de développement touristique, en fait, par voie de bail emphytéotique s'est fait céder les immeubles requis sur lesquels passe la voie de **Chelsea-La Pêche** et la ville de Hull, et a mis ces immeubles à la disposition de l'exploitant qui est la compagnie à capital-actions.

**M. Filion:** Et l'exploitant, lui, n'avait aucun risque financier relatif aux emprunts?

**M. Filiatrault:** Oui. Si je peux me permettre, en fait, les infrastructures, les subventions, les sommes d'argent et les investissements qui ont été faits ont été faits à la corporation de développement touristique. Donc, ce sont eux qui avaient la responsabilité de mettre les infrastructures en place pour permettre à un opérateur justement d'opérer sa compagnie. La compagnie Choo-Choo, dans ce cas-ci, avait la responsabilité d'acquiescer tout le matériel roulant et de faire des investissements, en fait, qui totalisent, à ce moment-ci, 1 400 000 \$.

**M. Filion:** Il devait acheter les locomotives, etc.

**M. Filiatrault:** Les locomotives, l'engin à...

**M. Filion:** Qu'il a payés plus de 1 000 000 \$.

**M. Filiatrault:** C'est-à-dire qu'avec tous ses investissements il avait certaines responsabilités aussi au sujet des équipements: le garage, entre autres, qui est fait, qui est construit, de mettre un certain investissement au niveau des équipements nécessaires pour l'entretien des locomotives et des équipements qui sont là.

**M. Filion:** Tout ce qui était fixe, les immobilisations, ça, il ne touchait pas à ça.

**M. Filiatrault:** Non.

**M. Filion:** C'était financé et assumé par la corporation à but non lucratif.

**M. Filiatrault:** C'est ça. D'ailleurs, c'était l'entente originale qui prévalait lorsque le projet a été initié. La corporation de développement touristique devait fournir ça à un opérateur.

**M. Filion:** Quelle était la contrepartie financière qu'il y avait pour l'utilisation des biens qui ne lui appartenaient pas? C'était quoi, de la location? C'était quoi, la formule de contrepartie ou de paiement pour l'utilisation des biens?

**M. Filiatrault:** Au niveau de l'opérateur?

**M. Filion:** Au niveau de l'opérateur.

**M. Filiatrault:** O.K. Lui, l'opérateur doit nous verser une ristourne sur ses ventes.

**M. Filion:** Une ristourne sur le brut ou sur le net?

**M. Filiatrault:** Sur le brut, et il s'acquitte aussi des taxes qui sont dues sur les équipements de la gare, entre autres, la voie ferrée, etc. Donc, il a des obligations d'acquitter toutes les taxes qui, normalement, reviendraient à la municipalité, et avec cette ristourne-là sur les ventes brutes.

**M. Filion:** Ils ont opéré comme ça pendant combien de temps? Deux ans?

**M. Filiatrault:** Non, c'est en juin 1992.

**Mme Trudel:** Le 27 juin 1992.

**M. Filion:** Au cours de l'été dernier, c'est tout?

**M. Filiatrault:** Oui.

#### **Bilan financier de l'exploitation du chemin de fer**

**M. Filion:** Comment ça s'est soldé, l'opération financière de ça pour Choo-Choo, la compagnie à but lucratif? Ça s'est soldé comment, en fin de compte? Le résultat financier de tout ça?

**M. Filiatrault:** En fait, c'est évident que, pour une première année d'opération, il y a eu beaucoup de ce qu'on appelle des coûts de démarrage, des «start-up costs»...

**M. Filion:** Des frais de démarrage.

**M. Filiatrault:** ...des frais de démarrage. C'est évident qu'ils n'ont pas fait de profit, ils ont dû recapitaliser les dépenses qui ont été faites; c'est réglé, ça. Ils ont accueilli 42 000 passagers; le «break-even point» est de 60 000 passagers. Donc, c'est certain qu'évidemment, pour la première année d'opération, ça n'a pas été une année profitable au niveau financier. Par contre,

cette année déjà, avec les estimés qui ont été faits et les préventes qui sont déjà très fortes, on prévoit avoir 90 000 passagers, donc, un profit potentiel de 300 000 \$ à 400 000\$.

**M. Filion:** Mais l'opération s'est soldée par une perte de combien?

**M. Filiatrault:** Je ne serais pas en mesure de vous le dire parce que c'est quand même une compagnie privée, à charte privée, qui est financée par des institutions financières, et c'est des choses qui demeurent leur propriété.

**M. Filion:** Je comprends très bien, sauf que la corporation à but lucratif fait partie intégrante du présent bill privé 244 et l'information financière de cette compagnie-là devient une information pertinente pour que, nous, on puisse, comme législateurs, se faire une idée de l'image des transactions et de l'image financière, du portrait en général. C'est pour ça que je pose ces questions-là. Vous n'avez pas d'états financiers avec vous de l'opération? Vous n'avez aucun document financier?

**M. Filiatrault:** Je peux chercher ici, à l'intérieur, pendant qu'on pose une question. Mais c'est certain qu'on a eu des présentations d'ordre financier de l'opérateur. C'est évident, comme je le mentionnais, qu'il a dû recapitaliser certaines dépenses, des frais de démarrage. C'est évident qu'avec 40 000 passagers il n'a pas fait ses frais.

Par contre, au niveau de sa situation financière actuelle, il repart sans aucune dette parce que les actionnaires ont fait des investissements additionnels au niveau du capital-actions, ce qui a fait qu'ils ont éteint les dettes qu'ils avaient au niveau de l'opération de la première partie d'année. Donc, ils repartent à neuf, si on veut, avec ces nouveaux investissements-là. Également, récemment, on a eu la subvention du gouvernement fédéral qui est arrivée juste à temps pour permettre de compléter les infrastructures et certains équipements qui étaient nécessaires. Mais ce que je peux vous dire, c'est que, présentement — et j'ai été en contact avec l'institution financière qui a recapitalisé les différentes choses — tout a été réglé. Maintenant, la compagnie repart avec un nouveau budget, un nouveau bilan opérationnel sans déficit, à ce moment-ci.

**M. Filion:** Quel est le pourcentage de l'apport de capital des actionnaires, quand on dit: Les actionnaires ont mis tant d'argent dans l'entreprise par rapport à l'investissement total des emprunts et tout? Avez-vous une idée du ratio de l'avoir des actionnaires dans la compagnie à but lucratif? Quand vous dites qu'ils ont remis de l'argent...

**M. Filiatrault:** O.K.

**M. Filion:** ...ils ont remis combien?

**M. Filiatrault:** Us ont **recapitalisé** pour un montant de 700 000 \$.

**Une voix:** 700 000 \$?

**M. Filiatrault:** Oui, 700 000 \$.

**M. Filion:** Ils ont remis 700 000 \$?

**M. Filiatrault:** Oui. Et puis ils avaient acquis l'équipement roulant, évidemment, d'une valeur de l'ordre de 700 000 \$ aussi. Donc, c'est l'ordre de grandeur en termes d'investissements.

**M. Filion:** Ils n'ont pas financé cette acquisition-là, ils l'ont payée «cash» par des mises de fonds de capital. C'est ça?

**M. Filiatrault:** L'acquisition de l'équipement roulant, oui; ça a été fait par des montants comptants.

**M. Filion:** La mise de capital des actionnaires...

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Filion:** ...et non pas un emprunt normal à la banque pour financer une acquisition d'équipement.

**M. Filiatrault:** Non. C'est ça. Également, pour les 700 000 \$ qui ont été **refinancés**, un des actionnaires a mis en garantie un immeuble qui est libre d'hypothèque, qui est évalué à 1 200 000 \$, à titre de collatéral à l'institution financière. Donc, c'est des gens très solides.

**M. Filion:** Le bail qui existe — parce que ça doit être sous forme de bail ou sous forme d'entente ou de protocole d'exploitation, entre, toujours, Choo-Choo, la compagnie privée, et la compagnie à but non lucratif — cette entente-là, elle est d'une durée de combien d'années? Ils n'ont sûrement pas dû faire ça pour un an, ils ont dû faire ça pour plusieurs années.

**Mme Trudel:** Pour 25 ans.

**M. Filion:** Pour 25 ans?

**Mme Trudel:** Oui. Ce sont des baux emphytéotiques de 25 ans et c'est la même période d'années qui est visée dans l'entente, cependant, avec l'idée qu'il était possible de remplacer l'exploitant par le conseil de développement touristique, s'il arrivait quelque chose en cours de route à cet exploitant-là.

**M. Filion:** Comme, par exemple?

**Mme Trudel:** Bien, par exemple, l'exploitant aurait à quitter, la compagnie serait dissoute pour des raisons personnelles ou autres. Ce ne sont pas nécessairement des considérations financières qui ont amené cette disposition, mais simplement pour permettre au

Conseil de ne pas mettre **fin** à l'entente. **Pour** les municipalités, on avait quand même prévu la façon dont les immeubles seraient retournés à la fin du bail emphytéotique. On avait également prévu — parce qu'on devait le faire dans le cadre de l'entente intermunicipale, entre les municipalités — la disposition des biens en cas d'arrêt du projet pour plus de x mois. Alors, il était prévu que l'exploitant puisse même, sans procédure particulière, être remplacé le cas échéant, s'il y avait formation d'une autre compagnie, tout simplement.  
(11 h 30)

**M. Filion:** Dans cette forme d'entente — parce que l'exploitant, lui, jouit de ce qu'on appelle une valeur de biens qui appartient à un autre — cette valeur de biens, avez-vous une idée de ce qu'elle représente comme valeur globale au niveau de la corporation à but non lucratif? Elle met à la disposition d'une autre personne la nue-propriété de ses biens et elle confie son usufruit à la corporation à but lucratif. Alors, la valeur de ces biens-là, ça représente quoi comme montant?

**M. Filiatrault:** Je peux répondre à ça, Mme la Présidente. Tout à l'heure, je mentionnais, en termes d'investissements qui ont été faits via des subventions ou de la part de la municipalité, de la ville de Hull, l'acquisition de terrains pour l'installation d'infrastructures; on parle d'investissements de l'ordre de 4 000 000 \$ qui sont faits présentement.

**M. Filion:** La valeur des biens qu'on utilise est d'environ 4 000 000 \$. C'est ça que vous me dites?

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Filion:** Pas de terrains, pas de fonds de terrain, rien là!

**M. Filiatrault:** On parle à l'intérieur...

**M. Filion:** Le rail...

**M. Filiatrault:** Si on parle de la valeur des voies ferrées, c'est évident qu'on doit l'ajouter. Peut-être que M. Croteau peut répondre à ça. Quand je parle de valeur de 4 000 000 \$, je parle de coûts de réfection de voies ferrées, des investissements qui ont été faits, des aménagements; par exemple, la gare, le garage...

**M. Filion:** Oui.

**M. Filiatrault:** ...tout ce qui est autour de ça. Sans compter l'investissement des opérateurs, les équipements ferroviaires, on parle d'investissements de l'ordre de 4 000 000 \$ pour remettre le projet en état et en voie de fonctionnement.

**M. Filion:** Ça, ça a été fait, cette mise de capital, par l'association touristique. C'est ça?

**M. Filiatrault:** Ça a été fait par des subventions

du gouvernement provincial, du fédéral, de la ville de Hull, principalement.

**M. Filion:** O.K., en faveur de l'association.

**M. Filiatrault:** En faveur de la corporation, le conseil du train touristique Hull-La Pêche.

**M. Filion:** O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va?

**M. Filion:** Non, non, non, je n'ai pas terminé, Mme la Présidente. Ça s'en vient, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Comme vous ne vous adressez pas à la présidence, je ne le savais pas.

**M. Filion:** Excusez, Mme la Présidente. On peut s'adresser à la présidence, si vous voulez, il n'y a pas de problème. Mme la Présidente, moi, ce que j'aimerais savoir aussi, c'est quelle est la formule exacte de compensation financière pour l'utilisation des biens qui appartiennent à la corporation à but non lucratif. C'était quoi, exactement?

**M. Filiatrault:** O.K. En fait, je parlais tout à l'heure d'une ristourne sur le brut des ventes de 1 %, si ma mémoire est bonne.

**M. Filion:** 1 % du chiffre d'affaires?

**M. Filiatrault:** 1 %. Et, en même temps, le promoteur s'est engagé à verser à la corporation un montant de 200 000 \$ à titre de commandite.

**M. Filion:** 200 000 \$ à titre de?

**M. Filiatrault:** De commandite.

**M. Filion:** Dans quel sens?

**M. Filiatrault:** Dans le sens qu'il doit verser un montant comptant de 200 000 \$... Je peux peut-être lire, ici, en termes de revenus, si vous me permettez: L'opérateur s'engage à verser au Conseil le premier 200 000 \$ obtenu de la publicité de commandite à l'intérieur du train touristique et, par la suite, il verse annuellement au Conseil un sixième des revenus obtenus de la publicité de commandite utilisant les espaces publicitaires retenus dans les wagons du train touristique en autant que les municipalités n'ont pas utilisé le sixième de l'espace qui leur est réservé. J'avais oublié cette partie-là tout à l'heure, ce qui vient en plus de la ristourne.

**M. Filion:** Ces montants-là sont payables quand?

**M. Filiatrault:** Ces montants-là...

**M. Filion:** Le chiffre d'affaires de 1 %, il est payable quand, ainsi que votre quote-part dans les revenus de commandite?

**M. Filiatrault:** O.K. Le chiffre d'affaires de 1 %, évidemment, dans le cas de la première année d'opération, est versable à la fin de l'année d'opération. Pour l'année qui s'en vient, évidemment, on va tenter d'avoir une entente avec l'opérateur qui peut toujours faire ça, le verser de façon régulière, disons mensuellement.

**M. Filion:** Et à la fin de l'année financière de la compagnie à but lucratif, c'est ça? C'est à la fin...

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Filion:** ...de son année financière, lorsque les états financiers sont connus, quoi; 1 mois après, 2 mois, c'est quoi?

**M. Filiatrault:** Habituellement, on peut donner un délai de 3 mois, je pense.

**M. Filion:** Trois mois après la fin de l'année financière.

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Filion:** Qui était quoi, pour la compagnie Choo-Choo?

**M. Filiatrault:** L'année financière a été modifiée, Me Trudel, au 31 décembre...

**Mme Trudel:** Au 31 décembre.

**M. Filiatrault:** ...1992.

**M. Filion:** Elle a été modifiée?

**M. Filiatrault:** Modifiée, oui.

**M. Filion:** Pour quelle raison?

**M. Filiatrault:** La raison principale, c'est ce que je mentionnais tout à l'heure, c'est au niveau du refinancement, de la recapitalisation des coûts de départ, de tous les coûts qui n'avaient pas été prévus et de l'investissement additionnel qui a été fait. Donc, ils repartent avec une année complète de calendrier qui est plus représentative, si on veut, de leurs opérations, d'une année d'opération.

**M. Filion:** Mais ça aurait pu être une autre date que le 31 décembre pour le même objectif. C'est pour-quoi, le 31 décembre? Y a-t-il quelque chose de particulier?

**M. Filiatrault:** Particulièrement pour cette raison-là, à cause du refinancement, de la recapitalisation.

**M. Filion:** Mais ça aurait pu être le 30 novembre aussi, en fonction de l'objectif que vous dites.

**M. Filiatrault:** Ça aurait pu être le 30 novembre aussi, oui. Mais les raisons fondamentales, c'est probablement les institutions financières qui ont voulu faire une telle entente, j'imagine, avec l'opérateur.

**M. Filion:** Mais, quand vous dites les institutions financières...

**M. Filiatrault:** Mais je ne peux pas vous répondre plus à fond.

**M. Filion:** ...dans le refinancement, elles finançaient quoi, elles? Parce que, tout à l'heure, vous **semblez** me dire qu'elles ont mis 700 000 \$ d'apport, de capital. Qu'est-ce qui reste de financement dans cette compagnie qui vient de l'extérieur, c'est-à-dire des institutions financières?

**M. Filiatrault:** C'est les 700 000 \$ de refinancement des coûts de départ et, évidemment, du manque à gagner. On parlait d'un «break-even» à 60 000 passagers alors qu'il y en a eu 42 000. Ils ont eu toutes sortes d'imprévus, évidemment, soit qui venaient du CP, en termes de droits, etc. Donc, ils ont recapitalisé, avec collatéral, cette partie-là. Mais, comme je vous le mentionnais tout à l'heure, ils ont investi 700 000 \$ dans les équipements ferroviaires.

**M. Filion:** Comme mise de capital, eux.

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Filion:** Mais, l'emprunt, c'est eux qui l'ont fait personnellement ou si c'est la corporation à but lucratif?

**M. Filiatrault:** Non, non, c'est la compagnie qui a fait l'emprunt personnellement.

**M. Filion:** Alors, ce n'est pas une mise de capital pour eux.

**Mme Trudel:** C'est la compagnie de l'exploitant qui a fait ça; le conseil de développement n'est pas du tout impliqué là-dedans.

**M. Filion:** Non, moi, je ne parle pas du conseil de développement, je cherche à comprendre la capitalisation qu'il y a dans l'entreprise à but lucratif.

**Mme Trudel:** C'est que, mis à part le matériel roulant, il y a les dépenses d'exploitation de la compagnie, les employés, etc.

**M. Filion:** Je comprends.

**Mme Trudel:** Je vous donne un exemple. Au

début, on projetait, par exemple, 2 voyages par jour; mais, au tout début, CP voulant s'assurer de la sécurité sur sa voie, entre autres, avait mis un chef de train à bord du train, pour les premiers voyages, que l'exploitant devait payer de sa propre poche quelque chose comme 2000 \$ par semaine, par exemple. Ça vous donne l'idée de dépenses qui n'avaient pas été prévues en début de saison, mais qui ont dû être assumées directement par l'exploitant, à même ses fonds, pour assurer la bonne marche du train pendant la saison estivale, qui étaient des obligations, entre autres, d'une compagnie comme Canadien Pacifique. Et il a assumé ça personnellement. Le Conseil n'a pas du tout cautionné ou fait quoi que ce soit quant à ses dépenses d'exploitation quotidienne.

**M. Filion:** Le Conseil, vous dites qu'il n'a pas du tout cautionné...

**Mme Trudel:** Pas pour ces aspects-là.

**M. Filion:** Non, mais est-ce qu'il y a eu d'autres aspects...

**Mme Trudel:** Non.

**M. Filion:** ...où il aurait cautionné?

**Mme Trudel:** Mis à part ce que M. Filiatrault a mentionné, en ce qui concerne le conseil de développement, ça s'est arrêté là. Mais la compagnie de l'exploitant, elle a plein d'autres dépenses, comme toute compagnie qui exploite un projet touristique.

**M. Filion:** Ça, je le comprends très bien. C'est parce que je cherchais à bien cerner la capitalisation de l'entreprise. Tout à l'heure, Mme la Présidente, on disait qu'on avait injecté 700 000 \$ de fonds, de mise de capital. Ça veut dire que, moi, quand j'investis dans une entreprise, je prends mon chéquier, je prends 700 000 \$ et je les mets dans ma compagnie, je les dépose dans mon compte de banque. Là, j'ai au moins investi 700 000 \$. Mais, si c'est la banque qui me prête 700 000 \$ pour me refinancer, ce n'est pas du tout une mise de capital, dans mon esprit à moi, et c'est ça que je cherche à bien cerner de cette opération.

**M. Filiatrault:** En fait, Mme la Présidente, peut-être que je me suis mal exprimé, mais la corporation a investi 1 400 000 \$ à date, la compagnie, l'opérateur. Le premier 700 000 \$, ça a été du comptant qui a été mis dans la compagnie pour acheter les équipements ferroviaires; ça, je pense que c'est clair. Le deuxième 700 000 \$, ça a été pour recapitaliser les coûts de départ, comme Me Trudel le mentionnait, et également pour éponger le déficit opérationnel de la première année. Pour faire ça, un des actionnaires a mis en collatéral un immeuble d'une valeur qui dépasse 1 000 000 \$, à titre de collatéral, pour cette hypothèque, si on veut, de 700 000 \$. C'est ça que la corporation privée a investi.

**M. Filion:** D'accord. Là, je comprends. Si je comprends bien, au 31 décembre 1992, on peut s'attendre à environ 700 000 \$ de dettes et 700 000 \$ d'actions.

**M. Filiatrault:** C'est ça.

**M. Filion:** Est-ce qu'il y a autre chose que ça ou si ça se limite à ça?

**M. Filiatrault:** Ça se limite totalement à ça.

**M. Filion:** Alors, on a un actif d'à peu près 1 500 000 \$.

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Filion:** Autour de ça. Ça ne dépasse pas 1 500 000 \$, les actifs de Choo-Choo.

**M. Filiatrault:** C'est ça, présentement. Il y a un autre point que Me Trudel me souligne. Évidemment, cette compagnie privée ne peut pas cautionner ou se servir des infrastructures ou des équipements qui sont la propriété, via les villes, de la corporation du train touristique, cela veut dire que c'est complètement une opération à part. Eux doivent voir à leurs opérations et à suffire à leurs opérations. Ils ne peuvent pas mettre en caution, par exemple, la gare de Hull, la gare de Wakefield ou quoi que ce soit; ça, c'est la propriété des municipalités via la corporation.  
(11 h 40)

**M. Dufour:** En fait, j'avais commencé par la question sur le pouvoir du ministre des Affaires municipales de donner son approbation sur les 700 000 \$ comme caution. Ces 700 000 \$, ils étaient en fonction d'investissement, d'achat de terrains ou de quoi? Les 700 000 \$ que la ville de Hull a empruntés, c'était en fonction de quoi?

**M. Filiatrault:** O.K. Les 700 000 \$, la caution de la municipalité qui a été approuvée par le ministère des Affaires municipales, sont en fonction de terrains qui sont situés dans l'emprise de la voie ferrée qui passe, entre autres, dans un parc industriel. On a fait faire des évaluations pour satisfaire, en fait, l'institution financière qui nous a émis la caution et, à ce moment-là, ce sont ces terrains qui ont une valeur excédentaire à 700 000 \$, qui servent de caution advenant qu'on doive rembourser ou que la corporation doive rembourser au gouvernement une partie de la subvention.

**M. Dufour:** Donc, la ville de Hull, les 700 000 \$, c'était pour acheter l'emprise du chemin de fer.

**M. Filiatrault:** Non. L'emprise du chemin de fer, si on retourne en arrière — malheureusement, je n'ai pas les chiffres — les 30 km qui nous concernent, a été acquise du CP via des reçus pour fins d'impôt. Il n'y a

eu aucun déboursé de la part des municipalités autres que l'émission d'un reçu d'impôt basé sur une évaluation foncière de la voie ferrée.

**M. Filion:** À qui ça a été émis, ces reçus?

**M. Filiatrault:** À CP.

**M. Filion:** Pour fins d'impôt?

**M. Filiatrault:** Pour fins d'impôt, oui.

**M. Dufour:** Est-ce que c'est fait à la valeur réelle?

**M. Filiatrault:** Oui, ça a été fait à la valeur, selon des expertises et des contre-expertises.

**M. Filion:** C'était quoi, le montant du reçu?

**M. Filiatrault:** C'est ça, malheureusement, tout à l'heure, je cherchais dans mes dossiers... Ça remonte quand même assez loin. 500 000 \$, je pense, la partie dans Hull, à peu près 500 000 \$. Et, dans les autres municipalités, je n'ai pas les chiffres en mémoire.

En plus, pour permettre à la corporation du train touristique **Hull-La Pêche** de fonctionner, CP a remis de la ferraille et des équipements ferroviaires qui pouvaient être revendus, ce qui a été fait, de façon à pouvoir assumer — c'est un projet qui chemine depuis 1986 — les dépenses d'administration de la corporation et aussi les investissements qu'elle a dû faire dans le projet.

**M. Dufour:** Comment expliquez-vous que le CP ait exigé qu'il y ait un accompagnateur sur le train pour s'assurer que le chemin de fer était sécuritaire? Si ce n'est plus à eux autres, ce n'est plus à eux autres.

**M. Filiatrault:** O.K. Pour répondre à votre question, M. le député de Jonquière, évidemment, c'était quand même une première au Québec, qu'on ait ce genre de train touristique qui **fonctionne** sur une voie qui est quand même partiellement propriété du Canadien Pacifique, parce qu'il y a quand même une distance de 1,9 km, à partir de la gare, qui appartient au Canadien Pacifique. Donc, eux...

**M. Dufour:** Qui peuvent servir à d'autres fins?

**M. Filiatrault:** Oui, qui servent à d'autres fins présentement, au transport de marchandises, entre autres. Donc, le Canadien Pacifique a insisté, évidemment, pour avoir, à bord du train, pour cette partie du trajet, son propre conducteur de train, si on veut, pour s'assurer que toutes les réglementations sur la sécurité étaient appliquées.

**M. Dufour:** Comme sur le Saint-Laurent, ça prend un navigateur.

**M. Filiatrault:** C'est ça. Mais c'est une demande qui pouvait être levée en tout temps, dès que CP était satisfait que l'opérateur se conformait à l'ensemble des exigences techniques.

**M. Cholette:** C'est important de mentionner que c'est seulement pour le 1,9 km de rail qui appartient toujours à CP, pas pour l'ensemble de la distance.

**M. Dufour:** Tout l'autre rail, ça, ça appartient à la corporation?

**M. Filiatrault:** C'est ça.

**M. Cholette:** Oui, et on n'a pas besoin d'avoir un conducteur supplémentaire; et c'est là, entre autres, où on a eu des frais supplémentaires, où l'entrepreneur a eu des frais supplémentaires de 2000 \$ par semaine pour assurer la présence de cette personne. Ce n'était pas des frais prévisibles lorsque le promoteur a planifié son point de rentabilité. Alors, c'est ces raisons-là qui ont fait que le promoteur a eu un déficit un peu plus grand.

**M. Dufour:** L'obligation que le conseil municipal s'est donnée d'acheter des terrains excédentaires pour les mettre à la disposition de la corporation, est-ce qu'il aurait pu le faire, en garder la propriété et donner l'usufruit à la corporation? Est-ce qu'il aurait pu procéder autrement?

**M. Filiatrault:** Oui, en fait, effectivement, la ville de Hull est propriétaire de ce qu'on appelle — on va **peut-être** vous l'indiquer tout à l'heure — le tronçon Laman, qu'on a acquis du Canadien Pacifique pour une valeur, en termes de coût total, de 1 400 000 \$. La ville de Hull demeure propriétaire, est propriétaire de cette partie-là aussi; elle n'a pas été transférée, si vous voulez, à la corporation du train.

**M. Dufour:** Moi, je ne pense pas, Mme la Présidente, qu'on ait épuisé les questions. Ce serait peut-être intéressant, en tout cas, pour qu'on puisse visualiser un peu mieux, de suspendre un peu les travaux pour qu'on puisse se faire expliquer de quoi on parle, puis de quoi il s'agit.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En dehors de l'enregistrement?

**M. Dufour:** Bien, ça va être difficile d'enregistrer en même temps parce qu'il y a 2 choses dans l'enregistrement, on a un problème: on a le verbal, puis on n'a pas le visuel. Donc, il va manquer quelque chose à quelque part.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, on peut suspendre, puis se...

**M. Dufour:** ...se transférer pour aller voir de quoi on parle exactement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Allez voir le tableau pour des explications supplémentaires, ceux qui veulent avoir des explications supplémentaires.

On va suspendre la commission pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 46)

(Reprise à 11 h 57)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'on pourrait profiter des explications qu'on donne, maintenant que vous avez bien visualisé la carte? Les membres de la commission aimeraient peut-être profiter de la discussion. Alors, si vous voulez reprendre place. Si on veut prendre place, s'il vous plaît, pour continuer la discussion.

Messieurs, s'il vous plaît! M. Cholette, si vous voulez bien prendre place pour continuer les explications pour que tous les membres de la commission en profitent. S'il vous plaît! S'il vous plaît! Je veux profiter des explications aussi. Ça semblait intéressant.

**Une voix:** C'est très intéressant.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est pour ça que j'aimerais profiter des explications aussi. Nous en étions où?

**M. Dufour:** Mme la Présidente, en fait, on a pris connaissance de la partie, en tout cas, qui semble faire problème ou porter à litige. C'est clair qu'il y a certainement des questions sur lesquelles on peut encore s'interroger. Nous, on n'est pas partie prenante de toutes les décisions, puis de toutes les tractations qui ont eu lieu. Il faut bien comprendre que, comme parlementaires, on a à regarder les faits, puis à les évaluer selon notre bonne conscience, puis selon notre jugement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, M. le député de Jonquière, est-ce que, article par article, on ne pourrait pas arriver à chacun des détails où on a besoin d'explications?

**M. Dufour:** Je pense qu'il y avait tout de même une démarche très importante. Moi, je vous le dis honnêtement, par rapport à un dossier qui est aussi important, on se doit de demander le plus d'informations possible. Même si on arrive article par article, on peut bien tout le disséquer, on va reposer toutes les mêmes questions; ça fait que ça n'avancera pas plus vite.

**La Présidente (Mme Bélanger):** O.K.  
(12 heures)

**M. Dufour:** Je me dis, dans tous les bills privés, à venir jusqu'à maintenant, la façon de procéder, c'est d'essayer d'avoir le plus d'informations possible pour qu'on fasse un certain déblaiement. On s'interroge, par exemple, pourquoi le CP exige... Pourquoi la

«pressitude» ou la hâte qu'on a de passer ce **bill-là** avant le 1er mai? Bon, ils nous donnent des explications, c'est à l'effet que le CP exige ça, sans ça... C'est pour fins d'assurances; bon, c'est une explication.

Moi, je posais des questions sur le pouvoir d'emprunt des municipalités concernant ce **projet-là**. J'apprends que c'est dans la partie qui est litigieuse, mais, dans l'autre partie, la ville de Hull est complètement propriétaire de ces terrains. Elle donne l'usufruit jusqu'à certain point. Donc, on ne perd pas notre temps quand on examine ce dossier-là. On pourra bien s'interroger, même lorsque le bill privé sera passé à l'effet: Est-ce qu'on aurait pu procéder autrement ou pas? Je pense que ce ne sera pas à nous à répondre là-dessus. Il y a du monde autre que nous autres qui peut le faire. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on a interrogé à venir jusqu'à maintenant, puis je pense qu'on a eu des explications intéressantes dans beaucoup de domaines, par exemple, sur la capitalisation.

En tout cas, je ne veux pas démontrer ce qu'on a fait à venir jusqu'à maintenant, mais la ville de Hull nous a dit qu'elle avait un plan intégré de développement touristique. Elle nous dit: On prévoit 90 000 visiteurs, 2 nuitées. Dans la ville de Hull, je sais qu'il y a un centre de congrès. Je ne sais pas combien il y a de nuitées de prévues là-dedans. Je sais aussi qu'il y a des musées très importants dans le coin. Je ne sais pas comment ça peut représenter de nuitées, mais j'ai comme l'impression qu'ils veulent garder le monde à l'année. C'est peut-être le but visé. Jusqu'à quel point ce plan-là est réalisable, ça, c'est une autre affaire. Je ne sais pas. Est-ce que c'est un projet rentable? Tout à l'heure, je pense qu'on n'a pas eu de réponse par rapport à ça. C'est quoi, la capitalisation globale qui a amené ou qui tourne autour de ce projet-là? D'abord, les investissements sur la valeur des terrains et la valeur des équipements comme tels, au complet. Il doit y avoir un...

### Rentabilité du projet

Quand vous nous dites: Ça va être rentable, rentable par rapport à quoi? Moi, je regarde, puis je vois souvent... Tout ce qui est opéré à peu près par les municipalités, même les centres culturels ou autres, elles peuvent nous dire: C'est rentable; elles ne s'occupent pas du tout des immobilisations. C'est la rentabilité par rapport juste à l'opération. On peut bien parler de rentabilité, mais il n'y a pas beaucoup de compagnies qui pourraient suffire à ça. Jusqu'à quel point on peut parler de rentabilité pour l'ensemble des intervenants en fonction des investissements qui sont mis à l'intérieur de ce projet-là? Quand vous nous avez parlé de rentabilité, c'était en fonction de quoi? En fonction de l'apport des promoteurs, en fonction de la municipalité ou en fonction de l'ensemble des activités économiques? Parce que, là, on pourrait se tromper en masse, puis on peut faire beaucoup de projections. Moi, je n'ai pas la réponse là-dessus.

**M. Filiatrault:** Parfait. Mme la Présidente, pour

répondre à ça très brièvement, c'est évident que, si on prend l'opération du train, elle devrait être rentable dès la présente année, dès l'année 1993. En ce qui concerne la rentabilité...

**M. Dufour:** Quand vous me parlez de la première année, est-ce le capital, le remboursement de capital et l'opération pour les promoteurs?

**M. Filiatrault:** Pour les promoteurs, l'année 1993 devrait être une année rentable.

**M. Filion:** Puis 1992?

**M. Filiatrault:** En 1992, je vous l'ai mentionné tout à l'heure, ils ont dû capitaliser leur déficit...

**M. Filion:** Oui, mais, avant de partir le projet, ils avaient une étude de faisabilité. C'était quoi, leurs prévisions?

**M. Filiatrault:** Leurs prévisions, ce n'était pas une rentabilité dès la première année.

**M. Filion:** Ils avaient prévu une perte.

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Cholette:** C'est les circonstances. Si vous me permettez, comme je l'expliquais, il y a des circonstances particulières qui ont créé des embûches au projet pour les promoteurs, la première année, par exemple, les 2000 \$ par semaine et aussi les frais d'assurances. Alors, c'est des exemples de frais qui n'étaient pas prévus et qui sont arrivés dans les pattes du promoteur. C'est pour cette...

**M. Filion:** Oui, mais ce n'est quand même pas majeur. C'est quoi, le montant dont vous parlez, au total, dans l'année? Ce que vous me dites, ça représente combien en dépenses totales?

**M. Filiatrault:** Je dirais, si on me permet, en termes de... Je n'ai pas le chiffre exact, mais en ordre de grandeur, pour les imprévisibles, c'est vraiment des tuiles qui leur sont tombées sur la tête, on parle de 300 000 \$.

**M. Filion:** Oui, oui. Mais il y a toujours une question de matérialité de tuiles, là. Est-ce que c'est une tuile...

**M. Filiatrault:** 300 000 \$.

**M. Filion:** C'était combien?

**M. Filiatrault:** 300 000 \$.

**M. Filion:** 300 000 \$ de tuiles pour la première année?

**M. Filiatrault:** Oui.

**M. Filion:** Ça commence à être de la tuile, ça!

**M. Filiatrault:** Beaucoup. Puis ils ont eu, évidemment, des problèmes techniques avec l'engin à vapeur. C'est un engin qui a été acheté en Suède et il y a eu un problème de conversion qui a fait qu'il y a eu beaucoup de frais de réparation, jusqu'à ce qu'on trouve un spécialiste de Vancouver qui a pu régler le problème. Donc, il y a eu beaucoup de ces frais-là, le remplacement de pièces, etc.

Pour revenir à la question de tout à l'heure, en termes de rentabilité des investissements de la ville, entre autres, à titre d'exemple, on pense que nous...

**M. Dufour:** Mais c'est quoi, le coût global de ce projet-là?

**M. Filiatrault:** Si vous me permettez de répondre par phase...

**M. Dufour:** O.K.

**M. Filiatrault:** ...parce que ça ne se répond pas globalement. La rentabilité, lorsqu'on fait des investissements dans une ville, quand on parle de développement économique, c'est des retours indirectes que l'on reçoit. Par exemple, si on attire plus de touristes dans la ville de Hull, vous savez qu'on a des chances d'ajouter des hôtels, on a une chance qu'il y ait des restaurants qui s'ajoutent, qu'il y ait de l'entreprise privée qui s'installe pour différentes raisons. Et puis, il y a des dépenses qui se font par les touristes, évidemment, qu'on a estimées, nous, de l'ordre de 6 000 000 \$ de retombées économiques, sans compter les retombées fiscales en termes de taxes foncières et de surtaxes pour la municipalité lorsqu'il y a une construction d'un immeuble qui est sous-jacente, qui vient, suite, justement, au développement de notre industrie touristique.

Donc, si on disait: Hull investit 2 000 000 \$, c'est certain qu'on ne s'attend pas à un retour dans les poches de la ville, disons, en termes d'intérêts de placement de 10 %, par exemple. On s'attend, par contre, à ce que cet investissement-là génère des retombées économiques pour la ville de Hull, comme je viens de vous l'exprimer. Donc, il y a 2 facettes à ça. Également, la région — je me répète peut-être — a été désignée la troisième grande ville touristique au Québec et puis il faut composer avec ça, c'est un moteur de diversification économique. Donc, la ville de Hull s'est prise en main avec les autres intervenants dans notre planification, qui est bien structurée, je pense, pour justement diversifier l'emploi et avoir ces retombées économiques là qui, à un moment donné, retombent dans ses poches via des taxes foncières.

**M. Filion:** Toujours dans l'esprit de clarifier le plus possible de dossiers avant d'entreprendre l'étude article par article, et c'est toujours quelque chose qui

m'apparaît un peu ambigu, j'aimerais savoir, au moment où on se parle, combien de royautés ont été versées, combien en argent on a versé de royautés pour l'opération 31 décembre 1992, au conseil de développement touristique. Au moment où on se parle, le montant doit être fixé, il doit y avoir une facturation. C'est quoi, le montant?

**M. Filiatrault:** Le montant... Évidemment, comme je vous le mentionnais, on donne un délai de 3 mois qui vient, en fait, à échéance. À ce moment-là, avec les états financiers vérifiés, on sera en mesure d'avoir un chiffre précis.

**M. Filion:** Pour le moment, vous ne le savez pas.

**M. Filiatrault:** Pour le moment, on n'a pas déposé les états financiers vérifiés.

**M. Filion:** Mais il a dû y avoir des états financiers puisque la banque a fait une recapitalisation et a dû demander des états financiers vérifiés quelque part. Elle n'a pas avancé 700 000 \$ comme ça sans demander d'information financière.

**M. Filiatrault:** C'est évident qu'eux ont déposé des états financiers préliminaires qui...

**M. Filion:** Vous ne les connaissez pas, ces états-là?

**M. Filiatrault:** Non. C'est une compagnie privée, il faut se le rappeler, et puis, à ce moment-là...

**M. Filion:** Oui, mais privée ou pas, dans le débat, je pense que ce n'est pas très pertinent.

**M. Filiatrault:** Mais nous, si vous me permettez, on va attendre. On a donné un délai de 3 mois. Lorsque les états vérifiés seront déposés, à ce moment-là, on sera en mesure de connaître le montant exact. On peut estimer le montant en fonction de 42 000 passagers, si on veut, avec une ristourne de 1 %, un coût moyen de 15 \$ du billet. Mais, lorsque les états financiers vérifiés seront déposés, c'est là qu'on aura droit à notre ristourne et c'est à ce moment-là qu'on connaîtra le montant exact.

**M. Filion:** Oui, mais je veux simplement, Mme la Présidente, situer quand même le débat. Nous, au fond, vous nous demandez de légiférer sur un projet de loi et vous nous dites: Écoutez, les informations, on ne les a pas. Votez le projet de loi, on les aura après. Faites-nous confiance. Il faut que vous compreniez aussi le positionnement du législateur dans une étude de projet de loi comme ça. C'est que, nous, on veut bien prendre position, voter des lois, mais il faut quand même voter des lois en fonction de l'information que l'on considère pertinente à un dossier. Vous nous dites: Écoutez, l'état financier de la compagnie Choo-Choo, il en existe un,

on ne l'a pas demandé, on ne l'a pas regardé, on pense qu'il va être vérifié bientôt, on a donné un délai de 3 mois. Mais nous, si on veut faire le tour du dossier et voir vraiment jusqu'où on peut aider un projet dans son ensemble, il faut voir aussi jusqu'où, également, il y a une rentabilité des transferts de fonds qui se font tel que prévu, tel que les documents légaux existent, pour s'assurer que le projet va fonctionner selon les règles établies au départ. C'est dans cette optique-là, je pense, que j'essaie, depuis quelques minutes, de poser des questions pour faire vraiment le tour du dossier. (12 h 10)

Pour nous, pour moi, ça apparaît aussi important parce que, vous savez, les fonds publics, il faut en demander, bien sûr qu'il faut demander de l'aide, mais il ne faut pas, non plus, en abuser. C'est un peu dans cet esprit qu'est mon questionnement. Jusqu'où, maintenant, ceux qui s'étaient engagés à des obligations les respectent? On peut questionner la valeur de l'obligation. Est-ce que c'était une compensation financière raisonnable, dans les circonstances? Ça, on pourra le questionner aussi, à savoir c'est quoi le montant, mais, au-delà de ça, il y a des obligations contractuelles légales qui ont été établies. Dans cet esprit, vous avez dit, tout à l'heure: On a déjà changé l'exercice financier. On l'a reporté au 31 décembre. On a gagné du temps. Et là, au-delà de gagner du temps, on essaie de voir, vraiment, le fondement financier de l'opération. C'est là l'esprit dans lequel je questionne.

**M. Filiatrault:** Oui. Ce que je peux vous répondre là-dessus, c'est que, évidemment, c'est une corporation qui a reçu un mandat d'une municipalité. Moi, je suis directeur général adjoint de la ville de Hull. Ça fait 20 ans que je suis responsable des finances de la ville de Hull, entre autres, en plus des autres services. C'est évident que mon rôle, au sein de la corporation de développement du train touristique, ça a été un rôle pour s'assurer, avec les autres intervenants et avec les élus, que les ententes seraient respectées de façon intégrale. Vous savez pertinemment que la Loi sur les cités et villes est très sévère à notre égard au niveau des actes que l'on pose, du respect des ententes et du respect de la Loi sur les cités et villes. Donc, soyez assuré d'une chose, c'est que, en ce qui concerne la ville de Hull qui pourrait recevoir, on a estimé, un montant de 65 000 \$ en ristourne pour la première année, on s'assure que les ententes qui ont été conclues et qui touchent la ville de Hull et qui touchent le promoteur, autant au niveau des autres municipalités, soient respectées.

En tant que gestionnaires municipaux — vous connaissez, je pense, le milieu municipal très bien — à ce moment-là, on a des responsabilités légales et des responsabilités très fortes. On doit s'assurer que notre gestion, c'est une gestion de bon père de famille et une saine gestion. C'est ce qu'on fait. On l'a toujours fait, à la ville de Hull. Je pense qu'on est assez bien reconnu, dans l'ensemble du Québec, pour notre gestion globale, financière et autre. On fait la même chose lorsqu'on est appelés à gérer ce genre de projet et on va continuer à

le faire. D'ailleurs, on s'est assurés, au niveau de nos systèmes de gestion, qu'ils suivent le même modèle que la ville de Hull en termes de soumissions, en termes de toutes les exigences de la Loi sur les cités et villes. Donc, c'est dans cet esprit qu'on gère et soyez assuré d'une chose, c'est que toutes les ententes vont être respectées à la lettre.

**M. Filion:** Écoutez, je ne voudrais pas, non plus, que vous pensiez que je doutais de la gestion. Au contraire, j'en suis même sûr. Nous, de notre côté, on veut simplement s'enquérir de l'information pour que, nous aussi, on puisse se faire une idée. Je ne pense pas que vous deviez interpréter mes questions...

**M. Filiatrault:** Non, non, non.

**M. Filion:** ...dans le sens de la gestion... J'en suis même certain, que vous faites une excellente gestion. Simplement, comme législateurs, bien, on pose des questions pour que, nous, on se fasse une idée aussi du projet. Il demeure quand même un fait, c'est qu'il y a des sommes d'argent qui viennent de la ville de Hull, qui viennent de l'association touristique, du conseil touristique. Eux aussi ont des redevances. Non? Le conseil touristique, est-ce qu'il a des redevances dans le projet?

**Mme Trudel:** Le conseil de développement...

**M. Filion:** Bien, le conseil de développement touristique de Hull...

**Mme Trudel:** Non.

**M. Filiatrault:** Non.

**M. Filion:** ...est-ce qu'il a des redevances à recevoir face au projet?

**M. Filiatrault:** Non.

**Mme Trudel:** Non.

**M. Filion:** Pas du tout. Mais vous, vous avez investi des sommes d'argent aussi dans le projet? Non?

**M. Filiatrault:** La ville de Hull?

**Une voix:** Le conseil...

**M. Filion:** Non. Le conseil touristique.

**M. Filiatrault:** Oui. Le conseil touristique via ce qu'on mentionnait, les municipalités via la ferraille; comme on le mentionnait, il y avait pour 600 000 \$ de ferraille qui était disponible pour fins de revente, des mécanismes de voie ferrée, etc. C'est avec ça que la corporation a fait la gestion du projet. C'est un projet qui est intensif, là, depuis 1986. Donc, il a fallu embau-

cher des spécialistes en gestion de projet qui puissent gérer le projet au jour le jour, etc. À ce moment-là, il y a aussi eu un apport de la corporation au niveau de la mise en place de certaines infrastructures. C'est évident que la ville de Hull, dans toutes les ententes... Autant le gouvernement provincial s'est protégé dans ses investissements par le biais d'une caution, O.K., autant la ville de Hull aussi s'est protégée dans les ententes et les autres municipalités. On a un droit de premier refus, on ne peut pas nous passer n'importe quoi. La ville de Hull, comme investisseur, a un droit de premier refus, advenant qu'il y ait un défaut quelconque dans le projet.

**M. Filion:** Un droit de premier refus à quoi?

**M. Filiatrault:** Au niveau de la reprise, en fait, des équipements et de la gestion du projet.

**M. Filion:** Une opération déficitaire, au fond. Ce n'est pas une caution très forte.

**M. Filiatrault:** Pas l'opération déficitaire, parce que c'est une corporation indépendante. On s'est prému-ni en termes de... **Peut-être** que Me Trudel peut mieux élaborer là-dessus que moi, en termes légaux, au niveau de nos investissements.

**Mme Trudel:** Comme il a été mentionné tout à l'heure, et il ne faut pas le perdre de vue, le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche** avait été créé en 1986. En commençant par le début — peut-être qu'on aurait dû le faire dès le départ — il est composé de 5 administrateurs, si vous voulez: 1 président, 1 trésorier, qui est un financier de formation, et 3 représentants des 3 municipalités, la ville de Hull, la municipalité de Chelsea et la municipalité de La Pêche.

Alors, je pense que ça remet rapidement dans le contexte, en faisant cet exposé, le rôle de chacun des participants à la table. Chaque fois qu'une décision était prise, qui impliquait un corps municipal, le représentant n'avait pas le pouvoir de se prononcer pour sa municipalité. Il repartait chez lui. Le débat était fait, un débat de fond, au conseil de chacune des corporations municipales et tout se faisait selon le Code municipal ou la Loi sur les cités et villes, selon la municipalité impliquée. Alors, toutes les démarches ont toujours été faites avec les conseils municipaux qui autorisaient, par résolution, leur représentant à prendre position ou non et, lorsque des décisions étaient prises, elles l'étaient par les différents conseils.

C'est à maintes reprises que les gens du conseil de développement se sont présentés dans les municipalités locales pour expliquer, autant aux politiciens et politiciennes de la municipalité qu'aux citoyens et citoyennes, le projet, parce que c'est un projet qui a pris plusieurs années à être mis sur pied. Alors, ce n'est pas un projet qui s'est fait rapidement, où les gens n'ont pas vu passer le projet, où, oui, ils n'ont pas vu venir le train. Ils l'ont vu venir de très loin, parce que nous avons rencontré, à plusieurs reprises, les citoyens en assemblée

publique. Alors, je pense que c'est important de ramener ceci dans la mesure où le Conseil a toujours eu comme souci de protéger de façon intégrale et d'une façon absolument puriste les droits des citoyens et citoyennes qui font partie de la municipalité impliquée.

Cependant, entre autres, mettant à part tout ce programme intégré de développement touristique de la ville de Hull, quand on prenait les intérêts de municipalités telles La Pêche et **Wakefield** où le développement touristique est l'un des attraits les plus importants pour l'essor économique de ces petites municipalités qui peu à peu ont perdu beaucoup d'industries dans d'autres domaines et qui retrouvaient la possibilité de remettre, finalement, l'emphase sur le développement chez elles, elles se sont impliquées dans le projet à la grosseur de leur capacité de payer également. On n'a jamais imposé à une municipalité quelque chose qu'elle ne pouvait pas faire. Alors, chaque municipalité y est allée avec sa capacité de payer et c'est même sur cette base qu'avait été envisagée la façon dont les biens seraient redistribués, les dépenses, etc., de telle sorte que chaque personne y aille avec sa capacité de payer et sa capacité de contribuer. Alors, il n'y a pas eu d'exploitation indue du système municipal d'aucune façon.

Ceci étant dit, les municipalités, via le conseil de développement touristique, ont eu un souci accru de ne pas mettre de stress sur leurs municipalités au niveau financier en s'impliquant dans le projet. C'est pourquoi, comme le disait M. Filiatrault, nous avons imposé à l'exploitant, bien qu'il avait ses propres règles à respecter comme compagnie, d'y aller au moyen des soumissions, d'aller vraiment dans la même façon d'administrer qu'une municipalité de façon à nous assurer d'une certaine conformité. D'autre part, nous nous sommes assurés qu'au niveau financier les municipalités n'étaient pas mises en péril par ce projet. Elles ne pouvaient que profiter des retombées économiques du projet; de là le but des municipalités d'avoir un droit de premier refus, de telle sorte que les municipalités se sont dit: On en a trop mis dedans pour perdre le projet s'il arrivait quelque chose. Il faut se mettre des balises de sorte qu'on puisse le reprendre en main, et c'est cela que je vous disais tout à l'heure, qu'on puisse avoir un autre exploitant s'il arrivait quelque chose. On s'est assurés que l'exploitant ne puisse pas — on ne pouvait, nous, soulever le voile corporatif pour aller voir ce qu'il faisait dans sa compagnie — cependant, gérer sa compagnie de telle sorte qu'il utiliserait les biens que le Conseil mettait à sa disposition en garantie. Alors, nous savons que ces biens sont dans l'état où on les a mis à sa disposition. Il ne peut pas aller à la caisse populaire demain matin, au coin de la rue, et mettre, par exemple, en gage des biens des municipalités. Il devait opérer de façon indépendante.

(12 h 20)

Les cartes étaient mises sur la table, de la part des municipalités. Les investissements étaient connus. Les droits et obligations des municipalités étaient connus et on savait où ils s'arrêtaient, et les municipalités se sont protégées. Elles ne peuvent pas, demain matin, se ré-

veiller et se dire: Mon Dieu, on ne s'en est pas rendu compte et, tout à coup, les biens sont partis ou quel qu'un s'en est servi. On a vraiment fermé l'appareil de telle sorte que l'exploitant a son opération comme exploitant, comme toute compagnie commerciale qui a un produit de tourisme à vendre. Dans ce sens-là, il n'y a pas de mariage entre l'exploitant et le Conseil de telle sorte qu'il pourrait y avoir, de façon oblique, une participation municipale qui ne passerait pas par le Conseil, par les citoyens ou autre. Les cartes ont été mises sur table et tout s'est fait par voie de résolution municipale et de façon publique.

**M. Filion:** Qui est l'actionnaire principal de la compagnie Choo-Choo? .

**Mme Trudel:** Moi, je connais certains noms, mais je ne serais pas en mesure... Je n'ai pas... Étant le procureur de la ville et du Conseil, j'aurais été en conflit d'intérêts de m'occuper des affaires personnelles de cette compagnie. Alors, c'est un autre procureur de la ville qui s'en est chargé.

**M. Filion:** Je poserais ma question indirectement. Qui a été le signataire des documents ou documents conjoints que vous avez signés avec le CP?

**Mme Trudel:** M. Marc Grondin, comme président de la compagnie ferroviaire, une compagnie numérique qui fait affaire sous le nom de la compagnie Choo-Choo.

**M. Filion:** Alors, c'est M. Grondin. C'est ça?

**Mme Trudel:** Oui. C'est lui qui a signé les documents à titre de président d'une compagnie numérique qui s'appelait 275-4541 Canada inc.

#### Entente sur le droit de circuler sur la voie du CP

**M. Filion:** Je veux revenir un peu sur cette entente-là parce que je pense que c'est peut-être, au fond, le noeud. Tout à l'heure, on discutait et c'était intéressant, les questions qu'on avait autour de la carte géographique. Au fond, la fameuse entente sur le droit de circulation sur le 1,9 km, qui est un peu la ligne rouge sur la carte...

**Mme Trudel:** Oui.

**M. Filion:** Ça, ça fait partie de ce que vous appelez... Il y a une entente de droit de circulation avec le CP. Alors, ce droit de circulation là, pourquoi est-il compromis et pourquoi faut-il qu'il y ait un bill? Expliquez-moi ça parce que je pense que ça devient un peu le fond de tout le débat. Pourquoi ça vous prend absolument un bill privé avant le 1er mai; sinon, effectivement, s'il n'y a pas de bill privé avant le 1er mai, toute l'entente ou le droit de circulation risque de tomber et

de mettre peut-être en péril financièrement l'opération de votre projet touristique?

**Mme Trudel:** Dans nos discussions avec le CP, comme nous l'avons mentionné tout à l'heure... Il y a plusieurs spécialistes autour de la salle avec lesquels nous avons discuté de cet aspect-là; alors, je résume un petit peu les discussions que nous avons eues. Canadien Pacifique doit répondre à certaines normes en vertu des lois qui gouvernent cette compagnie. Entre autres, il y avait des normes imposées par l'Office national des transports et la Loi sur les chemins de fer. Afin de respecter ces normes-là, CP, pour pouvoir permettre à une autre compagnie de faire du transport de passagers sur sa voie, imposait à cette compagnie d'avoir un statut de compagnie de chemin de fer, et elle ne pouvait pas permettre qu'on n'ait pas ce statut. Or, nous ne l'avions pas au départ et nous avons dû regarder quel était le mécanisme juridique que nous pourrions utiliser pour obtenir ce statut.

Quand on regarde la loi québécoise qui existe présentement, on se rend compte facilement — et c'est là qu'on constate l'originalité du projet qui est ici, en étude, devant la commission — qu'il n'y avait aucune disposition qui puisse répondre aux besoins du conseil de développement touristique en termes de structure au niveau de la mise en place de ce projet et de l'exploitation de ce chemin de fer. La seule façon d'obtenir ce statut de chemin de fer se faisait par la présentation d'un projet de loi privé qui est devant vous aujourd'hui, parce que la loi présente, certaines de ses dispositions... Et ça répond un petit peu à l'un des alinéas du projet de loi qui est devant vous, à l'article 4. Quand on dit que la Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas, on ne fait pas de transport de marchandises, on fait du transport de passagers. La loi actuelle sera éventuellement entièrement modifiée. Elle est vue par bien des juristes présentement comme étant désuète et elle ne pouvait répondre aux besoins du Conseil. C'est dans cette veine-là que nous avons dû demander par voie de bill privé un statut de compagnie de chemin de fer.

**M. Dufour:** Il y a peut-être des gens qui...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant!

**M. Dufour:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

M. LeSage: Mme la Présidente, je dois vous faire remarquer que je suis déçu du dénouement de cette commission. Ce matin, nous avions, en début de session, le député de Lévis qui nous faisait remarquer qu'on devait étudier ce projet de loi là d'une façon sérieuse et approfondie. La dernière question qui a été posée à nos invités par le député de Montmorency était la question clé du projet de loi 244 que nous avons ce matin. Moi, je trouve ça insultant pour nos gens qui

viennent de l'Outaouais québécois, plus précisément de la ville de Hull, d'avoir à répondre à une question du député de Montmorency alors que ce dernier a passé son temps à discuter avec les gens en arrière de lui et avec son collègue, et qu'il a même quitté l'enceinte de cette salle avant que la réponse soit terminée.

**M. Dufour:** M. le Président, un point d'ordre, là. Le député de Hull n'a pas le droit de prêter des intentions, ni quoi que ce soit. Si le député de...

**M. LeSage:** Ce n'est pas des intentions, Mme la Présidente, ce sont des...

**M. Dufour:** Je vais vous expliquer, là.

**M. LeSage:** De toute façon, c'est moi qui ai la parole. Vous parlerez quand vous l'aurez.

**M. Dufour:** Mme la Présidente, j'ai un point d'ordre. Je m'excuse, là. Quand c'est un point d'ordre, on peut le faire. Vous n'avez pas le droit de parole quand je fais un point d'ordre. Le député n'a pas le droit...

**Une voix:** Quel article?

**M. Dufour:** Arrêtez de vous barrer les pieds dans les articles, vous les connaissez. Il y a une présidente et elle les regardera, les numéros d'articles. Un député n'a pas le droit de prêter des intentions à un autre député. C'est clair, ça, et ça a toujours été comme ça. Je vais le donner pourquoi il est parti, si vous voulez le savoir.

**M. LeSage:** Nous, on ne veut pas le savoir.

**M. Dufour:** C'est facile, ça, de porter des accusations. Vous faites ça tout le temps. Soyez un petit peu plus raisonnable et regardez pourquoi vous dites des choses. Il est allé faire un discours en Chambre. Il ne peut pas être à 2 places en même temps. Ce n'est pas de sa faute, il y a un projet de loi qui est appelé. Arrêtez de prêter des intentions. Il m'a justement dit de vous expliquer pourquoi et j'étais pour le faire quand vous avez demandé la parole. C'était ça que j'étais pour dire, pourquoi il était parti.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon!

**M. LeSage:** Mme la Présidente, je n'ai pas porté d'intention, ni de jugement sur son comportement. J'ai tout simplement constaté qu'il y avait une question et c'était la question la plus importante. C'est le noeud du projet de loi. Pourquoi doit-on adopter un projet de loi? C'est le noeud. Il s'en va. C'est ça que j'ai constaté. Il n'est plus là. Mais je l'ai vu poser la question et je l'ai vu discuter avec vous, tantôt, M. le député.

**M. Dufour:** Il a 2 oreilles. Il peut me parler et il peut écouter en même temps.

**M. LeSage:** Oui, oui. On l'a entendue, cette accusation-là. Mais, quand il n'y a plus d'oreilles ici, tu n'entends plus rien, par exemple.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ceci étant constaté, est-ce qu'on peut revenir au débat, s'il vous plaît?

**M. Dufour:** Mme la Présidente, en tout cas, M. le député de Hull a droit à ses petteurs et a le droit de temps en temps de faire ses petites crises. On va accepter ça. On va accepter ça. Il est là, il peut se défendre. Il me répondra s'il le veut, là.

**Une voix:** Il prête des intentions au député de Hull.

**M. Dufour:** C'est facile à voir, vous avez juste à écouter le ton de la voix et ce qu'il a dit. Ce n'est pas compliqué. Moi, je suis bien ami avec, je n'ai pas de problème, je peux endurer ça. Je vais le garder dans mon amitié, la même chose.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Des deux côtés, on prête des intentions. Alors, si on pouvait revenir à la pertinence du débat.

**M. Dufour:** Ceci étant dit, comme il y a des montants d'argent, tout de même, assez importants, moi, j'ai compris, par exemple — et c'était une question que je voulais poser à Mme l'avocate — qu'effectivement la compagnie ne peut pas mettre en danger le conseil de développement touristique par des actes. Je pense que vous m'avez éclairé très, très bien par rapport à ça. Ça me semblait excessivement important. Le conseil de développement, de quelle façon, lui, il est légal? Est-ce que c'est en vertu d'une charte, des ententes intermunicipales ou...

**Mme Trudel:** Au départ, une entente intermunicipale est intervenue entre les 3 municipalités qui voulaient, d'un front commun, mettre ce projet... Ça a donné lieu, en 1986, à l'incorporation d'une compagnie et à la réception de lettres patentes en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes, en 1986. Le projet de loi que vous avez devant vous, ce matin, fait du Conseil une québécoise, si vous voulez, qui s'appelle la Compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais.

Maintenant, si vous me permettez, je veux simplement terminer tout à l'heure ce que j'indiquais sur l'urgence justement. J'ai demandé à mon collègue, Me Doyle, derrière, de me donner l'article précis. C'est l'article 98 de la Loi sur les chemins de fer fédérale qui demande qu'une compagnie qui, comme nous, transporte des passagers ait un statut — et c'est bien le terme utilisé, un statut — de compagnie de chemin de fer. C'est pour répondre à cette exigence qui nous est imposée par CP et qui nous est imposée sous forme d'ultimatum que nous sommes ici devant vous ce matin avec ce projet.

**M. Dufour:** Ça ne veut pas dire que vous allez être obligés d'aller à la Chambre des communes à Ottawa, là; on va la transférer vraiment sous juridiction québécoise.

**Mme Trudel:** Effectivement, le projet de loi indique qu'il crée ou forme une compagnie québécoise qui s'appelle la Compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais. C'est le Conseil, si vous voulez, qui devient la Compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais.

**M. Dufour:** Mais le Conseil, est-ce qu'il va continuer pareil d'opérer comme conseil de développement touristique?

**Mme Trudel:** Oui, il est encore effectivement en opération. Il a ses réunions régulièrement.

**M. Dufour:** Est-ce qu'il va être obligé de changer son nom ou s'il va avoir 2 noms?  
(12 h 30)

**Mme Trudel:** Non. Une nouvelle structuration corporative sera faite, si le projet de loi est adopté. Nous devons passer à l'étape de la formation des livres et des minutes, etc., tel que l'exige la Loi sur les compagnies pour les compagnies non lucratives, partie III.

**M. Dufour:** Est-ce qu'il y aurait possibilité — je vous pose la question, mais je ne sais pas si je vais avoir une réponse adéquate — concernant le dépôt des états financiers, par exemple, de la compagnie ou de la corporation de développement... Est-ce que vous avez le droit d'avoir des immobilisations qui vous appartiennent? Dans les lois de compagnies, je sais que, d'habitude, on peut permettre à une corporation de détenir x montant de valeurs. Actuellement, votre conseil de développement, est-ce qu'il a des valeurs? Est-ce qu'il a la possibilité de détenir des...

**Mme Trudel:** Notre charte, présentement, indique effectivement dans les pouvoirs... C'est conformément à l'article 65 de la Loi sur les corporations canadiennes, présentement, que nos statuts sont émis et nous sommes effectivement autorisés à emprunter, à restreindre ou à augmenter la somme empruntée, à émettre des **débitures**, à engager ou vendre les **débitures** et à garantir ces dernières. Ça ne limite pas, ni ne restreint les emprunts d'argent dans les statuts que nous avons présentement. Le projet de loi qui est devant vous ce matin sous étude, évidemment, a des particularités, à l'article 2, sur les choses que nous pouvons exploiter, détenir. Il dit que nous pouvons détenir les biens requis pour opérer une compagnie de chemin de fer, mais qu'en cas de dissolution c'est avec la permission du ministre des Transports, de telle sorte que la disposition des biens puisse être régie par un organisme supérieur qui puisse voir ce que nous ferions avec les biens restants. Évidemment, en vertu des baux emphytéotiques qui régissent les opérations du train, il est normal que les biens qui sont visés

dans ces baux retournent aux municipalités qui ont consenti les baux.

**M. Dufour:** L'entente que vous avez entre le CP et le Conseil, **est-ce** que vous l'avez en main? Est-ce que vous l'avez déposée?

**Mme Trudel:** Je ne l'ai pas avec moi présentement. Malheureusement, je n'ai pas apporté l'original parce qu'il aurait fallu amener le... Le greffier ne peut pas se départir de l'original et il n'est pas venu aujourd'hui. Je pourrais demander qu'on nous fasse parvenir un document par télécopie, c'est le document sur les droits de circulation. Parce qu'il a été signé de façon non consécutive; il a été retourné de Montréal directement au greffe de la ville de Hull, mais l'entente est signée, cependant.

**M. Dufour:** Je reste toujours avec — et ça va être la conclusion de mon questionnement — une interrogation à savoir que le CP a fait une entente avec le conseil de développement sur 4 ans, basée sur 4 ans seulement, et que vous n'avez pas en main cette garantie qu'à mon point de vue il aurait été obligatoire de maintenir pendant au moins 25 ans, parce que la corporation et la compagnie ont une obligation d'opérer pour un certain temps; sans ça, ce serait dilapider les fonds publics. Donc, vous avez une garantie de 4 ans renouvelable possiblement à tous les 4 ans, moralement, mais, au point de vue légal, moi, je ne l'ai pas, cette garantie-là. Vous ne l'avez pas non plus, vous ne pouvez pas nous la fournir, à ce que je sache. C'est une entente qui est basée sur 4 ans.

**Mme Trudel:** Monsieur, excusez-moi, avec votre permission... On vient de m'en donner une copie. Alors, c'est pour 3 périodes de... En fait, c'était 5 ans à la fin, mais 3 périodes de 5 ans renouvelables. Ils ont fait 5 ans renouvelables 3 fois.

**M. Dufour:** Donc, ça, c'est une information supplémentaire que vous n'aviez pas fournie au départ.

**Mme Trudel:** Oui, et ça me fait plaisir de vous la donner maintenant.

**M. Dufour:** O.K. Moi, je ne vous prête pas d'intention et je ne veux pas que vous m'en prêtiez, non plus. Vous pensez sur 5 ans...

**Mme Trudel:** Trois fois. On parle ici de 3 périodes de 5 années civiles. Il y avait eu des discussions, je dois vous le dire, hors contexte, où CP éventuellement, peut-être, ne voudrait plus avoir cette voie dans son réseau et peut-être que ce serait acheté, à ce moment-là. Mais, pour les droits de circulation, le contrat parle de 3 périodes de 5 années civiles.

**M. Dufour:** **Est-ce** que les emprunts ou les garanties, à venir jusqu'à maintenant, ou les cautions sont

basées sur 15 ans ou sur 20 ans ou plus?

**M. Filiatrault:** La caution...

**M. Dufour:** Les prêteurs, par exemple, la compagnie qui...

**M. Filiatrault:** Sur la période de 5 ans, la caution est variable. La caution est versée, est mise là en fonction de la subvention du gouvernement provincial. À ce moment-là, la caution est répartie sur une période de 5 ans et le montant de la caution varie selon les déboursés qui sont faits par le ministère du Tourisme et l'OPDQ. Au plus fort, on parle, si je me souviens bien, d'une caution de 840 000 \$ qui doit être là pour garantir la subvention, advenant un arrêt du projet.

**M. Dufour:** Est-ce qu'il aurait été possible, en même temps que vous déposez l'entente dont vous venez de nous parler, d'avoir des copies du règlement de la municipalité?

**Mme Trudel:** Du?

**M. Dufour:** Du règlement de la municipalité...

**Mme Trudel:** Quel règlement?

**M. Dufour:** ...de Hull, qui garantit les 700 000\$.

**Mme Trudel:** Nous avons peut-être la lettre même d'autorisation du ministère avec nous. Je ne sais pas si... Nous allons regarder pour l'avoir. Si vous voulez que je vous pointe directement l'article...

**M. Dufour:** Oui.

**Mme Trudel:** ...pour l'obligation d'avoir un statut de compagnie de chemin de fer, alors je vous cite un document qui s'intitule «Convention». C'est une convention faite en triplicata, en mai 1992, entre le conseil de développement et le Canadien Pacifique. À l'article 9, on indique que la convention est conditionnelle à 2 événements, le premier étant d'obtenir un statut de compagnie de chemin de fer provinciale, dont la voie croise ou se raccorde à celle du tronçon Lachute ou du tronçon Laman, ce que vous avez vu sur la carte. La deuxième condition était une obligation de CP d'obtenir la sanction du gouverneur en conseil, sur recommandation de l'Office, de la convention et d'une dispense de cette dernière de faire approuver la convention par les actionnaires de CP. Alors, une fois le statut obtenu, CP doit avoir la sanction du gouverneur en conseil, qui est une formalité une fois le statut de compagnie de chemin de fer obtenu.

**M. Dufour:** C'est canadien, ça.

**Mme Trudel:** C'est exact.

**M. Dufour:** Parce que, nous autres, c'est des lieutenants; eux autres, c'est le gouverneur.

**Mme Trudel:** C'est ça, et c'est l'article 9 de l'entente.

**M. Dufour:** On s'entend bien, s'il est possible d'obtenir la copie, vous allez la déposer.

**Mme Trudel:** Certainement.

**M. Dufour:** Et, s'il est possible aussi de déposer copie du règlement de la municipalité de Hull parce que, moi, je veux le regarder un petit peu plus. Ce petit coin-là, ça me chicote un peu. Je ne dis pas que vous avez tort, mais je pense...

**Mme Trudel:** C'est qu'il a été autorisé; alors, c'est pour ça que je pensais qu'on avait le décret qui autorise le règlement d'emprunt.

Une voix: C'est possible, là.

**Mme Trudel:** Alors, si nous l'avons...

**M. Dufour:** Ça arrive des fois que le ministère peut autoriser des choses et qu'il y ait des gens qui contestent. Je ne sais pas s'ils gagnent ou ne gagnent pas, mais ça arrive. Ça peut arriver que quelqu'un pourrait aller aussi loin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'on peut aller à l'article 1?

**M. Dufour:** La compagnie avec laquelle vous faites affaire, c'est une compagnie qui est incorporée en fonction des lois canadiennes ou québécoises?

**Mme Trudel:** Pardonnez-moi, monsieur?

**M. Dufour:** La compagnie avec laquelle...

**Mme Trudel:** L'exploitant?

**M. Dufour:** Oui, l'exploitant.

**Mme Trudel:** L'exploitant, sa compagnie qui a signé les ententes, c'est 275-4541 Canada inc. Le projet de loi indique que nous allons remettre l'opération à une québécoise et j'ai demandé au procureur de l'exploitant d'incorporer une compagnie québécoise, ce qui est fait en date d'aujourd'hui. À ce moment-là, si le projet passait tel qu'écrit, avec la permission du ministre des Transports, la nouvelle compagnie, qui s'appellerait la Compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais, demanderait au ministre des Transports la permission de donner l'exploitation à cette compagnie québécoise qui a été formée.

**M. Dufour:** Tout à l'heure, à une question posée

par mon collègue de Montmorency concernant l'actionnariat ou le nom des actionnaires, vous avez répondu que vous ne les connaissiez pas.

**Mme Trudel:** Non, parce que je n'ai pas participé à l'incorporation de ces compagnies, monsieur.

**M. Dufour:** À cause des conflits d'intérêts possibles.

**Mme Trudel:** Effectivement.

**M. Dufour:** Dans les autres qui vous accompagnent, est-ce qu'il y en a qui les connaissent, les administrateurs?

**M. Cholette:** Malheureusement, moi, je ne les connais pas.

**M. Filiatrault:** C'est certain qu'on en connaît. M. Grondin est le président, il y a un certain M. Gauthier qui est un investisseur principal. Mais je ne les connais pas tous, évidemment. Il y en a plusieurs.

**M. Dufour:** Et vous n'avez pas demandé aux institutions financières... Je ne sais pas, ils n'appellent pas ça les institutions financières, à Ottawa, ils ont toujours d'autres noms, eux.

**Mme Trudel:** Nous n'aurions pas accès à cette information. On nous donnerait une copie de la charte avec le nom des membres fondateurs, mais nous n'aurions pas nécessairement...

**M. Dufour:** Les administrateurs.

**Mme Trudel:** ...les documents privés de cette compagnie parce que nous n'avons pas de juridiction qui nous permette d'avoir accès librement à ces données.

**M. Dufour:** Mme la Présidente, moi, je pense...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On peut passer à l'article 1.

**M. Dufour:** ...qu'on a épuisé un certain nombre de questions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Parfait.

**M. Dufour:** On pourra peut-être, à l'intérieur de l'étude du projet de loi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** En poser d'autres.

**M. Dufour:** ...aller un peu plus loin, en trouver d'autres.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Parfait. Alors,

j'appelle l'article 1.

**M. Dufour:** Mais je ne cherche pas pour chercher, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. (12 h 40)

**M. Dufour:** C'est à condition qu'on ait des questions.

### Étude détaillée

#### Constitution de la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je vous connais, M. le député de Jonquière. Je sais que vous voulez aller au fond de choses, mais pour votre propre information. Alors, j'appelle l'article 1 et, à l'article 1, il y a un amendement, c'est: remplacer l'article 1 par le suivant: «1. Est constituée une corporation à but non lucratif sous la dénomination de Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais.» Alors, je pense que cela a été bien discuté.

**M. Dufour:** Si je comprends bien, tout le projet de loi va être remanié au complet parce qu'on voit bien que ça ne ressemble pas du tout à... C'est un nouveau projet de loi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça ressemble à ça, M. le député de Jonquière. Mais l'amendement a été discuté largement. Alors, est-ce que l'amendement...

**M. Dufour:** Est-ce qu'on pourrait savoir de la part du ministre des Transports pourquoi le projet de loi est tout réécrit? Dans la forme qui nous a été présentée, dans le fond, on s'en va avec quelque chose... Les amendements ont été déposés ce matin. Donc, on est juste à la période où on étudie le projet. Moi, je ne vous le cache pas, je n'ai pas lu les amendements, je ne sais pas de quoi on parle. Je ne sais pas ce que ça va donner en bout de course. Est-ce que ça va ressembler à ce qu'il y a là-dedans ou si c'est complètement changé?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, en réponse à la question qui a été posée par le député de Jonquière, le projet, tel que déposé, ne répondait pas à la façon de le présenter au niveau technique et il a fallu le reprendre. Je peux peut-être passer la parole à notre contentieux qui a dû le reprendre et, comme je l'ai mentionné, c'est plutôt corrigé au niveau technique.

**M. Dufour:** Mais je veux bien qu'on s'assure avant... Il n'y a probablement pas de cause pendante ou quelque chose qui est en suspens actuellement. D'habitude, on le fait vers la fin. Moi, je prends pour acquis que toutes les procédures sont correctes et les publications. Mais, quand on fait des publications sur une loi comme

ça et qu'on arrive avec ça, le public, c'est quoi, son information? Moi, je vais vous dire que ce n'est pas la première fois qu'on fait ça. On l'a fait dans des lois publiques. Mais changer complètement le projet de loi privé, est-ce que vous pouvez m'assurer que tout le principe est correct, clair? Je vous passe un papier que je m'interroge, là, et je suis sérieux. C'est public, ça. C'est un bill privé, mais on est obligés de l'accepter à l'Assemblée nationale. À ce moment-là, ça devient important. C'est là-dessus que les gens avaient à se prononcer. Mais ils n'ont pas vu ça, eux autres. Il est complètement changé.

M. LeSage: Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

M. LeSage: ...je suis conscient et même fier, content du député de Jonquière qui s'inquiète beaucoup des gens de l'Outaouais, spécialement des gens de Hull. Avec les questions qu'il a posées, j'espère que ce n'est pas dans le sens qu'il ne fait pas confiance au conseil municipal. Je ne le penserais pas parce que, venant du conseil municipal, je suis convaincu et je suis même assuré qu'il fait confiance au conseil municipal de la ville de Hull. La copie du règlement ou la copie de l'approbation qu'il a demandée, c'est peut-être juste pour vérifier. Mais, à tout événement, il est vrai qu'il faut protéger également les intérêts du public.

J'aimerais tout simplement faire remarquer au député de Jonquière qu'à notre biennale qu'on avait eue en 1989, je pense, le projet prioritaire des gens de l'Outaouais québécois, classé numéro 1, c'était le train touristique. Alors, les gens le voulaient et savaient que c'était un équipement essentiel au développement économique, touristique de l'Outaouais québécois.

Récemment, en décembre, ça ne fait pas longtemps, le conseiller municipal qui a piloté ce dossier-là tout le temps, il a été élu **maire avec** une grosse majorité. Le monde lui fait confiance. Je ne vois pas pourquoi on se poserait un tas de questions, à savoir: On «vas-tu» trouver des bibites, ou bien on «vas-tu» trouver des problèmes où il n'y en a pas, ou des problèmes aux solutions? Ça, je ne le sais pas. Mais c'est tout simplement pour vous faire remarquer, M. le député de Jonquière, que les gens de l'Outaouais québécois, les gens de Hull sont conscients du projet, ils font confiance aux autorités municipales et ils font confiance également à leur député, aux 5, d'ailleurs. Merci, Mme la Présidente.

M. Dufour: Même quand ils ne parlent pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Hull. Alors, est-ce que l'amendement à l'article 1 est adopté?

M. Dufour: J'ai posé une question au ministre, j'aimerais qu'il me réponde.

M. Elkas: Je vais vous lire la conclusion à la question que vous posez. À la lumière des propos qui précèdent, il ressort qu'il n'est pas constitutionnellement possible pour l'Assemblée nationale de légiférer en matière des pouvoirs de corporations fédérales. Ainsi, par l'entremise du projet de loi 244, l'Assemblée nationale ne peut accroître les pouvoirs corporatifs des 2 corporations fédérales en cause, pas plus qu'elle ne peut légiférer sur l'organisation et la gestion interne de ces derniers. Enfin, il est entendu que le nom de ces corporations ne devrait pas être différent lorsqu'elles exploitent le chemin de fer touristique. Ça, c'est signé par un avocat, André Couture. Est-ce que vous avez des commentaires à ajouter?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça répond à votre question, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Pas tout à fait. J'ai demandé si ça changeait un peu l'objet du bill.

M. Elkas: On passe d'une juridiction fédérale qui s'en va provinciale, c'est tout. Mais la base du projet, c'est la même chose.

M. Dufour: Mais ce que la corporation nous a présenté.

M. Elkas: Ça ne change pas l'objet du tout, du tout. Absolument pas.

M. Dufour: Pouvez-vous nous garantir que ça ne va pas plus loin?

M. Elkas: Non, non.

M. Dufour: Dans les intentions, ils ne vont pas plus loin?

M. Elkas: Non.

M. Dufour: C'est juste une question de rédaction?

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Ce que vous nous dites là, est-ce que c'est avec l'approbation — comment on appelle ça? — de la législation? Est-ce que ça a été soumis, ça?

M. Elkas: C'est notre contentieux à nous qui...

M. Dufour: Votre contentieux à vous.

M. Elkas: Oui, c'est ça.

M. Dufour: Ça a été soumis?

M. Elkas: Oui, oui, bien sûr. Oui, M. le député de Jonquière, ça a été soumis au ministre de la Justice, au Comité de législation.

**M. Dufour:** Je voulais juste faire une petite remarque au député de Hull concernant la question de la popularité à des élections. Vous savez, j'avais fait, à un moment donné... Je pourrais **peut-être** faire plaisir à la députée de Vachon, je ne le répéterai pas. La popularité, c'est une chose, puis le travail, c'en est une autre. Puis, dans cette question-là, un maire peut bien se faire élire. Je l'ai été assez longtemps pour savoir comment on fait pour se faire élire: on fait notre travail, puis...

**Mme Pelchat:** Mme la Présidente, on m'a interpellée, je n'ai pas entendu l'interpellation du député de Jonquière.

**M. Dufour:** Non, non. Je veux dire que j'aurais pu répéter que la popularité... Vous vous en rappelez, j'avais dit: Bien fol qui s'y **fie**, puis, là, vous aviez fait une petite crise.

**Mme Pelchat:** Oui. Faites attention.

**M. Dufour:** Mais je n'ai pas voulu le répéter, pour vous faire plaisir.

**Mme Pelchat:** Arrêtez donc de qualifier les attitudes de vos collègues de crises.

**M. Dufour:** Je n'ai pas voulu le répéter.

**M. LeSage:** Mme la Présidente, si vous...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, on ne voudrait pas recommencer le débat sur des petits commentaires. On est en train d'étudier l'article...

**M. LeSage:** Je ne recommencerai pas le débat, Mme la Présidente, mais **je** n'aime pas que l'on me prête des mots, qu'on parle de mots que je n'ai pas dits. J'ai parlé de confiance, je n'ai pas parlé de popularité.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon!

**M. LeSage:** Juste pour informer davantage les membres de la commission sur l'avis qui a été publié concernant le projet de loi déposé, tel qu'originellement rédigé, ça disait tout simplement: Le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche inc.** déposera un projet de loi auprès de la direction législative afin de faire adopter par l'Assemblée nationale un projet de loi visant à lui conférer un statut de compagnie de chemin de fer à vocation touristique. C'est ça que ça disait et c'est ça qu'on est en train de faire, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que l'amendement à l'article 1 est adopté?

**M. Dufour:** Avec le fait qu'on appuie ou qu'on adopte cet article, le chemin de fer de l'Outaouais, est-ce que c'est vraiment explicite que c'est en fonction du

tourisme? Vu le fait qu'on adopte Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais, est-ce que cette compagnie-là pourrait faire d'autres activités que touristiques?

**M. Elkas:** C'est touristique.

**M. Dufour:** Est-ce qu'elle pourrait transporter de la marchandise?

**M. Elkas:** Non. La demande est pour le tourisme.

**M. Dufour:** Mais ce n'est pas si clair que ça, là. Par le premier article, on ne le sait pas. Est-ce qu'on pourrait, M. le ministre... Parce que, au départ, je ne l'ai pas. On va continuer, on va le suspendre, quitte à revenir lorsqu'on pourra le garantir.

**M. Elkas:** Non, non. Allons donc à l'article 2. Je pense qu'on est en train de zigonner, là. Ne faisons donc pas avec la «puck»...

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

**M. Elkas:** Vous le savez, il est dans l'article 2. O.K.?

**M. Dufour:** Ce n'est pas écrit pareil, c'est vous qui nous l'avez dit, hein?

**M. Elkas:** Passons-les tous. Si vous n'êtes pas intéressé à le passer, dites-le donc tout de suite. On va attendre. Pourquoi ne passez-vous pas tous les articles? Bloquez-nous donc au dernier article autant que vous voulez, mais au moins on aura répondu à vos questions.

**M. Dufour:** C'est ça.

**M. Elkas:** O.K.?

**M. Dufour:** C'est un fait, parce que je vous ai demandé... Ce n'est pas sorcier, je vous ai dit: Suspendons-le.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ce que le ministre dit, c'est que la question que vous posez va être répondue à l'article 2.

**M. Dufour:** On va aller à 2. Puis je vais vous expliquer... Je vous l'ai dit: Vous avez déposé les amendements à la dernière minute. On ne les a pas lus, parce qu'on ne peut pas parler, puis lire en même temps. Vous n'avez pas voulu. Vous ne voulez pas qu'on fasse 2 choses en même temps.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous suspendez l'article 1?

**M. Dufour:** Oui, j'aimerais qu'on le suspende.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On suspend

l'article 1 et je passe à l'article 2 où il y a un amendement.

**M. Dufour:** Ça ne coûte pas cher, on fait ça régulièrement dans les projets de loi.

### Objet de la Compagnie

**La Présidente (Mme Bélanger):** On a un amendement à l'article 2. Alors, l'amendement à l'article 2, c'est: remplacer l'article 2 par le suivant: «La Compagnie a pour objet de promouvoir le développement touristique, culturel et historique de la région de l'Outaouais; à ces fins, elle a notamment le pouvoir d'acquies, de posséder et d'exploiter la ligne de chemin de fer **Hull-Chelsea-Wakeville** et de toute extension de cette ligne.»

**M. Dufour:** Wakefield.  
(12 h 50)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Wakefield?

**M. Elkas:** Wakefield.

**Une voix:** Wakefield, c'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En tout cas, comme ça là. «Elle peut également, pour ces fins et avec l'autorisation du ministre des Transports, exploiter toute autre ligne de chemin de fer dans cette région. Une corporation créée sous l'autorité de la partie **IA** de la Loi sur les compagnies (L.R.Q., chapitre C-38) peut, malgré l'article 123.5 de cette loi et si elle est autorisée par le ministre des Transports, exploiter toute ligne de chemin de fer qui lui est confiée par la Compagnie.» Est-ce qu'il y a des questions?

**M. Dufour:** Bien là, il faudrait peut-être... En fait, on peut toujours dire que le deuxième article permet de dire que c'est juste des passagers. Ce n'est pas aussi clair que ça. Dans mon esprit, ce n'est pas aussi clair que ça. Parce que, à ce que je sache, il y a aussi de l'industrie un peu à Wakefield, hein? Il n'y a pas un «plant», une usine, une petite usine dans ce coin-là?

**M. LeSage:** Un hôpital.

**M. Dufour:** Un hôpital. C'est presque une usine, un hôpital.

**M. LeSage:** Ils font juste des opérations sur humains.

**M. Dufour:** De la façon dont on traite les malades, on pourrait bien dire que c'est presque une usine assez souvent. On les rentre et on les sort.

Pourquoi le ministre des Transports... On parle d'exploiter la ligne et on leur permet de faire de l'extension de la même ligne, mais ça pourrait être toute

une autre ligne qui n'est pas la ligne existante.

**M. LeSage:** Ça pourrait, mais... Si vous me permettez, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

**M. LeSage:** Ça pourrait être une extension à la ligne qui monte dans la vallée de la Gatineau, comme ça pourrait être une autre ligne qui s'en va, par exemple, dans la Petite-Nation, dans le bout du Château Montebello, si on jugeait à propos qu'il y aurait lieu de développer cet axe également. Alors, ils auraient l'opportunité et le pouvoir de le faire.

**M. Dufour:** Mais, comme ça concerne les municipalités, pourquoi ce serait juste le ministre des Transports qui pourrait donner son accord ou son approbation concernant cette exploitation?

**M. LeSage:** C'est une question légale, Mme la Présidente. On peut laisser soit le ministre ou quelqu'un du légal répondre.

**M. Dufour:** Les municipalités sont concernées au travers du Conseil. On sait que le Conseil ne serait pas fort s'il n'y avait pas de municipalités. Il représente les intérêts de plusieurs municipalités. Pour extensionner leurs lignes, ça prend l'approbation du ministre des Transports. Pourquoi le ministre des Affaires municipales n'est pas là-dedans? Parce qu'il y a des approbations, il y a des emprunts, il y a toutes sortes de choses que les Affaires municipales sont appelées à faire par rapport à ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme De Champlain, est-ce qu'il y a une réponse à ça?

**Mme De Champlain (Francine):** C'est parce que c'est une ligne de chemin de fer et ça regarde... Ça ne veut pas dire qu'on enlève les autres autorisations de la part des municipalités, là. Elles ne sont pas...

**M. Dufour:** Non, mais, quand vous me dites ça, moi, je regarde, il y a beaucoup de domaines où ça touche l'Industrie et le Commerce. Puis, l'Industrie et le Commerce, le ministre des Affaires municipales n'est pas toujours exclu. Souvent, il est partie prenante. Dans ce cas-là, il y a beaucoup d'argent d'impliqué, là. La preuve, on demande c'est quoi le bilan et on ne le sait même pas. Ça fait qu'il y a beaucoup d'argent, il y a quelques millions d'impliqués là-dedans et on ne le sait pas. Continuer ça, ça peut représenter encore des sommes assez importantes et c'est juste le ministre des Transports qui va donner son approbation.

**M. Elkas:** Excusez-moi, mais la demande est pourquoi là? «C'est-u» pour extensionner...

**M. Dufour:** C'est marqué, là: «Elle peut également, pour ces fins...»

M. Elkas: Encourir des dépenses additionnelles au niveau du gouvernement, c'est ça que tu es en train de me dire?

**M. Dufour:** Non, non, non. Le gouvernement, d'une façon ou de l'autre...

**M. Elkas:** Non, non, non, mais tu dis: Admettons...

**M. Dufour:** Mme la Présidente, je voudrais juste inviter mon collègue, il ne connaît peut-être pas les...

**M. Elkas:** Tu, vous. Excusez-moi. On ne tutoie pas, hein?

**M. Dufour:** Oui, c'est ça.

**M. Elkas:** Forgive me..

**M. Dufour:** Il ne connaît peut-être pas les nuances, là.

**M. Elkas:** I beg your forgiveness, M. le député de Jonquière. I am terribly, terribly sorry. We, as a government, apply or incur additional cost, obviously, the Minister of Transports must get authorization from his colleagues. Ça, vous le savez comme moi. Ça fait des années que vous êtes ici. Vous le savez. Depuis quand un ministre... Ça dépend de la dépense aussi. Si vous parlez du prolongement d'un chemin de fer, qu'il a des emprunts qui doivent se faire par le milieu municipal, ils vont aller chercher leur autorisation du ministre des Affaires municipales. Moi, je vais leur permettre de l'opérer, mais, si c'est une dépense qu'ils doivent aller chercher, ils vont suivre la voie normale. Je ne vous apprends rien, M. le député de Jonquière. Vous avez été président de la FCMM pendant des années..., de l'UMQ, excusez, membre de la FCMM, vous êtes bien au courant de tout ça. Je ne sais pas pourquoi vous posez la question.

**M. Dufour:** Le ministre, dans ce temps-là, quand il veut s'en sortir... Moi, je ne succomberai pas à ça. Regardez...

M. Elkas: On va se rendre à 13 heures. C'est ça?

**M. Dufour:** Je fais juste lire l'article. Regardez, M. le ministre. «Elle peut également, pour ces fins et avec l'autorisation du ministre des Transports, exploiter toute autre ligne de chemin de fer dans cette région.» Ce n'est pas juste une extension. Ça va plus loin que ça. Quelle que soit la ligne de chemin de fer qui est là-dedans, la corporation peut s'en emparer, pas avec des fusils, mais elle peut l'acheter, elle peut l'opérer, juste

avec l'autorisation du ministre des Transports. Donc, à ce moment-là, s'il y a des coûts d'engagés, vous me dites: Oui, vous savez bien qu'en principe, lorsque le ministre des Transports pose des gestes, il va en discuter avec son collègue. Vous savez que, dans la loi, tout ce qui n'est pas écrit, ce n'est pas là. Nous, on est obligés de prendre ce qui est écrit. Ce n'est pas écrit, ça, ce que vous me disiez tantôt. Que ce soit en anglais ou en français, ça dit la même chose.

**M. Elkas:** Non, mais comprenez une chose: s'il y a une demande pour prolonger la ligne, je ne sais pas, de 5 km ou 6 km de plus, évidemment, ça ne se fait pas du jour au lendemain. La municipalité n'a pas toujours les fonds nécessaires. Alors, elle va aller en règlement d'emprunt. Il est normal, lorsqu'elle va aller en règlement d'emprunt, qu'elle va demander l'autorisation du ministère des Affaires municipales. Vous savez que les autorisations sont là. On n'a pas tellement de latitude dans ces affaires-là. Ils nous guettent tous, un ministère sur l'autre. Vous le savez bien.

**M. Dufour:** Bien non, on ne vous guette pas tous; il y a des montants d'argent qui sont passés et on ne les a pas vus passer. On l'apprend ce matin.

**M. Elkas:** Les Affaires municipales l'ont vu.

**M. Dufour:** Mais c'est plus qu'une prolongation du chemin de fer, «exploiter toute autre ligne de chemin de fer». Je ne sais pas, moi, s'il y avait ça dans la première, là. Je ne le sais pas, ce n'est pas écrit de la même façon.

**M. Elkas:** Est-ce que je peux demander au député de Jonquière s'il voudrait que les municipalités, lorsqu'elles déposent un projet semblable, à tout bout de champ, aussitôt qu'on veut, comme exemple, prolonger la ligne de 1 km, même de 500 pieds, reviennent ici en bill privé? Est-ce que c'est ça qu'il nous demande? Tout ce que je peux faire, moi, c'est uniquement ce qui touche leur dossier.

**M. Dufour:** M. le ministre, je vais juste vous demander d'examiner exactement ce qui est écrit. Ce n'est pas marqué «extension» seulement. Dans le projet de loi initial, c'était «extension».

**M. Elkas:** Opérer.

**M. Dufour:** Extension, c'est un prolongement de ce qui existe. À moins que je ne comprenne pas, c'est l'extension de ce qui existe. Là, vous dites: «Exploiter toute autre ligne de chemin de fer». Ça pourrait être le CP, ça pourrait être le CN. Il pourrait s'en faire une autre ailleurs qui n'a pas rapport du tout avec ça. Je m'excuse, mais il faut que ce soit situé dans le territoire. Ça, je comprends ça.

M. LeSage: Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

**M. LeSage:** ...le projet de loi, ce n'est pas pour autoriser le CP, il l'est déjà. Ce n'est pour autoriser le CN, il n'est pas là. Le projet de loi, c'est pour autoriser une compagnie qui s'appelle la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais à opérer un train sur la ligne qu'ils vous ont montrée sur la «map», M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Oui, j'ai vu ça.

**M. LeSage:** Et, le deuxième article, ça dit tout simplement que, si jamais on veut se rendre à Tenaga avec la ligne de chemin de fer, bien, il va pouvoir y aller, à Tenaga, parce qu'il y a déjà une emprise qui est là. Et ils la négocieront, leur emprise. Et, s'ils ont besoin d'un règlement d'emprunt pour la faire, ils l'adopteront, ils le soumettront au peuple et le ministre l'approuvera. S'ils veulent aller dans Petite-Nation, il y en a une, ligne, qui est là. Ils feront le même processus qui a été fait là. Moi, je trouve ça bien de valeur, Mme la Présidente, qu'on picoche, puis qu'on s'en aille d'un bord, puis qu'on retarde. Pourquoi pénaliser les gens de la ville de Hull? Qu'est-ce qu'on gagne à pénaliser la ville de Hull en s'objectant systématiquement à tout ce qui nous tombe sur le bout du nez?

(13 heures)

Je ne comprends pas l'Opposition, je ne comprends pas son jeu du tout, Mme la Présidente, puis je le regrette. Je trouve ça de valeur pour les gens de Hull qui se sont déplacés, d'entendre des pécadilles comme ça. Mme la Présidente, le mandat de l'Opposition était peut-être de ne rien avancer...

**M. Dufour:** Mme la Présidente...

**M. LeSage:** ...au cours de cette séance-ci.

**M. Dufour:** Il est 13 heures, Mme la Présidente, pas de consentement, pas de consentement. Il est 13 heures.

M. LeSage: Peut-être qu'ils vont revenir avec une meilleure attitude à 15 heures.

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission ajourne ses travaux sine die, mais il y a une possibilité qu'il y ait un ordre de la Chambre pour qu'on reprenne les travaux après les affaires du jour, ce qui serait à peu près vers 16 h 30, après les affaires courantes, c'est-à-dire.

**Une voix:** Allez-vous nous convoquer?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Moi, je ne vous convoque pas. Je n'ai pas le mandat de vous convoquer. C'est possible qu'on ait un ordre de la Chambre qui va nous convoquer pour 16 h 15, 16 h 30.

C'est pour informer les visiteurs de l'Outaouais qui, malheureusement, doivent rester ici pour poursuivre l'étude du projet de loi si... Alors, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 16 h 34)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est d'entendre les intéressés et de procéder à l'étude du projet de loi privé 244, Loi concernant le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc.

Alors, avant de procéder, j'aimerais souligner qu'il y a eu une motion en Chambre, où on a changé les membres de la commission. Alors, M. François Gendron, député d'Abitibi-Ouest, remplace M. Francis Dufour, député de Jonquière, comme membre de la commission de l'aménagement et des équipements, ce qui veut dire que M. Dufour n'est plus membre de la commission. Et Mme Marois va remplacer M. Denis Lazure comme membre de la commission, étant donné que M. Lazure n'est plus membre de la commission. Alors, est-ce qu'il y a consentement pour accepter que M. Dufour remplace, pour la séance de cet après-midi, M. Paré?

**Une voix:** Certainement, madame.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a consentement.

**M. Garon:** De même que M. Filion.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, là, déjà, lui, il remplaçait, ce matin.

**M. Garon:** Il remplaçait? O.K. Ah oui! Il ne se trouvait pas à remplacer, M. Dufour.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Dufour ne remplaçait pas, parce qu'il était membre, ce matin.

**Une voix:** Ils ont changé ça?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ça va?

**Une voix:** Ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Alors, au moment de l'ajournement des travaux, tout à l'heure, nous étions à l'étude de l'article 2. L'article 1 avait été suspendu, M. le député de Lévis, et nous étions à l'étude de l'amendement à l'article 2, qui était à peu près terminée, là. Je ne sais pas si vous avez lu les galées pour savoir où en était rendue la discussion.

### Discussion générale sur les articles amendés

**M. Garon:** La grosse question que je me suis trouvée, c'est que, vous savez, dans les projets de loi privés, il y a des publications. Il y a un projet de loi qui est proposé à l'Assemblée nationale, et là tous les articles, à peu près, sont changés de façon substantielle. Normalement, un dépôt à l'Assemblée nationale, c'est pour rendre public le projet de loi pour que ceux qui veulent intervenir puissent le faire. Et là ce n'est pas très régulier de procéder comme ça. Pour moi, quand un projet de loi n'est pas prêt, bien, à ce moment-là, on est mieux de faire en sorte de ne pas indiquer que c'est tel projet de loi. Là, on arrive avec des amendements qui sont déposés ce matin même. Il n'y a personne qui peut réagir par rapport à ces amendements-là, et il y en a à peu près sur tous les articles. Moi, j'en ai sur l'article 2, l'article 3, l'article 4, l'article 5, l'article 6, l'article 7, l'article 8, l'article 10; le titre du projet de loi même est changé; le préambule est changé au complet. Le préambule, normalement, c'est sur des faits. Mais, là, le projet de loi est changé au complet. Moi, je vais être franc avec vous, c'est la première fois que je vois ça. Ça fait longtemps que je suis député à l'Assemblée nationale, c'est la première fois que je vois ça, un projet de loi complètement modifié après son dépôt à l'Assemblée nationale. Tous les articles, à toutes fins pratiques, sont changés, concrètement.

Un projet de loi privé, ce n'est pas la même procédure qu'un projet de loi public. Il y a la publication dans les journaux pour que les gens soient avisés de ce qui se passe. Ils prennent connaissance d'un projet de loi, alors qu'en réalité c'est un autre qu'on va adopter. Ce n'est pas normal, ça. On est dans un régime démocratique où les gens ont le droit d'intervenir, ils ont le droit de faire leurs représentations, ils ont le droit de dire s'ils sont d'accord ou s'ils ne sont pas d'accord, mais à condition de connaître le projet de loi. Ces procédures-là sont faites pour ça. Là, on se retrouve devant une façon de faire qui n'est pas très régulière, et alors...

**Une voix:** Le moins qu'on puisse dire: Ce n'est pas catholique.

**M. Garon:** Pourquoi il y a autant de changements que ça?

**M. Elkas:** Bien, on a expliqué tout ça ce matin. Malheureusement, vous n'étiez pas présent, puis...

**M. Garon:** Oui, mais vous n'avez pas dit grand-chose.

**M. Elkas:** Le fond est le même, c'est la forme qui change, et puis c'est une question constitutionnelle. Le projet avait été préparé par le procureur municipal et, maintenant, on doit le changer pour refléter que ça ne tombe pas à l'intérieur de la juridiction de la province, mais du fédéral. Puis, ça, ça a été bien expliqué ce matin.

**M. Garon:** Je ne parle pas seulement de l'article 2, là, je parle de tout le projet.

**M. Elkas:** Comme le législateur provincial ne peut conférer un tel pouvoir à une corporation fédérale, il faut constituer une corporation provinciale et lui donner ces pouvoirs.

**M. Garon:** Ce n'est pas un article, là, c'est tous les articles qui sont changés.

**M. Elkas:** Mais le fond reste le même. Le même, le même. La même chose.

**M. Garon:** Est-ce que vous l'avez regardé, avant le dépôt, à votre ministère?

**M. Elkas:** L'avocate...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme De Champlain.

**Mme De Champlain:** Oui, le projet de loi a été travaillé à nos bureaux. Quand on nous a demandé de faire des commentaires, on s'est rendu compte qu'il y avait un problème constitutionnel, parce que l'Assemblée nationale ne pouvait pas, par le projet de loi 244, augmenter les pouvoirs de 2 compagnies fédérales. Alors, le présent projet de loi, il vient créer une compagnie provinciale. C'est l'Assemblée nationale qui crée une compagnie provinciale et qui lui donne les pouvoirs pour le chemin de fer. Alors, on continue exactement la même chose, sauf avec...

**M. Garon:** Mais vous l'aviez vu avant. Pourquoi vous avez accepté qu'il soit déposé comme ça? Quand même, là, ce n'est pas un cure-dents, c'est un 2 x 4, là.

**Mme De Champlain:** Là, ça, ce n'était pas notre pouvoir de...  
(16 h 40)

**M. Garon:** D'augmenter les pouvoirs des compagnies fédérales.

**Mme De Champlain:** Le fait qu'il ait été déposé, là, ce n'était pas de notre ressort. Ça n'a pas été...

**M. Garon:** Mais il n'a pas été analysé avant?

**Mme De Champlain:** Il a été analysé avant, mais il a été déposé malgré... Je ne sais pas. Je ne peux pas vous donner exactement la réponse là-dessus, là.

**M. Garon:** Est-ce qu'il a été analysé au ministère des Transports, au ministère des Affaires municipales ou au ministère de la Justice? À quel endroit?

**Mme De Champlain:** Il a été analysé au ministère

de la Justice, parce qu'on a demandé un avis juridique au plan constitutionnel; il a été analysé aussi au niveau des institutions financières pour l'aspect corporatif et à notre contentieux pour l'aspect Loi sur les chemins de fer.

**M. Garon:** Parce que, vous comprendrez... Supposons que le projet de loi ait été adopté tel quel, vous voyez le problème qu'il y aurait eu sur le plan juridique? Ça aurait été un projet de loi ultra vires.

**M. Elkas:** C'est pour ça qu'on est ici.

**M. Garon:** Non, non, mais, écoutez bien. Quand on pose des questions, là... Ça aurait été un projet de loi ultra vires; il aurait péché devant les tribunaux. C'est ça que ça veut dire, concrètement. Aujourd'hui, quand les députés de l'Opposition posent des questions, c'est parce qu'ils posent des questions... Non, mais, même le fait, là... Tu sais, aux Affaires municipales... Moi, il y a des questions que je me pose par rapport à des organismes, aujourd'hui. La Commission municipale, je vais vous dire bien franchement, là, je ne lui donnerais pas le bon Dieu sans confession. Si vous voulez mon opinion personnelle, là, c'est ça. Aujourd'hui, il y a tellement de nominations politiques, à un moment donné, que... J'ai même vu qu'ils ont recommandé qu'il n'y ait pas de référendum dans une municipalité qui avait signé une pétition en majorité pour avoir un référendum. Je n'ai pas vu ça souvent. Je n'ai jamais vu ça. Sauf qu'il y a des conséquences à ça. Même le cautionnement d'emprunt par les municipalités dans le domaine des affaires, ce n'est pas fréquent, hein? Ce n'est pas fréquent, ça. Est-ce que les municipalités peuvent cautionner des emprunts dans le domaine des affaires?

**M. Elkas:** On en a parlé ce matin, de ça.

**M. Garon:** Oui, mais est-ce que vous avez des opinions fermes, là-dessus? Est-ce qu'il y a eu des avis juridiques de déposés là-dessus?

**Mme De Champlain:** L'avis juridique que nous avons eu, c'est au plan juridique, au niveau du problème constitutionnel.

**M. Garon:** Est-ce qu'une municipalité peut cautionner des emprunts dans le domaine des affaires?

**Mme De Champlain:** Là-dessus, on n'a pas de...

**M. Garon:** L'opinion juridique du ministère des Affaires municipales?

**M. Elkas:** Le procureur pourrait peut-être...

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** Ça a été posé ce matin, cette question-là.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Il peut y avoir un règlement, là, mais est-ce que les Affaires municipales ont donné une opinion là-dessus?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Trudel, est-ce que vous avez une réponse?

**Mme Trudel:** Oui, je peux donner une réponse, Mme la Présidente. Puisque la parole m'est donnée pour quelques instants, je veux quand même souligner l'absence de 2 de nos collègues qui s'excusent de ne pas être ici. Ce n'est pas par manque de respect pour la commission, mais ils ont dû attraper un avion rapidement parce qu'ils devaient tous les 2 retourner pour des fonctions municipales. Alors, ils s'excusent de leur départ précipité et nous ont demandé de rester.

La réponse qui avait été donnée ce matin, ça concernait l'article 466 de la Loi sur les cités et villes qui permet, effectivement, à une corporation municipale telle la ville de Hull de cautionner pour des ouvrages de chemin de fer en souscrivant des actions d'une compagnie qui est formée pour cet objet-là, ou en prêtant de l'argent, ou en garantissant, ou en endossant autrement une telle compagnie ou une telle personne. Alors, lorsque la ville de Hull a, par ailleurs, cautionné le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche**, qui est un organisme à but non lucratif, elle l'a fait avec le consentement du ministère des Affaires municipales. Je n'ai pas la copie de l'opinion juridique qui a été émise, mais j'avais été en communication avec l'un des procureurs du ministère, et nous avons reçu, effectivement, la sanction du geste municipal. Alors, ça a été sanctionné par accord du ministère des Affaires municipales.

D'ailleurs, M. Garon, à la Loi sur les cités et villes, autant à l'article 466 qu'à l'article 28, les municipalités peuvent cautionner des organismes à but non lucratif pour des fins industrielles, environnementales, touristiques. C'est permis dans les grands pouvoirs généraux des municipalités, autant sous la Loi sur les cités et villes que dans le Code municipal. Par exemple, une petite compagnie qui a un projet, que ce soit environnemental ou autre, est cautionnée par une corporation municipale. Ça fait partie des grands pouvoirs généraux.

**M. Garon:** Là, n'oublions pas une chose. Qu'est-ce qu'on dit dans l'amendement? Avant, l'article, c'était qu'ils allaient exploiter un chemin de fer à vocation touristique sur la ligne **Hull-Chelsea-Wakefield** et sur tout autre parcours étant une extension de la ligne **Hull-Wakefield**. Là, l'amendement dit: «Elle peut également, pour ces fins et avec l'autorisation du ministère des Transports, exploiter toute autre ligne de chemin de fer dans cette région.» On n'est plus rien que dans les lignes touristiques, là; c'est n'importe quelle ligne de chemin de fer dans la région. Ce n'est pas dans une municipalité...

**M. Elkas:** On a répondu à ça ce matin.

**M. Gauvin:** Est-ce que je peux intervenir, à ce moment-ci?

**M. Garon:** Non, non, vous étiez rendus là-dessus ce matin.

**M. Gauvin:** Non, non.

**M. Elkas:** Non, non, écoutez...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Aïe! Un instant, là! Chacun son tour. M. le député de Montmagny.

**M. Gauvin:** De Montmagny-L'Islet. Merci, Mme la Présidente. Ce que j'aimerais rappeler, d'abord, à la commission et au député de Lévis, c'est que, ce matin, on a traité de ça. Les gens, les représentants de la municipalité ont tenté de répondre à ces questions-là. Vous n'étiez pas présent, évidemment. Ce que je voudrais soulever, à ce moment-ci, c'est que, d'accord, l'Opposition a probablement le droit, et c'est tout à fait normal, de poser les questions qu'elle souhaite poser en rapport avec un projet de loi privé, mais ce que nous avons ici ce matin, c'est un regroupement de municipalités qui se sont concertées pour développer leur région. C'est une initiative, je pense, qui est particulière dans la situation. Ils ont présenté un projet de loi pour régulariser une situation. Après analyse au ministère des Transports, on apporte des amendements. C'est peut-être plusieurs amendements pour un projet de loi qui ne comporte que 8 articles, mais je pense qu'on doit tenter de collaborer, comme membres de cette commission, pour permettre à ce regroupement de municipalités, à cette corporation-là, justement, d'opérer dans une légalité, conformément à l'entente qu'elle a avec le CN et le CP, d'une part.

Et, d'autre part, l'amendement que vous venez de citer, c'est aussi pour permettre à cet organisme-là de se développer au niveau d'autres embranchements, si jamais ça se présentait, pour ne pas être obligé de revenir en projet de loi privé. Parce que ça a été souvent mentionné en commission qu'un projet de loi privé devrait couvrir toutes les initiatives possibles, les besoins possibles pour justifier l'opération reconnue par un projet de loi privé comme celui-là.

Mme la Présidente, ce qu'on est en train de réaliser, c'est qu'on refait le débat...

**M. Garon:** Non, non.

**M. Gauvin:** ...que nous avons fait en partie ce matin.

**M. Garon:** On ne refait pas le débat.

**M. Gauvin:** Absolument.

**M. Garon:** Non.

**M. Dufour:** Est-ce que, Mme la Présidente, les dossiers ou les documents que la municipalité ou l'orga-

nisme s'est engagé à déposer ont été déposés? Parce que j'avais demandé le dépôt de certains documents qu'ils avaient accepté de déposer. Ils n'ont pas été déposés?

**Mme Trudel:** Ils ne l'ont pas été, monsieur.

**Une voix:** Ils vont l'être.

**M. Dufour:** Non, non. Ils vont l'être, mais quand la loi va être acceptée. Ce n'est pas pour dans 6 mois, c'est tout de suite. Règle générale, quand on veut être bien renseigné, c'est avant, pas après. Moi, j'ai vu des projets de loi où il y a beaucoup plus de documents que ça qui sont déposés. Moi, je trouve que les renseignements sont au compte-gouttes, et ce n'est pas le premier bill privé — prenez ma parole — que j'étudie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

M. LeSage: Mme la Présidente, le député de Jonquière sait très bien que les documents qu'il a demandés seront effectivement déposés, mais il sait très bien que ces documents-là, s'il les veut comme étant copies conformes, bien, il faut demander au greffier, dans la ville de Hull, de nous les envoyer. Ces gens-là sont à Québec. On n'est pas à Hull, ce matin. Je m'excuse, là, on est à Québec.

**M. Dufour:** On est l'après-midi, nous autres.

M. LeSage: Mme la Présidente, si vous le permettez, suite aux remarques qui ont été faites par mon collègue, lorsqu'on a fini, complété nos travaux tantôt, on en était à l'étude de l'article 2. On a fini les remarques préliminaires, en ce qui me concerne. Les questions qui ont été posées par le député de Lévis, c'est des questions qui ont été traitées ce matin. Moi, ça ne me fait rien de les retraiter encore. Je trouve que ça retarde tout simplement le bon déroulement des travaux de cette commission. Moi, je pense qu'on devrait enchaîner...

**M. Garon:** Bien, il y a des documents.

M. LeSage: ...avec l'étude de l'article 2.

**M. Garon:** Alors, Mme la Présidente, puisqu'il en est ainsi, on a demandé des documents ce matin, alors, je vais attendre les documents avant de poursuivre parce que, pour la compréhension du projet de loi, on a besoin des documents. On a dit des choses, on a dit qu'il y avait des documents qui les soutenaient, et on attend les copies des documents. On est en train d'étudier un projet de loi actuellement. Les documents qu'on demande, on ne les a pas. Vous dites: On va vous les fournir, mais ce n'est pas utile de les fournir une fois que l'étude est finie. C'est avant que l'étude soit faite qu'on a besoin de ces documents-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Cholette.

**M. Cholette:** Merci, Mme la Présidente. Si je peux, pour répondre au député de Lévis: de mémoire, ce matin, on nous a demandé de déposer 2 documents, alors, en votre absence, je vous le rappelle. Le premier, c'est le document concernant les droits de circulation du CP, document qu'on a expliqué en long et en large ce matin, en expliquant que c'est 3 fois 5 ans renouvelables et que le CP exige que le Conseil soit mandaté comme compagnie de chemin de fer. Alors, oui, ce document sera remis en bonne et due forme, sauf qu'on vous l'a lu ce matin. C'est le même document, mais on veut s'assurer que ce soit la copie identique. Ça, c'est le premier document.

(16 h 50)

Et le deuxième document, c'est...

**Mme Trudel:** On avait le consentement du ministre à la caution.

**M. Cholette:** Voilà. C'est le consentement concernant le règlement d'emprunt. Et le ministère des Affaires municipales a déjà accepté le règlement d'emprunt aux fins de ce projet-là. Alors, c'est déjà à travers les ministères.

Ces 2 documents qui ont été demandés ce matin, ça va nous faire plaisir de les remettre. Évidemment, on ne les a pas remis cet après-midi, sauf que je dois vous dire que ce serait bien dommage que, pour ces raisons techniques, un projet aussi important soit bâillonné, si vous voulez, car c'est un projet fort essentiel pour le développement touristique chez nous, et ce n'est pas 2 documents qui sont essentiels à la décision de la commission, à mon sens, puisqu'on a expliqué le contenu de ces 2 documents-là en long et en large ce matin.

**M. Garon:** Disons, Mme la Présidente, que c'est nous autres qui décidons si on vote ou si on ne vote pas sur un projet de loi. Ce n'est pas un droit. C'est un privilège, un bill privé. Ne nous contons pas d'histoires. Ce n'est pas un droit. Nous, on est là pour protéger l'intérêt public et on a le droit de voir les documents avant. Si vous ne les avez pas, il existe des fax aujourd'hui. Ça aurait été facile, à l'heure du midi, de les faire venir. Nous autres, on peut vous croire sur parole, mais j'ai vu souvent... Vous vous rappelez, M. le ministre, ses fonctionnaires nous disaient que, sur le projet de loi sur les motos et les triporteurs, c'était la même définition. Quand on a demandé de produire la définition, au fédéral, on a vu que ce n'était pas la même définition, même si tout le monde qui était devant la commission nous l'affirmait. J'aime autant lire les documents. On aime autant lire les documents par nous autres mêmes. Il y a des interprétations, des façons de voir. On veut voir les documents. On les a demandés justement pour pouvoir les voir.

Vous savez, les amendements, on vient de les avoir. On ne les a pas eus hier, on les a eus ce matin. Alors, si ce n'était pas constitutionnel, ce n'est quand même pas un cure-dents qu'un projet de loi soit constitutionnel ou non; c'est un madrier. C'est gros qu'un

projet de loi soit constitutionnel ou non. Alors, ce matin, on a dit: On change le projet de loi parce qu'il n'était pas constitutionnel. Ce n'est pas une petite nouvelle. C'est une grosse nouvelle. C'est enregistré, ça. Demain matin, les gens vont arriver et ils vont dire: Le projet de loi a été adopté et il a créé tel problème, alors que vous avez eu un projet de loi qui était anticonstitutionnel qui a été déposé, qu'il a fallu le changer pour ça et, pour le reste, vous avez agi de façon négligente et incompétente.

Nous, comme travail, on est obligés de poser des questions que le public poserait. Moi, je ne suis pas un promoteur. Je ne suis pas contre votre projet, d'aucune façon. Sauf qu'on est là pour poser des questions que le public, qui, lui, n'est pas ici, ne peut pas poser et que lui poserait. C'est ça, le but de l'Opposition. L'exercice, c'est de poser des questions que le public serait en droit de poser, en son nom. Et, là-dessus, vous avez dit: C'est le 1er mai. On est rendus au 17 mars. Il n'y pas de péril en la demeure. Vous nous dites que c'est une obligation du CP. Le Canadian National vous a fait un ultimatum. Bien, moi, ça ne m'impressionne pas, les ultimatums administratifs pour créer de la pression sur d'autres. Ça ne m'impressionne pas, ça. Le fédéral, ce n'est pas la première journée qu'il nous ferait des ultimatums. Alors...

Sauf qu'un projet de loi, il y a des gens qui vont en subir des conséquences. Il faut analyser les conséquences du projet de loi pour les citoyens et quelles sont les implications qu'il peut y avoir à l'avenir pour eux, en termes de coûts. Vous savez, je vais vous dire une chose: Quand on me recommandait de vendre des parts de SOQUIA à Bertin Nadeau, en 1985, je ne les ai jamais vendues. J'avais dit, à ce moment-là, aux gens de la Caisse de dépôt, que je ne les vendrais pas tant que je serais là parce que j'avais peur, justement, qu'il n'arrive ce qui arrive aujourd'hui. J'ai dit: Un jour, il y aura un coup dur. S'il met la main dans ses poches, il n'aura pas assez d'argent, il sera obligé de vendre aux étrangers pour pouvoir opérer Provigo. Ça a pris 8 ans, et il est arrivé exactement ce que j'avais dit. Dans ce temps-là, j'étais un empêcheur de tourner en rond. Aussitôt que les libéraux ont pris le pouvoir, 3 mois après, il avait vendu, sauf qu'on voit le résultat aujourd'hui.

Il faut faire attention quand on parle de ces questions-là. Les gens pensent toujours, quand ils sont dans un projet, que ça va bien aller. Sauf qu'habituellement, moi, j'ai remarqué souvent que, quand ça va mal, ce n'est pas toujours les promoteurs qui paient. C'est souvent d'autres qui paient, qui ne reçoivent pas nécessairement les retombées économiques du projet. Remarquez, dans les municipalités, quand ça va mal, quand il y a un acte administratif où il y a des conséquences, c'est les citoyens qui paient. Nous autres, notre tâche, ici, c'est de voir à ce que les citoyens soient bien protégés. Là-dessus, on n'est pas dans...

Là, vous me dites que vous êtes 2 maintenant. Il y en a 2 qui ont été obligés de partir. C'est comme si vous aviez pensé que le projet de loi serait adopté en 3

heures. C'est un peu ça. Même votre délégation n'avait pas le temps pour son projet de loi aujourd'hui. Est-ce que votre date a été bien choisie? Moi, je ne le sais pas. Il faut nous donner le temps d'étudier le projet de loi. On aurait pu avoir les amendements il y a quelques jours pour avoir le temps de les regarder. On aurait pu aussi, comme beaucoup de gens font, ce que vous n'avez pas fait, venir rencontrer l'Opposition et dire: Voici le projet de loi. Est-ce que vous avez des questions concernant notre projet de loi? Habituellement, quand c'est des gros projets de loi — puis, ça, c'est un gros projet de loi, dans mon esprit — les gens font ça. Ils viennent nous consulter avant, ils viennent nous renseigner, et on leur pose des questions, et ils nous fournissent des renseignements. On n'a eu aucun renseignement. On se retrouve avec un projet de loi nouveau aujourd'hui, avec des amendements partout, puis, là, on prend connaissance de ça en même temps que tous les gens ici.

Sauf que, demain matin, je vais, vous dire une chose, Mme la Présidente, si le projet de loi est adopté et qu'on ne peut pas poser les bonnes questions et qu'à un moment donné il y a des trous dans le projet de loi, qu'on n'a pas vus, les libéraux seront les premiers à dire: C'est vous autres, comme l'Opposition, qui deviez poser les questions. Vous ne les avez pas posées. Et ils seront les premiers à dire: Vous êtes responsables, parce que vous n'avez pas posé les questions. Et ils ne s'en privent pas, à part de ça. Ça fait qu'aujourd'hui on fait juste notre travail d'Opposition. On a été élus pour être dans l'Opposition. Alors, il faut faire ce travail-là, puis poser des questions, et les bonnes questions.

Quant au député de Rousseau, lui, quand il consulte — il est rendu à 5 projets de loi pour les panneaux le long des routes — il serait mieux d'écouter davantage, de consulter davantage et de mieux faire ses travaux. On ne serait pas obligé d'arriver avec 5 projets de loi concernant les panneaux le long des routes.

**M. Thérien:** Mon rapport était bon, vous l'avez toujours dit. Mon rapport était bon.

**M. Garon:** Maintenant, on a demandé également ce matin les états financiers de la corporation, parce que, là, il y a des conséquences aussi. On rend légales un tas de choses actuellement par ce projet de loi là. Est-ce qu'on a les financiers vérifiés de la corporation pour voir dans quelle situation on va avec ce projet de loi là, à ce moment-ci? On n'a pas eu de réponse là-dessus. Puis, il n'y a pas de bilan, non plus, de la corporation. Le bilan, à l'heure actuelle, est de quoi? On ne le sait pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, est-ce que je peux... Je viens d'apprendre quelque chose. Vous allez comprendre. C'est le premier bill privé auquel j'assiste. Vous avez soulevé un point, soit que, normalement, les

présentateurs passent **peut-être** 1 heure ou 2 avec l'Opposition pour répondre à des questions et préoccupations des députés. Il est évident, ce matin, qu'il y a eu 3 ou 4 députés, à différentes occasions, et ça a été un peu difficile pour les gens aujourd'hui. On se voit devant un autre qui pose une autre question. Alors, tout ça... Tu sais, on veut rendre la vie facile pour l'ensemble des gens, soit vous, membres de la commission, et les **présentateurs**. Je sais qu'on va zigonner pendant 1 heure de temps, 2 heures de temps; il n'y a rien qui va se faire aujourd'hui.

Est-ce que je peux proposer, Mme la Présidente, qu'on ajourne, qu'on prenne le temps de discuter et de répondre à vos questions, là, ce qui est normalement la chose à faire, comme vous l'avez mentionné, et puis revenir ici, puis, là, on passera à la charge, on passera le projet?

**M. Garon:** Mais c'est parce qu'il y a des documents qui avaient été proposés ce matin, qui ne sont pas rentrés.

**M. Elkas:** Bien, je ne le sais pas. On va revenir, évidemment. Vous n'êtes prêts à rien passer aujourd'hui.

**M. Garon:** Bien, on n'a pas de renseignements; on n'est ni des...

**M. Elkas:** Alors, si les documents...

**M. Garon:** On n'a pas d'opinion actuellement sur le projet de loi, là; on demande des renseignements. On ne préjuge pas qu'il est bon ou mauvais, on demande des renseignements. On n'a pas assez de renseignements actuellement.

**M. Elkas:** Le fait que vous n'avez pas de renseignements, il est évident... Je ne sais pas si c'est aussi évident pour vous, que vous n'allez pas même passer au projet, au premier article. «J'ai-tu» raison?

**M. Garon:** Mais on va poser des questions.

**M. Elkas:** «J'ai-tu» raison? «J'ai-tu» raison, oui ou non?

**M. Garon:** Bien...

**M. Elkas:** Si c'est le cas...

**M. Garon:** ...c'est parce que, là...

**M. Elkas:** ...voulez-vous qu'on ajourne et puis qu'on pose les questions nécessaires, ce qui est normalement l'habitude, et revenir à la table, et là on passera... Et on va attendre les documents.

**M. Garon:** Ça serait sûrement une meilleure façon de procéder.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, normalement, pour moi, M. le député de Lévis, les questions, elles se posent article par article...

**M. Garon:** Sauf que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...aux intervenants et au ministre. Là, pour moi, ça va être un précédent qu'on va créer.

**M. Garon:** Bien, non. Moi, ce n'est pas ça que je demande. C'est pour ça que, ce matin, on a demandé les états financiers et un bilan pour voir dans quelle situation c'est à ce moment-ci. Il y a l'entente qu'il y a eu avec le CP également, le règlement d'entente avec le CP. On ne l'a pas, ça non plus.

**M. Dufour:** On n'a pas ce qu'il faut.

**M. Garon:** On vote, là, des choses qui ont des conséquences financières importantes et on ne connaît pas du tout la situation actuelle.

**M. Dufour:** Il ne faut pas avoir honte de le dire, aussi, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est aussi nouveau, M. le...

**M. Dufour:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...député de Lévis...

**M. Dufour:** ...je veux juste vous rappeler une chose: on n'a pas de jugement à porter, là, par rapport à si c'est nouveau ou pas nouveau. Je dis et j'affirme de mon siège que, lorsqu'on étudie des projets de loi, on a normalement en main ce qu'il faut pour les étudier. Et, à venir jusqu'à maintenant, on a eu des dossiers... Je vais vous montrer des projets de loi privés qui ont 1 pouce ou 2 pouces d'épais; donc, ça veut dire qu'ils nous ont fourni des renseignements plus qu'on n'en demandait. Et quand ces projets de loi là sont étudiés, on le fait correctement.  
(17 heures)

Dans le cas qui nous concerne, laissez-moi vous dire qu'on a posé des questions; si on ne les avait pas posées, on ne serait pas plus avancés qu'on ne l'est là. Parce que, moi, je ne sais pas... Quand on nous dit, par exemple, que la compagnie doit remettre 1 % de son chiffre d'affaires au conseil de développement, qu'ils n'ont pas eu de rapport de déposé encore, qu'ils ont opéré l'an passé et que, entre-temps, ils ont emprunté 700 000 \$, vous pensez que, moi, je me fais passer ça comme ça, là? Moi, je ne dis pas que c'est malhonnête, mais je dis: Un instant, là! La banque n'a pas passé de l'argent comme ça, sur le pif. Ce n'est pas de même que ça se passe. Moi, je dis, par rapport à ça, que j'aimerais savoir, moi, si... Parce qu'on a l'impression

qu'on n'a pas tout ce qu'il faut. On demande les noms des administrateurs; on ne les connaît pas. Probablement que c'est vrai. Mais, dans des petites places comme... Bien, tu sais, c'est peut-être bien grand, là, dans l'Outaouais, mais, chez nous, on connaît pas mal le monde. Mais qu'ailleurs on dise: On ne les connaît pas, moi, je suis bien prêt à prendre leur parole. On ne les connaît pas. Mais, pour nous autres, on reste toujours avec une espèce de point d'interrogation. On pose des questions, et les réponses sortent au compte-gouttes.

**M. Elkas:** Passez le temps nécessaire. On ajourne-ne? Je vous propose ça: On ajourne, passez le temps nécessaire pour poser...

**M. Garon:** Mais il est plus...

**M. Elkas:** Non, non, mais vous dites toujours...

**M. Garon:** Attendez un peu. Non, non, attendez un peu. Je vais vous donner rien qu'un exemple, un autre exemple, si vous voulez, là. Dans le projet de loi, on dit: «La Loi sur les chemins de fer», à l'article 3... Écoutez bien, juste pour vous donner un exemple du genre d'affaires qu'on a devant nous, là, hein: «La Loi sur les chemins de fer s'applique à la Compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais.» L'amendement que vous allez proposer, il dit exactement le contraire: La Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas à la compagnie. Ce n'est pas un petit changement, ça, c'est «about-turn» total, tu sais, c'est 180°. Alors, c'est quoi? Pourquoi il s'appliquait au moment du dépôt et là il ne s'applique plus? C'est quand même des gros changements.

**M. LeSage:** C'est une question que vous posez, là?

**M. Garon:** Non, non, mais je donne des exemples, là.

**Une voix:** On va répondre.

**M. LeSage:** Bien oui, mais...

**M. Garon:** Bien oui, mais c'est...

**M. LeSage:** ...quand on va arriver à l'article 3, M. le député de Lévis, vous la poserez, la question.

**Une voix:** Bien oui!

**M. Garon:** Pardon?

**M. LeSage:** Quand vous arriverez à l'article 3...

**M. Garon:** Oui.

**M. LeSage:** ...vous la poserez, la question.

**M. Garon:** Oui, mais c'est pour ça que mes...

dire lui-même.

**M. LeSage:** Pourquoi ne pas procéder article par article?

**M. Garon:** Non, je comprends ça, mais mes collègues ont demandé ce matin un ensemble de questions pour pouvoir analyser le projet de loi et ses conséquences.

**M. LeSage:** Moi, je pense...

**M. Garon:** Ils ont demandé l'entente avec la compagnie de chemin de fer.

**M. LeSage:** Moi, je pense, monsieur...

**M. Garon:** Ici, on dit: On a besoin de ça. Bien oui, on a besoin de ça. Moi, j'ai vu, en 1987, La Laurientienne, ici, nous dire: On a besoin — et ce n'était pas n'importe qui: MM. Claude Castonguay, Jean-Guy Paquet, ex-recteur de l'Université Laval; aïe! ce n'était pas n'importe qui qui était là — de ce projet-là. Il était 2 heures du matin, et je m'empêchais de les faire veiller parce qu'ils faisaient une émission d'actions en septembre, et je bloquais leur émission d'actions. Ça a été adopté de nuit. Il n'y a jamais eu d'émission d'actions. Moi, je ne prends plus rien pour du cash, tu sais. Aujourd'hui, je veux avoir les documents, moi. Quand le CP nous fait un ultimatum, il fait ça pour nous obliger à adopter ça vite ou bien si c'est nécessaire, cet ultimatum-là? Hein, c'est quoi, la patente, là? Le document, on ne l'a pas; est-ce que c'est ça que ça veut dire? On n'a aucun document, on n'a aucun état financier, on n'a pas l'entente entre la compagnie de chemin de fer et la corporation ou les municipalités, et on n'a aucun bilan. Après ça, on dit: Engagez des responsabilités, établissez des règles de responsabilité, alors qu'on n'a rien devant nous autres.

**M. LeSage:** Mme la Présidente, je suis d'accord...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

**M. LeSage:** ...en partie avec ce que le député de Lévis vient de nous énoncer. C'est vrai qu'il y a des questions qu'il faudrait peut-être poser, mais il sera également d'accord avec moi — j'espère, en tout cas — qu'il aurait avantage à consulter son collègue de Jonquière. Un tas de questions ont été posées ce matin.

**M. Garon:** Il n'y a pas eu de résultats.

**M. LeSage:** Il a eu des réponses, M. le député de Lévis. Bien, en tout cas, consultez votre collègue, il va...

**M. Garon:** Je l'ai consulté. Bien, il va vous le

**M. LeSage:** Et, si vous pensez qu'il n'a pas eu assez de réponses, les gens sont encore en place pour répondre à ses questions. Mais faut-il, pour ce faire, qu'on procède à l'étude article par article. Si vous êtes convaincu qu'on aurait dû, de la part des requérants, rencontrer l'Opposition avant pour discuter, le ministre vient de vous offrir d'ajourner les travaux. Allez les rencontrer, les requérants, et on reviendra. Ce n'est pas plus compliqué que ça.

**M. Elkas:** Mais il faudrait leur demander les documents qu'on voudrait avoir. Je comprends qu'il y en a 2, là. Il ne faudrait pas qu'on leur...

**M. Dufour:** Il y en a 4, si on s'en tient comme il faut à ce qu'on a demandé et à ce dont on a parlé.

**M. Elkas:** C'est tout, là? Ça se limite à 4 ou est-ce qu'on va pondre un autre...

**M. Garon:** Redites-le, parce que...

**M. Dufour:** Moi, je pense que...

**M. Garon:** ...le député de Hull dit que...

**M. Elkas:** Non, non, je m'excuse, là. Je demande la question, là: Est-ce que c'est 4?

**M. Garon:** Non, parce que le député de Hull nous a laissé entendre qu'on était contents. Le député de Jonquière va lui dire s'il est content ou non des réponses.

**M. Elkas:** Non, non. Mais est-ce que... Moi, je demande la question: Il y en a 4, là, que vous demandez? Est-ce que ça se limite à 4 ou est-ce qu'on va arriver au dernier article et qu'on va demander, comme on a l'habitude de le faire souvent dans ces commissions: On veut entendre un tel, on veut entendre un tel, on veut entendre un tel? Si vous êtes dans le mode de «filibuster», dites-nous-le donc pour l'amour du bon Dieu!

**M. Garon:** Non, on n'est pas dans un «filibuster».

**M. Elkas:** Pour l'amour du bon Dieu, faites-le donc! Have enough guts, have enough courage to do it! Non, ce n'est pas correct. Alors, faites... Non, non, je vous demande une chose. On vous fait une proposition: on ajourne, allez rencontrer ces gens-là, puis revenez et on va passer article par article. O.K., Jean?

**M. Dufour:** Honnêtement, dans un bill privé, vous savez, M. le ministre, je veux juste vous parler d'un bill qu'on a passé pour Saint-Césaire. La ville de Saint-Césaire voulait avoir un club de golf, vous vous en souvenez? Vous n'étiez pas... Le ministre des Affai-

res municipales, en tout cas, du temps... Ça a pris 2 ans, je pense, avant d'accepter le projet. Vous savez ce que la municipalité avait fait? Sous le couvert d'aller chercher de l'eau chez sa voisine, elle avait exproprié, elle avait acheté un terrain de la municipalité voisine pour pouvoir se donner de l'eau. Ce n'était pas ça pantoute! C'est un club de golf qu'elle voulait se donner. Nous autres, on a été pris avec ça, hein! Ils sont venus des autobus de Saint-Césaire ici, et on les a retournés. Ce n'était pas correct. Et allez suivre le Club de golf Saint-Césaire pour voir si c'est la meilleure action qu'ils ont faite. Je me pose des questions. Je ne suis pas sûr, sûr que ça a été une très, très bonne affaire, parce que, dans un bill privé, on doit avoir exactement les renseignements dont on a besoin.

**M. Elkas:** Je vous propose...

**M. Dufour:** Moi, je vous dis: Je ne suis même pas capable... Et je l'ai demandé à 2, 3 reprises ce matin. Est-ce qu'on peut avoir les actifs de cette corporation-là, les actifs et le passif? Il y a tant d'argent, on pense que c'est tant de millions, mais je ne le sais pas. Je le dis, bien honnêtement: Je n'ai pas de papiers, je n'ai rien. On aurait pu avoir un bilan provisoire, aussi. C'est quoi qu'il en est? On dit: La compagnie peut avoir 1 %. Quand on a parlé des temps des ententes avec le CP, on nous a parlé de 4 ans. En fouillant, on a trouvé que c'était 5 ans, et ça pouvait se répéter jusqu'à 3 fois sans qu'on ne passe nulle part. Je trouvais ça raisonnable. En tout cas, ça avait un certain sens.

Mais, je vous dis, pour mon rôle, pour la job qu'on a à faire ici, quand on est dans l'incertain, on se fait poigner, des fois. Je le sais, moi, et je le sais, ce qu'on peut passer dans des lois, ici. On a enlevé des droits à du monde et l'on a fait allégrement. Je vais vous parler juste du bill de **Saint-Gédéon-de-Beauce**. Je l'ai bloqué 4 mois, ce bill-là. Huit personnes se sont fait voler, purement et simplement, parce que les législateurs ont décidé que c'était de même que ça se passait. Et j'en ai vu plusieurs, des bills privés. Je serais peut-être celui, parce que la commission, ici, c'est celle qui en passe le plus... On en passe 7, 8 par session, à peu près. Ça fait 56, 60, là, et des gros, et des «toughs». On en a sorti qui sont partis tout de travers et on les a réalignés. Règle générale — moi, je l'ai dit — quand on fait venir des gens ici, c'est pour leur donner satisfaction.

Mais il faut aussi que les législateurs soient en partie satisfaits, au moins, pas juste dire: On est bien contents, on a rendu le monde... On ne fait pas juste de la politique, là; on a une job de responsabilité. De la politique, rien qu'un peu. On ne fait pas de la petite politique, non. Si on voulait être plaisants et être agréables, on dirait à ces gens-là: On va vous le donner, votre bill. Mais, moi, en conscience, je ne suis pas sûr que j'aurais fait une job correcte.

**M. Elkas:** O.K. Je comprends votre point de vue. Vous avez des préoccupations. Je pense que la seule

façon, tel qu'il a été recommandé par le député de Lévis — pas recommandé, mais tel qu'il a été dit par le député de Lévis — c'est que, normalement, il y ait une discussion qui se fasse entre les requérants et l'Opposition, puis ça peut prendre je ne sais pas combien de temps.

**M. Garon:** On n'a pas dit ça comme ça. Ce n'est pas ça que j'ai dit.

**M. Elkas:** Mais c'est un peu ça.

**M. Garon:** J'ai dit: Quand il y a un projet compliqué, les gens viennent nous expliquer leur projet. Là, on n'est pas en...

**M. Elkas:** O.K. Dans ce cas, qu'ils viennent vous expliquer le projet, et on va se retourner...

**M. Dufour:** M. le ministre, ça serait bien plus simple de dire: Lorsqu'on aura les documents qu'on a demandés, on aura le temps, raisonnablement, de les voir; commandez votre commission et on sera prêts à l'étudier, à ce moment-là. Quand je n'ai rien, je n'ai rien, moi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député...

**M. Dufour:** Vous savez, ce n'est pas parce que les Affaires municipales disent quelque chose que, moi, je suis en adoration. Et, pourtant, ça fait 35 ans que je travaille avec ce monde-là, au moins. Et, règle générale, ils font très bien leur travail.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de **Montmagny-L'Islet**.

**M. Dufour:** Mais ce n'est pas parce qu'ils le font et qu'ils me le disent qu'ils ont complètement raison. Je n'ai jamais été capable, dans toute ma vie, d'avoir un avis légal des Affaires municipales. Est-ce que vous pensez qu'ils l'ont donné pour ça?

**M. Gauvin:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de **Montmagny-L'Islet**.

**M. Gauvin:** La proposition de M. le ministre est à l'effet de prendre un certain temps de la commission pour permettre à ces gens-là, c'est-à-dire aux représentants de la corporation, de la ville de Hull, de l'expliquer à l'Opposition, d'une part. Et, d'autre part, ils demandent aussi certains documents. Il ne faudrait pas revenir en commission, éventuellement, et dire: On voulait aussi rencontrer... Le député de Lévis nous dit, ou le député de Jonquière, je pense: Si on avait les documents... Bien, il faudrait clarifier ce que ça prend. (17 h 10)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Écoutez, là, les documents, je suis d'accord avec ça, mais les explica-

tions... De 10 heures à 13 heures cet avant-midi, il y a eu des explications données...

**M. Gauvin:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...sur le projet de loi. Alors, moi, je ne vois pas la nécessité de prendre 1 heure pour avoir d'autres explications. Si on dit qu'on ne veut pas discuter du projet de loi tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas les documents, ça ne donne rien de suspendre 1 heure pour avoir des explications supplémentaires. Les explications, on peut les avoir article par article. Alors, c'est là la complexité du débat. Alors, est-ce qu'on veut procéder article par article ou si on dit: On ne procède pas article par article, on ne fait que discuter, on attend les documents?

**M. Gauvin:** On fait une proposition à la commission: On pourrait l'étudier article par article, sous réserve d'avoir les documents.

**M. Garon:** Bien, regardez, on est arrivé dans l'article, puis j'ai posé une question, et vous avez dit: On a répondu à ça ce matin. On n'a pas répondu; le député de Jonquière a soulevé la question, puis on a dit qu'on fournirait les documents. Bien oui, mais on n'a pas répondu. Alors...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est-à-dire qu'ils ont dit qu'ils avaient lu les droits de circulation du CP, qu'ils avaient lu le document en question et qu'ils avaient donné les explications ce matin.

**M. Garon:** Oui, mais on ne l'a pas vu, le document.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous l'avez en main, ce document?

**Mme Trudel:** La copie que j'ai en main, Mme la Présidente, est une copie de travail et il y a peut-être eu des coquilles corrigées. Ça ne correspond pas au document officiel signé qui est dans la voûte de la ville.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah bon!

**Mme Trudel:** C'est pour cette raison que je ne voudrais pas induire des membres de la commission en erreur et déposer celui-ci.

Cependant, sur les droits de circulation, ce matin, j'avais lu l'article 9, cet article de la condition. Je parlais d'un ultimatum, ce matin; c'est que c'est une condition qui a été discutée abondamment avec le Conseil, et je sais pertinemment qu'elle existe encore. Et c'est pourquoi j'ai référé au texte qui disait que la convention était conditionnelle à l'obtention du statut de compagnie de chemin de fer et, si on n'a pas cette condition, la convention se terminera de plein droit à l'expiration du délai donné pour l'obtenir. Et c'est le texte que je lisais, de l'article 9. Mais, dans l'entier du document, il y a

peut-être des coquilles de changées; c'est pourquoi je n'ai pas voulu le déposer sous cette forme-ci. Il est maintenant sous une forme différente et officielle.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Bien. La question, c'est ça. C'est qu'on voudrait regarder les documents que le député de Jonquière a demandés ce matin. Si on veut connaître la véritable situation...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est un peu inusité, là. Disons que...

**M. Garon:** Non, ce n'est pas inusité. Ce n'est pas un projet de loi, là, comme pour faire revivre une compagnie qui est morte parce qu'elle n'a pas produit ses états financiers. On est dans quelque chose d'une autre nature que ça. On est dans un projet de loi qui est important, qui est un gros projet de loi. Il n'y a pas d'exemple, dans le passé, de projet de loi comme celui-là concernant la responsabilité municipale, et on n'a pas les renseignements qu'on veut avoir. Le ministre nous a donné des exemples, ce matin, de 5 cas de compagnies de chemin de fer; il n'y en a pas un qui est identique à celui-là. Il n'y en avait aucun qui était une question qui relevait d'une corporation municipale. C'était dans des endroits où il n'y avait pas de commission municipale ou, encore, c'étaient des endroits où c'était un chemin de fer privé, avec des compagnies privées, pour sortir du minerai. C'étaient tous des cas différents. Mais c'est la première fois, à ma connaissance, à moins qu'il n'y ait d'autres cas, qu'on mentionne un cas comme celui-là. On dit: Bon, bien, on voudrait voir quel est le portrait financier de cette affaire-là au moment où on va adopter cette loi.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente, je voudrais revenir avec ma question de tantôt. Est-ce que la commission ne pourrait pas l'étudier article par article et permettre à l'Opposition la compréhension de certains articles par rapport à des amendements déposés? Ils en ont peut-être à suggérer. Le député de Jonquière, tantôt, a expliqué l'histoire de cette commission avec les bills privés. Il a dit: Ça nous a permis de réaligner. Oui, c'est ce que M. le ministre veut faire en déposant des amendements. Et l'Opposition, assez souvent, a apporté des sous-amendements; je pense que c'est son droit. Et je reprends son expression: Ça a permis aux membres de la commission, des deux côtés, de donner satisfaction aux gens qui venaient solliciter un bill privé. Est-ce qu'il n'y a pas lieu — ma question — de l'étudier article par article, de continuer jusqu'à 18 heures, du moins de commencer, ce qui pourrait permettre, si jamais l'Opposition découvrait qu'elle a besoin d'autres documents... Je pense qu'on pourrait peut-être aider ces gens-là, pour une meilleure compréhension et la nôtre.

**M. Dufour:** Mais, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** ...quand on demande des documents, là, ce n'est pas juste pour le plaisir de les demander; c'est pour les examiner. Mais vous savez que, dans des procès, puis en cour, là, si quelqu'un a écrit un document, il l'a fait d'une telle façon, puis l'autre l'étudie, puis le voit d'une autre. Donc, il faut avoir un minimum de base. De quoi on parle? «C'est-y» un projet de 20 000 000 \$, de 12 000 000 \$, de 5 000 000 \$? Moi, je ne le sais pas. Est-ce que la compagnie va être rentable cette année? Je le leur souhaite. Mais vous savez que, si je prends la parole de tout le monde... Et je vais juste vous en donner un exemple; je le donne de temps en temps: si on prenait les prévisions démographiques des municipalités au Québec, si on demandait ça aux maires, bien, savez-vous qu'on serait 200 000 000 dans 5 ans? Ce n'est pas ça. Ce n'est pas de même. Ce n'est pas la réalité, ça. Quand on a un projet, si on le présente et qu'on n'y croit pas, ce serait fou en titi! J'ai bien plus confiance en l'intelligence des gens qui sont venus ici pour nous présenter un projet de loi. Ils ont confiance en leur projet.

Nous, ce qu'on a à faire, c'est de savoir: Est-ce que, ce projet-là, c'est vrai ou pas vrai? Ce n'est pas plus grave que ça. «C'est-u» correct ou pas correct? «C'est-u» basé sur des réalités? Eux autres, ils ne peuvent pas nous dire qu'il n'est pas réel, voyons! Ils y croient, en leur projet, et je ne veux pas leur enlever ça. Je trouve que c'est correct, mais, nous autres, on a un rôle à jouer, à savoir essayer de décortiquer, à travers ça, si c'est correct ou pas et si on a des renseignements pour le faire. Je pense que c'est une responsabilité élémentaire, la première responsabilité avant de donner nos accords. Un projet de loi privé, c'est toujours quelque chose de différent.

**Une voix:** Bien non!

**M. Dufour:** Bien, ce ne serait pas un projet de loi privé si tout le monde l'avait.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Rousseau.

**M. Thérien:** Mme la Présidente, si je comprends bien le député de Jonquière, si on n'a pas les documents, on ne fait rien. Donc, on est aussi bien de suspendre. Ça ressemble à ça, mais est-ce que c'est ça?

**M. Dufour:** Non, je ne l'ai pas caché, je vous l'ai dit: Si je n'ai pas les documents, moi, je ne suis pas capable de faire un travail potable. Ce n'est pas compliqué.

**M. Thérien:** Mme la Présidente, c'est ça. On ne critique pas ça, là. Si vous n'avez pas les documents, on ne va pas article par article. C'est ça que vous dites?

**M. Dufour:** Ça ressemble à ça.

**M. Thérien:** Bien, ça ressemble ou si c'est ça?

**M. Dufour:** Tirez vos conclusions. Vous n'êtes pas un bébé, là!

**Une voix:** C'est ça que ça veut dire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant! Un instant! Un instant!

**M. Dufour:** Nous autres, ça fait 7 ans qu'on se fait dire ça, à l'Assemblée nationale, quand on questionne des ministres: Tirez vos conclusions!

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Dufour:** C'est ça qu'ils nous disent. Faites pareil!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Au lieu que la discussion se fasse entre membres, voulez-vous passer par la présidence, s'il vous plaît?

**M. Dufour:** On commence. On apprend.

**M. LeSage:** Mme la Présidente, s'il vous plaît.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

**M. LeSage:** Merci, Mme la Présidente. Moi, ce que j'aimerais savoir, Mme la Présidente, c'est: Est-ce que l'Opposition est d'accord que l'Outaouais ait un outil de développement touristique, qui s'appelle le petit train de Wakefield, qui sera en vigueur encore au printemps et, légalement, selon le projet de loi qui est déposé devant nous avec ses amendements? Je veux savoir s'ils sont d'accord avec ça, oui ou non. Et l'autre question, j'aimerais qu'on m'informe, qu'on m'explique en quoi les documents qui ont été demandés ce matin viendraient éclairer l'article 1, tel qu'amendé, qui se lit comme suit: «Est constituée une corporation à but non lucratif sous la dénomination de Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais.» En quoi l'approbation de la Commission municipale et du ministère des Affaires municipales sur le règlement d'emprunt viendrait changer quelque chose là-dedans? En quoi l'autorisation du CP viendrait changer quelque chose là-dedans? Êtes-vous d'accord, oui ou non, que l'Outaouais ait un petit train? C'est ça, ma question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Une réponse?

**M. Garon:** D'abord, essentiellement, ce n'est pas ça, la question. Ils l'ont, le train. Il est là, le train. Il marche depuis 2 ans, le train. Il marche depuis l'an passé.

M. LeSage: À peu près.

**M. Garon:** Bon. Actuellement, ce n'est pas ça, là. C'est d'établir les nouvelles responsabilités, sur le plan juridique, des nouveaux intervenants pour faire en sorte que ça fonctionne d'une façon qui est différente. C'est ça, le projet de loi qui est devant nous, là.

**M. LeSage:** Non, non, ça ne fonctionnera pas différemment de ce que ça fonctionne présentement. Ce n'est pas ça, le projet de loi. Si c'est ça que vous avez compris, peut-être que vous devriez suivre la suggestion du ministre d'aller jaser avec les gens, les requérants.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Quand je dis d'une façon différente, c'est qu'il va y avoir des responsabilités qui vont être assumées en fonction du projet de loi qui va être adopté. Le projet de loi établit les lignes directrices; qui est responsable de quoi.

**M. Dufour:** Pour ne pas que le ministre fasse nos agendas.

**M. Garon:** C'est ça, au fond. Ça, en termes de droit, je l'ai dit dès l'ouverture ce matin, c'est une question nouvelle. Il n'y a pas de modèle de ce type-là actuellement, au Québec. Moi, je n'en connais pas.

**M. LeSage:** Pas pour les municipalités.

**M. Garon:** Pas pour les municipalités. Donc, c'est ça que je dis, parce que le ministre nous a cité des cas d'entreprises privées. Ça pose des questions majeures, importantes. Nous autres, on veut voir sur le plan des responsabilités... Ce n'est pas qu'il y ait des objections. Il n'y a aucune objection à ce qu'ils font. Un train touristique, moi, je trouve que ça doit être une bonne idée, à part ça, parce que j'ai même favorisé ça, j'ai même essayé d'empêcher le ministre de défaire des rails qui montaient au nord de Montréal, quand on a défait les rails pour le train du Nord. Combien je suis intervenu de fois, parce que les gens voulaient garder le chemin de fer, justement pour des fins touristiques! Et le ministre s'est dépêché d'accepter qu'ils soient enlevés. Alors, ne dites pas que je suis contre les trains touristiques. Je suis favorable aux trains touristiques.

**M. LeSage:** Procédons!  
(17 h 20)

**M. Garon:** Ce n'est pas ça, la question. C'est la question de l'établissement des juridictions...

**M. LeSage:** Oui.

**M. Garon:** ...et, ensuite, la situation financière telle qu'elle est au moment où le projet de loi est adopté. On n'a pas le choix de ne pas regarder ces questions-là. De la même façon que, quand on regarde un projet de fusion entre municipalités, la première chose qu'on fait: un document pour analyser et comparer les 2 situa-

tions financières des 2 organismes au moment où ils vont prendre leur décision. Voyez-vous, il y a des implications. Le député de Jonquière a parlé de la redevance de 1 %; bien, c'est important, cette affaire-là.

**M. LeSage:** Mais, monsieur...

**M. Garon:** Il a posé des questions là-dessus.

**M. LeSage:** Mme la Présidente, si vous permettez, et M. le député de Lévis, vous exigez et vous demandez les états financiers de la compagnie. Soit! Je pense que c'est légitime. Mais attendez une minute, là!

**M. Garon:** Hein?

**M. LeSage:** À supposer que la compagnie en question, qui est là présentement, fasse faillite, mettons, voulez-vous qu'on vous donne également les états financiers de la prochaine compagnie qui va la remplacer?

**M. Garon:** Non.

**M. LeSage:** En quoi ça change le projet ici, ça?

**M. Dufour:** C'est le cas de la situation actuelle.

**M. Garon:** C'est ça.

**M. LeSage:** En quoi ça change le... Et puis, mettons que le chemin de fer ne soit pas encore en marche et que le conseil de développement touristique n'ait pas encore demandé des propositions pour mettre un train sur la «track», sur la voie ferrée, mettons qu'on en soit là, est-ce que vous exigeriez les états financiers de tous les soumissionnaires possibles? Ça change quoi au projet de loi, ça? C'est ça que je ne comprends pas dans votre affaire.

Et je reviens encore avec ma première question, et vous ne m'avez pas répondu. Le premier article, tel qu'amendé, se lit comme suit: «Est constituée une corporation à but non lucratif sous la dénomination de Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais.» Êtes-vous pour ou contre? Dites-le!

**Une voix:** Qu'est-ce qu'il y a de mal là-dedans?

**M. LeSage:** C'est tout. Et, un petit peu plus loin, à l'article 2 ou à l'article 3, là, s'il arrive que la Commission municipale n'a pas le document en question, bien, vous le direz. Au moins, commencez à lire, commencez l'étude de l'article 1, même s'il a été laissé en suspens. Ça engage qui et quoi, ça?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'on appelle l'article 1, l'amendement à l'article 1?

**M. Garon:** Bien non. Normalement, l'article 1, ce n'est pas la question. C'est la question qu'on a demandé des renseignements. On ne peut pas arriver et

grignoter petit à petit.

**M. Dufour:** On a le droit de demander des renseignements.

**M. Garon:** On demande des renseignements et on ne les a pas.

**M. Dufour:** On «a-tu» le droit de demander ça?

**M. Thérien:** Ils ne peuvent pas les donner aujourd'hui.

**M. Garon:** Non, non.

**M. Thérien:** Ils veulent les donner.

**M. Garon:** Non, non. S'ils avaient voulu les donner, entre l'ajournement de 13 heures et la reprise à 16 h 15, avec les fax qui existent aujourd'hui, on les aurait déjà. Ne nous contons pas d'histoires. Avec le fax, ce n'est pas bien, bien compliqué.

**M. LeSage:** Tu n'aurais pas eu le document authentifié.

**M. Garon:** Hein?

**M. LeSage:** Tu ne peux pas l'avoir authentifié, sur le fax, ton document.

**M. Dufour:** Non, on n'est pas si...

**M. Garon:** On n'a pas demandé un document... Le document devient officiel quand il est déposé ici.

**M. LeSage:** Ah! Bien, dans ce cas-là, on peut rappeler en ville. Je vais peut-être l'avoir avant 18 heures. Si vous voulez commencer l'étude, on peut peut-être l'obtenir. On va placer un appel et...

**M. Dufour:** D'une façon ou d'une autre, on n'a pas le temps, dans une demi-heure, de passer au travers.

**M. LeSage:** Ah bon!

**Des voix:** Ah!

**Une voix:** Vous montrez vos couleurs.

**M. Garon:** Non, non, non.

**Mme Pelchat:** Admettez donc qu'on est en «filibuster».

**M. Garon:** Non, non.

**Mme Pelchat:** Admettez donc...

**M. Garon:** Il n'y a pas de «filibuster», sauf que...

**Mme Pelchat:** ...que vous êtes en train de nous «filibuster» à cause du projet de loi de Beauport.

**M. Garon:** Écoutez...

**Mme Pelchat:** Dites-le donc franchement.

**M. Garon:** Non. Il y a trop d'éléments là-dedans.

**Mme Pelchat:** Arrêtez de rire, M. le député de Jonquière.

**M. Garon:** Il y a trop d'éléments là-dedans. C'est quand...

**M. LeSage:** J'espère que vous ne pensez pas que les gens qui se sont déplacés de Hull ne voient pas votre jeu, messieurs de l'Opposition.

**M. Garon:** Non, non. Eux autres...

**M. LeSage:** J'espère que vous ne pensez pas ça, là.

**M. Garon:** Je vais vous dire notre jeu.

**M. LeSage:** Là, j'ai l'impression que vous tentez de jouer avec l'intelligence des gens.

**M. Garon:** Mme la Présidente, je vais vous dire c'est quoi, le jeu.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Aïe! Un instant! À l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Garon:** Le jeu, là... Le jeu, il est bien simple.

**M. Dufour:** Ça fait 7 ans...

**M. Garon:** Nous autres, on attend depuis janvier qu'on appelle le projet de loi. Le ministre, il sait à quel point il devait être appelé à un moment donné, et il a été enlevé — pas à notre demande — ce projet de loi là. Il devait être mis en place, écoutez. Et, si vous regardez dans les horaires, à un moment donné, il était un projet tentative. À un moment donné, il a été enlevé parce que c'étaient des ministres qui ne pouvaient pas. Ce n'était pas moi. Moi, je pouvais. Hein! Au contraire. Au mois de février, si ma mémoire est bonne. Sauf...

**M. Elkas:** Hier? La semaine dernière, le député n'était pas là.

**M. Garon:** Non, en février.

**M. Elkas:** Non. Une minute, là!

**M. Garon:** Là, ce qui arrive aujourd'hui, c'est bien simple: vous allez avoir le budget, la semaine prochaine, qui va sortir. Le sort de la 50 est lié à Mirabel.

Il est question que Mirabel ne se fasse pas et que la 50 soit retardée aux calendes grecques également, mais on veut montrer à l'Outaouais qu'on fait quelque chose pareil.

**M. LeSage:** C'est quoi, la pertinence, là?

**M. Garon:** Non, mais c'est ça, l'affaire.

**M. LeSage:** C'est quoi la pertinence, là?

**M. Garon:** La grosse affaire, c'est ça, en réalité. Parce que, ça, ça arrive comme une grippe, alors qu'on attend depuis janvier, comprenez-vous? Depuis janvier que je dis: Quand est-ce que vous allez apporter le projet de loi? Non seulement ça, mais on a fait les crédits du ministre de l'Outaouais, le ministre Middlemiss, le député de Pontiac, et puis, après ça, ça devait être Chelsea. Pouf! c'est disparu. Ça fait un bout de temps, ça, c'était en janvier. Ce n'était même pas en février, c'était en janvier. Et ce n'est pas à notre demande. Nous autres, on a toujours été prêts à le voir, le projet de loi, mais il n'arrivait pas. Et, quand il arrivait, il disparaissait. Là, il arrive à la mi-mars, avec tous les articles changés. La loi s'appliquait et là elle ne s'applique plus, la Loi sur les chemins de fer du Québec. Ce n'est pas des petites affaires, c'est des grosses affaires. Moi, je me demande comment ça se fait qu'elle s'appliquait et qu'elle ne s'applique plus. Alors, il y a des grosses affaires.

Je vais vous dire une chose, à part de ça. Quand, dans des projets de loi comme ça, il y a des changements d'opinion radicaux comme ça, ça nous met encore plus la puce à l'oreille. Quand on voit, à un moment donné, que la Loi sur les chemins de fer du Québec s'applique et qu'à un moment donné on voit par l'amendement que la loi ne s'applique pas, on dit: Comment ça se fait qu'ils font un changement aussi gros que ça? Tu sais, ça nous alerte davantage. Là, actuellement...

**M. LeSage:** Dans quel sens ça vous alerte?

**M. Garon:** Dans le sens que la loi telle que déposée, à l'article 3, disait: La Loi sur les chemins de fer du Québec va s'appliquer à la compagnie. Et là on dit, par l'amendement à l'article 4, qu'elle ne s'appliquera pas à la compagnie.

**M. LeSage:** Vous avez parlé de magouillage.

**M. Garon:** Je ne vous ai pas parlé de magouillage.

**Mme Pelchat:** La puce à l'oreille.

**M. LeSage:** La puce à l'oreille, c'est quoi, ça?

**M. Garon:** Non, non, mais on se demande... Non, ce n'est pas ça, pas dans le sens du magouillage. Non, je ne veux pas que vous pensiez ça.

**M. Dufour:** Il n'a pas dit ça.

**M. Garon:** Je n'ai pas dit ça une minute et je ne pensais pas ça non plus. Ce n'est pas ça. Je veux dire, à ce moment-là, que c'est un projet qui a beaucoup d'incertitudes. Vous me disiez tantôt qu'il y avait même des questions inconstitutionnelles. Je ne le savais pas qu'il y avait des questions inconstitutionnelles. Vous savez, des questions inconstitutionnelles, c'est quand même gros, ça. C'est que la loi aurait été déclarée illégale. Ça veut dire qu'on ne peut pas aller trop vite dans les projets de loi. Nous, on va trop vite dans les projets de loi, actuellement.

Écoutez bien: tout ce monde-là travaille depuis des mois là-dessus. Ils viennent de s'apercevoir, à la dernière minute — on a eu les amendements ce matin — que la loi est inconstitutionnelle. La Loi sur les chemins de fer, qui s'appliquait, ne s'appliquera plus. C'est des gros changements. Et, nous autres, on le dit, là. Je me sens comme une oie en France. Une oie, si on veut faire un foie gras, on lui met l'emmanchure dans le gorgoton et on pousse du grain, comprenez-vous? Je dis: Moi, je ne suis pas capable. Les projets de loi, il faut prendre plus de temps que ça pour les regarder. Il faut regarder les conséquences, pourquoi ça va comme ça, poser des questions, puis, d'abord, comprendre l'affaire. Les changements sont majeurs, là.

Moi, je vais vous dire plus que ça, vous allez voir comme j'ai pris mon travail au sérieux. Hier soir, en arrivant d'une assemblée à Sherbrooke, j'ai relu le projet de loi avant de me coucher, entre 2 heures et 3 heures du matin. Je l'ai relu pour bien être dans le portrait du projet de loi. J'arrive ce matin, et ce n'est plus le même projet de loi.

**M. Gauvin:** C'est pour ça que vous n'êtes pas en forme aujourd'hui. Vous vous êtes couché trop tard.

**M. Garon:** Non, non. Je suis en forme.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Gauvin:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** Juste un commentaire. M. le député de Lévis, vous n'auriez pas eu le goût de faire, ce matin, le débat-là que vous êtes après faire là?

**M. Garon:** Pourquoi?

**M. Gauvin:** Ça nous aurait peut-être avancés.

**M. Garon:** Je l'ai fait ce matin, pour la partie où j'étais ici.

**M. Gauvin:** En partie?

**M. Garon:** Oui.

**M. Gauvin:** En partie, mais vous êtes parti. Si vous aviez fait ce débat-là ce matin...

**M. Garon:** Oui.

**M. Gauvin:** ...peut-être qu'on aurait aidé ces gens-là.

**M. Garon:** Ah oui, tu sais ce que je veux dire.

**Mme Pelchat:** Il avait une conférence à l'Université Laval. Est-ce que ça a bien été?

**M. Garon:** Le ministre ne veut jamais faire d'engagements financiers le mercredi parce qu'il a le Conseil des ministres. Et, aujourd'hui, il nous met son projet de loi en plein Conseil des ministres, un mercredi. Pourquoi? Je ne comprends pas. Il ne nous a même pas avisés d'avance. On n'a même eu aucun renseignement. Le groupe ne nous a pas rencontrés, on n'a eu aucun renseignement, aucun document. Les amendements changent tous les articles, sauf 2, et même le préambule et le titre du projet de loi. Il y a rien que le numéro qui ne change pas, à peu près. Il nous arrive cet après-midi...

**Une voix:** Ce n'est pas bon pour le coeur.

**M. Garon:** Le coeur est excellent.

**Mme Pelchat:** Vous étiez pas mal mieux dimanche soir à «Juste pour rire».

**M. Garon:** J'ai l'impression d'en avoir plutôt 2 que 1.

**Mme Pelchat:** Vous étiez pas mal plus de bonne humeur, avec votre casquette rouge, là.

**M. Gauvin:** Vous n'auriez pas plus de talent pour le théâtre, vous, après réflexion?

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît! S'il vous plaît! Un instant, là! Là, ça tourne à la foire provinciale.

**M. Garon:** Je vais vous dire que j'ai rencontré quelqu'un qui avait du talent, mais, moi, je n'en ai pas.

**Mme Pelchat:** Michèle Richard?

**M. Garon:** Michèle Richard a beaucoup de talent, mais, moi, je n'en ai pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît! S'il vous plaît!

**M. Garon:** Mais, moi, je vous dis que c'est de

bonne foi. Et non seulement ça, mais c'est pour la protection des gens eux-mêmes, parce que c'est un projet de loi qui a beaucoup d'implications, qu'on aimerait regarder comme il faut. On aurait aimé que les gens nous disent d'avance: On va vous expliquer notre affaire. J'imagine que, dans leurs rencontres avec le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales, ils ont compris qu'il y avait beaucoup d'implications, parce que, si on déclare qu'il y a des articles anticonstitutionnels et qu'il faut changer les dispositions, c'est important.

**M. LeSage:** Si je comprends bien, vous n'êtes pas d'accord avec l'article 1. «C'est-u» ça?

**M. Garon:** Ce n'est pas qu'on n'est pas d'accord; c'est qu'on veut pouvoir l'analyser en connaissance de cause.

**M. LeSage:** Mais l'article 1, est-ce que vous seriez d'accord avec?

**M. Dufour:** C'est prématuré de se prononcer.

(Consultation)

#### Motion proposant l'ajournement des travaux

**M. Elkas:** Moi, j'ai fait une motion afin d'ajourner les travaux. Pour revenir à la demande du député de Lévis, on va lui donner ça. Il veut avoir de la consultation avec les requérants, comme c'est l'habitude de le faire dans un bill privé.

**M. Garon:** On voudrait avoir des documents pour analyser ça et, après ça, leur poser des questions.

**M. LeSage:** On vous a offert tantôt, M. le député de Lévis, de les faire venir, les documents, si on pouvait, avant 18 heures, et le député de Jonquière a dit: Ah non! On n'aura pas le temps de regarder ça.

**M. Garon:** Mais il faut les lire, quand même.

**M. LeSage:** Qu'est-ce que vous voulez qu'on en déduise? Si vous ne voulez pas l'étudier, dites-le.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça, mais il faut le regarder, le document.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Écoutez-moi bien, là. Un instant!

**M. Garon:** Je ne sais même pas combien il a de pages.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant! Il y a eu une motion faite par le ministre pour ajourner les travaux. Est-ce que la motion est adoptée?

**M. Garon:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adopté. Il n'y a pas de débat?  
(17 h 30)

**M. Garon:** Il n'y a pas de débat.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**M. Elkas:** Moi, je souffre... Je m'excuse, M. le conseiller. Je sais que vous devez retourner à votre conseil de ville pour faire rapport, et puis vous présenterez les raisons pour lesquelles il y a eu un ajournement. Ce n'est pas normal que ce soit comme ça, mais, malheureusement, il est évident qu'il y a un «filibuster» qui se passe dans l'Opposition.

**M. Garon:** C'est vrai que ce n'est pas normal, Mme la Présidente. Je veux dire un mot, suite au ministre. Ce n'est pas normal parce que, normalement, on est renseignés avant que le projet de loi arrive. Et, à ce moment-là, on a les documents qu'il faut pour poser des questions. Surtout, on n'a pas autant d'amendements qui changent tous les articles d'un projet de loi au moment même où la commission siège. Habituellement, on a ça d'avance, surtout quand c'est un bill privé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. Cholette, vous avez des commentaires?

**M. Cholette:** Merci, Mme la Présidente. Deux petits. Premièrement, je voudrais dire au député de Lévis que nous serions plus qu'heureux d'accepter une invitation de sa part de le rencontrer pour éclaircir la situation. Alors, suite à une invitation, ça nous fera plaisir. Et je voudrais surtout m'assurer qu'on se comprend bien au niveau des documents que vous demandez. Alors, si vous pouviez réitérer votre demande, j'ose espérer que ce seront des documents que nous pouvons vous fournir et que ce n'est pas nécessairement des documents qui sont du ressort d'une compagnie privée faisant affaire au Québec, documents que nous ne pouvons promettre, probablement. Alors, si on pouvait avoir la liste, ça nous ferait plaisir de faire tout en notre possible pour vous les fournir.

**M. Dufour:** D'abord, il y a les 2 documents qui, vous le savez très bien, ont été pris en note par le secrétaire. On peut réitérer: les 2 documents que, ce matin, vous vous étiez engagés à déposer quelque part. C'était le règlement d'emprunt de la municipalité. Je ne sais pas s'il y en a rien que 1, ou 2, ou 3, là, des règlements. Il y en a un pour Hull. J'ai compris qu'il y en avait un. Est-ce qu'il y en a d'autres ailleurs? Je ne le sais pas. Les règlements d'emprunt qui concernent cette corporation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** La loi des droits de circulation du CP, là?

**M. Dufour:** Oui, ça aussi. C'était la deuxième. L'entente avec le CP. Oui, c'est ça. Il y a le bilan du conseil de développement. Qu'est-ce que ça concerne, tout ça? Moi, je l'ai eu par morceaux. Un coup de 4 000 000 \$, puis il y a... C'est quoi, les actifs, puis les passifs? En fait, c'est un bilan.

**M. Cholette:** Du conseil de développement touristique?

**M. Dufour:** Oui. Vous devez avoir un actif là-dessus?

**M. Cholette:** Du conseil de développement touristique?

**M. Dufour:** Oui, mais concernant...

**M. Cholette:** Très bien.

**M. Dufour:** ...le train, là. C'est quoi, là? C'est quoi, vos actifs concernant les investissements dans ce projet-là?

**M. Cholette:** M. le député, il y a 3 intervenants. Comme on l'a dit ce matin, il y a une entreprise privée qui s'appelle Choo-Choo, qui est l'exploitant du train, il y a le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche**, qui est une organisation sans but lucratif formée à partir des 3 municipalités, et il y a les 3 municipalités impliquées. Alors, c'est comme vous voulez.

**M. Dufour:** Bon. Moi, j'ai parlé de bilan, des investissements, des immobilisations que la corporation possède concernant le train. C'est ça qu'on étudie. Le train touristique, vous avez fait des investissements pour ça?

**M. Cholette:** Le train touristique...

**M. Dufour:** Il y a eu des emprunts, il y a eu des investissements?

**M. Cholette:** Non. Le train touristique, c'est le promoteur.

**M. Dufour:** Comprenons-nous, là. Laissons-le, le train, là. Mais, pour l'utilisation du train, ça se «comprend-tu» mieux?

**M. Cholette:** Non.

**M. Dufour:** Non? Vous avez des ententes, quelque part, avec une compagnie privée?

**M. Cholette:** Oui.

**M. Dufour:** Bon.

**M. Cholette:** Vous, c'est le conseil de développement?

**M. Dufour:** Pour l'opérer, là, il faut que ce soit quelque part, ce train-là.

**M. Cholette: Oui.**

**M. Dufour:** Bon, ça, c'en est un. C'est ce que je demande.

**M. Cholette:** Les ententes.

**M. Dufour:** C'est quoi, vos actifs, là-dessus, puis vos passifs?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Dufour:** Ça, est-ce que c'est clair? Oui puis non?

**Mme Trudel:** Oui et non dans la mesure où on tente de déterminer... Il y a effectivement le Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La Pêche** et il y a le promoteur. Et c'est ce que je veux savoir. Quand vous parlez d'états financiers en termes d'actif et de passif, il est évident que le conseil de développement...

**M. Dufour:** Non, mais c'est un bilan. Pour moi, là, c'est le bilan de votre corporation, ce qu'elle vaut là-dedans. C'est ça.

**Mme Trudel:** Du conseil de développement touristique? D'accord.

**M. Dufour:** J'espère que c'est assez clair...

**Mme Trudel:** Oui.

**M. Dufour:** ...qu'on va pouvoir comprendre et qu'on peut l'identifier. Deuxièmement, est-ce que c'est possible de savoir le rapport financier de la compagnie qui, elle, doit fournir le 1 % dont vous avez parlé, là, ce matin? Elle est supposée donner...

**Mme Trudel:** Ça, c'est dans la mesure du possible, parce que ce sont des documents d'une compagnie québécoise, fédérale privée.

**M. Dufour:** Oui, mais, ça, là, madame... Moi, je vais vous dire, madame, là, quand une compagnie privée est aussi proche des ententes avec des municipalités, quant à moi, ça devient une entreprise publique.

**Mme Trudel:** Non, mais dans la mesure aussi...

**M. Dufour:** Parce que ce n'est pas possible d'être... On ne peut pas juste avoir tout, puis, en même temps, rien. Pour moi, c'est une compagnie qui ne devrait pas avoir honte trop, trop de ses états financiers.

**Mme Trudel:** Non, mais on vous a indiqué ce matin qu'ils ne seraient peut-être pas vérifiés, monsieur, avant 3 mois.

**M. Dufour:** En tout cas, ça pourrait être un état provisoire. Il y en a. Ça se donne, ça, puis on pourrait peut-être se satisfaire de ça, en autant que ça puisse...

**M. Cholette:** C'est à la bonne volonté de l'entrepreneur. D'accord.

**M. Dufour:** Mais il faudrait qu'on l'obtienne.

**M. Garon:** Comment, à la bonne volonté de l'entrepreneur?

**M. Dufour:** C'est-à-dire que ce n'est peut-être pas un bilan, là, certifié, de fin d'année; il ne semble pas. Mais ce qui a été présenté à la banque, je serais bien surpris que ça ne soit pas quelque chose qui reflète la réalité.

**M. Garon:** Bien, c'est parce que, si le monsieur contrôle une compagnie privée...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah! Un instant, là! Un instant! L'article 165...

**M. Dufour:** On est toujours dans la même chose.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...dit que, une fois que... Bien oui, je veux bien croire, mais, là, j'ai été très large, là, dans la réglementation.

**M. Dufour:** Vous avez demandé ce qu'on exigeait, on dit ce qu'on veut.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, je suis d'accord, mais, là, sur une motion d'ajournement, il y a un droit de parole de 10 minutes d'un représentant de chaque côté. Là, il y en a un qui parle, il y en a un là, il y en a là, là. Là, moi, je ne me comprends plus, là.

**M. Dufour:** Bien oui, mais vous avez donné la parole aux intervenants. Dites-moi donc...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien oui.

**M. Dufour:** ...dans votre règlement, en vertu de quoi les intervenants avaient le droit de parler, là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, vous leur avez posé des questions...

**M. Dufour:** Ils ont posé des questions; moi, je réponds.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...et, pour leur compréhension, il fallait au moins que je leur donne la chance de poser aussi des questions.

**M. Dufour:** On peut se parler après, ce n'est pas plus grave que ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, là, je pense que la motion d'ajournement a été adoptée et la commission ajourne ses travaux jusqu'à demain, 10 heures, pour un autre mandat.

(Fin de la séance à 17 h 36)