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. (2)

Le jeudi 13 mai 1993 – No 78

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Organisation des travaux	CAE-4327
Discussion générale (suite)	CAE-4327
Financement du projet	CAE-4327
Étude détaillée	
Constitution de la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais (suite)	CAE-4338
Objet de la Compagnie (suite)	CAE-4339
Pouvoirs et obligations	CAE-4343
Remarques finales	CAE-4352
M. Jean Garon	CAE-4352

Autres intervenants

M. Lewis Camden, président

Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante

M. Sam L. Elkas

* M. Roch Cholette, ville de Hull
* M. Jacques **Filiatrault,** idem
* Mme Johanne Trudel, idem
* M. Gilles Ruest, Conseil de développement touristique **Hull-Chelsea-La** Pêche inc.
* M. Marc Grondin, La Cie ferroviaire à vapeur Choo-Choo
* 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 jeudi 13 mai 1993

Auditions et étude détaillée du projet de loi 244

(Dix heures quatorze minutes)

Le Président (M. Camden): La séance est ouverte. La commission a pour mandat 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.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements à nous annoncer ce matin?

La Secrétaire: Oui. M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. Gobé (LaFontaine).

Le Président (M. Camden): C'est tout?

La Secrétaire: Oui.

Organisation des travaux

Le Président (M. Camden): Alors, concernant les informations qu'on m'a transmises, on m'indique qu'il y avait un amendement qui avait été déposé à l'article 2 et que le dernier intervenant à l'égard de l'amendement était le député de Jonquière.

Est-ce qu'il y a d'autres commentaires à formuler sur l'amendement à l'article 2?

M. Garon: Bien, comme on a eu des documents qu'on a pu regarder, il serait peut-être bon de poser quelques questions avant de faire l'article, et peut-être recommencer, à ce moment-là, l'article 1 par après. On aurait un certain nombre de questions sur les documents qu'on a eus. Après ça, on pourra procéder, recommencer peut-être à l'article 1, ou peu importe, s'il n'y a pas d'objection.

Le Président (M. Camden): On m'indique donc que l'article 1 avait été suspendu...

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Camden): ...c'est ça, et que, là, vous souhaiteriez formuler des questions...

M. Garon: Un certain nombre de questions concernant...

Le Président (M. Camden): ...aux gens qui sont ici présents ce matin.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Camden): Il y a consentement là-dessus?

M. Elkas: Oui, oui.

Le Président (M. Camden): Oui? Très bien.

M. Garon: Alors, une première question, c'est...

M. Elkas: Peut-être, M. le Président, on pourrait se nommer...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Je pense qu'il serait important...

Le Président (M. Camden): Oui, si les gens veulent bien, s'il vous plaît, s'identifier et, également, nous indiquer quel groupe ou quels intérêts ils représentent.

Discussion générale (suite)

M. Cholette (Roch): Très bien. M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, tout d'abord, merci bien de l'invitation, encore une fois, à venir vous voir pour vous expliquer notre projet de loi, projet de loi auquel on tient bien parce que c'est important pour l'Outaouais tout entier.

Alors, je me présente et je vous présente les gens avec qui je suis. Mon nom est Roch Cholette, je suis conseiller municipal à la ville de Hull et je siège au conseil d'administration du conseil de développement Hull-Wakefield-La Pêche. Avec moi, à ma gauche, Me Johanne Trudel, qui est notre aviseur légal dans le dossier; à ma droite, Jacques Filiatrault, directeur général adjoint à la ville de Hull; Marc Grondin, président-directeur général de la compagnie de chemin de fer Hull-Chelsea-La Pêche, et, finalement, Gilles Ruest, coordonnateur au Conseil de développement.

(Consultation)

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

Financement du projet

M. Garon: Une première question que je voudrais poser. Le règlement adopté le 18 juin 1991 par la municipalité indique un coût total au projet de 2 700 000 $, dont 700 000 $ proviendront de la ville de Hull. Il y a d'autres documents, notamment le document du 20

septembre 1992 du Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche qui parle, lui, d'un coût d'investissement public au projet de 10 500 000 $. C'est quoi, le chiffre? Les investissements dont il s'agit sont-ils de 2 700 000 $ ou de 10 500 000 $?

M. Cholette: Peut-être que notre directeur général adjoint à la ville, M. Filiatrault, pourrait répondre à cette question.

M. Filiatrault (Jacques): En fait, l'investissement, Mme la Présidente, de la ville de Hull se chiffre, au niveau du règlement d'emprunt... Dans ce temps-là, on parlait d'un investissement de la part de la ville de 700 000 $, c'est exact. C'est un investissement financier comptant dans le projet. Évidemment, il y a eu, par la suite, d'autres investissements de la part de la ville, dont l'acquisition de ce qu'on appelle l'épi Laman, d'un montant de 1 400 000 $. Il y a eu effectivement d'autres investissements mineurs, comme l'acquisition de terrains dans le secteur de la gare, d'un coût de 250 000 $. Évidemment, dans le projet, au total, il y a eu un apport de différents groupes, de la part du milieu et, évidemment, il y a le gouvernement provincial qui a injecté 1 400 000 $. Je n'ai pas le document auquel vous faites rapport, malheureusement.

M. **Garon:** C'est un document qui...

M. Filiatrault: Peut-être que M. Ruest pourrait poursuivre dans ce dossier.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ruest.

M. Ruest (Gilles): Oui. Le document auquel vous faites allusion, Me Garon, c'est un document sommaire qui incorpore l'acquisition par les 3 municipalités du corridor ferroviaire. Lorsqu'on voit une valeur de 10 500 000 $, ça implique que tout le corridor ferroviaire qui a été acquis le 30 juillet 1986 par les 3 municipalités, donc sa valeur actualisée était autour de 6 000 000 $ et quelques, donc c'est ça qui explique le fait que c'est un projet total de 10 500 000 $. Mais il n'y a pas eu des fonds de 10 500 000 $ de dépensés, ce sont des acquisitions au niveau d'une entente entre le CP et les 3 municipalités pour des reçus de taxes foncières. Alors, c'est dans ce sens-là qu'est le montant de 10 500 000 $.

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

M. Garon: Mais le chiffre est de quoi au juste, à ce moment-là? Je sais que c'est vrai, ce que vous dites. La valeur de la transaction du corridor ferroviaire, en dollars de 1992, on parle de 6 000 000 $. La restauration du corridor ferroviaire, la construction des bâtiments et l'achat des terrains, on parle de 4 500 000 $. On dit 10 500 000 $.

M. Ruest: C'est ça.

(10 h 20)

M. Garon: Mais, au départ, on parlait d'un coût total de 2 700 000 $. Aujourd'hui... C'est parce que je comprends que ce n'est pas fait comme un bilan comptable, hein? Après ça, quand on compare les 2 700 000 $, on disait que ce serait un projet d'un coût total de 2 700 000 $. Là, on parle d'investissement public au projet de 10 500 000 $. On parle d'un budget sommaire du projet, de sources de fonds, d'un budget de 4 500 000 $.

M. Ruest: C'est ça.

M. Garon: Le projet, est-ce qu'il a changé? Au point de départ de 2 700 000 $, il est passé à quoi?

M. Ruest: Non, c'est qu'au tout début le projet était autour de 4 500 000 $, puis le milieu, le Conseil de développement, la ville de Hull et les ministères fédéraux et provinciaux ont contribué, puis on avait convenu que le minimum vital, c'était autour de 2 700 000 $ à 3 000 000 $. Mais, en cours de route, on a eu des fonds additionnels du gouvernement fédéral, de la CCN, puis on s'est fait aider. Alors, c'est dans ce sens-là, c'est qu'on a pu ajouter un petit peu plus pour améliorer le service. Donc, on n'a pas dérogé à nos obligations.

Le gouvernement du Québec a exigé qu'on dépense un minimum de 2 700 000 $. Alors, c'est dans ce sens-là, M. Garon, qu'on voit les 2 700 000 $. Le reste, bien, ce sont des fonds que le Conseil avait sous forme de réserve de rails et de voies ferrées, ça fait qu'on a pu vendre pour 400 000 $, 500 000 $ de voies ferrées, qui étaient des voies excédentaires que le Canadien Pacifique avait laissées à la corporation. Alors, c'est à cause de ça, avec un marché favorable, qu'on a pu ajouter d'autres fonds.

M. **Garon:** Sur le total des dépenses du projet, là...

M. Ruest: Oui.

M. Garon: ...que je ne connais pas encore, je ne sais pas encore le montant, quelle est la participation des promoteurs, là-dessus, par rapport aux fonds publics?

M. **Ruest:** O.K. Lorsqu'on est allés en appel d'offres, les municipalités exigeaient un minimum de 662 000 $ — ça, c'est le gouvernement provincial qui exigeait cela — puis, jusqu'à maintenant, l'opérateur aurait investi à peu près 1 600 000 $ de fonds privés pour acquérir son matériel roulant, pour toutes ses acquisitions. Ça, ça n'a rien à voir avec les 10 400 000 $.

M. **Garon:** En plus?

M. **Ruest:** Oui. Ça, c'est les fonds privés. L'opérateur, par appel d'offres, a fait une proposition, puis le minimum exigé par le ministère du Tourisme et l'OPDQ était de 660 000 $, puis il est rendu à à peu près 1 600 000$.

M. Garon: Et les fonds publics, eux, ils sont de combien?

M. Ruest: Les fonds publics, c'étaient les subventions directes de 1 400 000 $ du gouvernement du Québec. On a eu de la ville de Hull, comme M. Filiatrault l'a dit, des fonds et aussi des terrains; donc, la ville de Hull, à peu près 2 300 000 $, si je ne me trompe pas, le gouvernement du Québec, 1 400 000 $, ça fait que vous êtes rendu tout de suite à 3 700 000 $. Alors, c'est à peu près dans cet ordre-là. Puis le reste, c'est le Conseil de développement, avec notre stock de rails, puis les fonds que nous avions du Canadien Pacifique.

M. Garon: Mais le projet, à l'heure où on se parle, où on fait le projet de loi, c'est un projet de combien, et avec la provenance? Combien viennent des municipalités? Combien viennent du promoteur? Combien viennent du fédéral? Combien viennent du provincial?

M. Ruest: O.K.

M. Garon: Tous les ministères.

M. Ruest: Sur le document que vous avez, il y a un tableau, je crois, je ne l'ai pas devant moi, un tableau descriptif, à la page 2 ou 3, puis vous avez la répartition de tous les fonds: la Commission de la capitale nationale, 100 000 $; Transports Québec, 100 000 $; la ville de Hull, plus ou moins 2 000 000 $ et quelques, que j'ai mentionnés; le Conseil de développement qui est le milieu, c'est indiqué également; du gouvernement fédéral, une subvention spéciale qu'on a eue de 600 000 $. Donc, c'est à peu près ce qu'il y a dans le tableau. Ça n'a pas changé.

M. Garon: Mais ce n'est pas marqué dans le tableau.

M. Ruest: Je ne sais pas quel tableau vous avez, là.

M. Garon: Bien, celui que j'ai, c'est à la page 3.

M. Ruest: Oui.

M. Garon: La Commission de la capitale nationale, 100 000 $.

M. Ruest: Oui.

M. Garon: Le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche, 350 000 $.

M. Ruest: C'est ça.

M. Garon: La ville de Hull, 2 100 000 $.

M. Ruest: C'est ça.

M. Garon: La municipalité de La Pêche, 50 000$.

M. Ruest: C'est ça.

M. **Garon:** Sous-total, 4 100 000 $. Octroi éventuel à recevoir, 400 000 $.

M. Ruest: Ça, c'est l'octroi du gouvernement fédéral.

M. Garon: Oui, mais, nous autres, ce qu'on aurait eu comme données, on dit: Tourisme Québec aurait mis 1 400 000 $. C'est exact?

M. **Ruest:** L'OPDQ et le ministère du Tourisme, oui.

M. Garon: Et Transports Québec aurait mis 100 000$?

M. Ruest: C'est ça.

M. Garon: 100 000 **$.**

M. Ruest: Sous forme d'aide pour la signalisation.

M. Garon: Puis, après ça, le Bureau fédéral de développement régional, lui?

M. Ruest: Là, c'est ça qui était la subvention à recevoir, puis on a eu 600 000 $.

M. Garon: 600 000 **$?**

M. Ruest: Oui. Actuellement, le projet est complété. On est en train de construire la gare de Wakefield. On est en appel d'offres.

M. **Garon:** Le budget total, ça fait combien?

M. Ruest: Bien, là, vous l'avez...

M. Garon: Bien, je ne le sais pas. C'est parce que...

M. **Ruest:** C'était autour de... Si on le compte...

M. Filiatrault: 4 200 000 $.

Une voix: 4 200 000 $, à part la voie.

M. Garon: C'est parce qu'on additionne juste les chiffres qu'on vient de mentionner, puis ça arrive à plus que ça. Ça fait 5 300 000 $.

M. Filiatrault: Vous dites 4 300 000 $?

La Présidente (Mme Bélanger): 5 300 000 **$.**

M. Filiatrault: 5 300 000 **$.**

M. Garon: Bien, c'est parce que c'est votre projet. Ce n'est pas à moi de vous donner les renseignements. Tantôt, vous avez dit: Les fonds privés, et c'est à peu près 1 600 000 $. Vous avez dit ça tantôt.

M. Filiatrault: Mme la Présidente...

M. Ruest: Les fonds privés ne sont pas là-dedans.

M. Garon: Non?

M. Ruest: Non, les fonds privés ne sont pas là-dedans. Ça, c'est l'opérateur privé. Ça, c'est le projet que le Conseil a fait à l'aide des fonds publics et sans but lucratif.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Filiatrault, vous avez des renseignements supplémentaires?

M. Filiatrault: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non? C'est correct? M. le député de Lévis.

M. Garon: C'est parce que, moi, je pense qu'il y a deux affaires là-dedans, puis ce n'est pas distingué: la partie immobilisations, c'est une affaire; la partie fonctionnement, quand votre entrepreneur privé, dans son fonctionnement, fait des dépenses. Il y a un projet ici. Il va y avoir des responsabilités tantôt qui vont être engagées là-dedans. Quand on va regarder le projet, à un moment donné, on va poser des questions, là, s'il manque d'argent: Comment ça marche? Qu'est-ce qui arrive? Ça fait faillite ou bien ça marche? Comment ça marche? Là, vous engagez, au fond...

Ce projet, c'est un projet exorbitant par rapport au droit public municipal. Il faut bien se comprendre, c'est un projet exorbitant par rapport au droit public, au droit public normal de tout le monde. Les municipalités, normalement, ce ne sont pas des entreprises d'affaires. Ce sont des gens qui s'occupent de services aux citoyens: des services de voirie, des services de vidanges, des services d'aqueduc, des choses comme ça. Là, vous demandez un projet qui est un projet d'une entreprise, de l'ordre d'une entreprise, où, quand ça va bien... Je vais vous dire une chose, vous allez avoir plusieurs gens qui vont être responsables du projet si ça va bien. Mais, si ça va mal, vous allez voir que la défaite est orpheline; vous ne verrez plus personne qui va être ni le père ni la mère. Il va être parti tout seul, ce projet-là. Alors, quand on pose des questions, qu'on fait un projet de loi, au fond, on sait bien que, si ça va bien, ce n'est pas là qu'est le problème. C'est comme la police, elle n'est pas là pour surveiller ceux qui respectent la vitesse sur la route, elle est là quand ça va mal.

Le projet de loi, au fond, qu'on a devant nous, qu'on étudie, qui va engager la responsabilité du monde, qui va engager les différents intervenants, bien, il faut savoir ce qu'on engage exactement. Nous, on ne pose pas des questions — il faut être bien clair — pour empêcher le projet de loi. Sauf qu'avec les dispositions qu'il va y avoir là, les gens qui, tantôt, le blâmeront, et là le gouvernement... pas le gouvernement, mais le législateur, d'avoir voté tel projet de loi puis d'avoir embarqué les citoyens... C'est pour ça qu'on pose des questions. C'est pour ça que je demande: C'est quoi, le projet? C'est quoi, l'ordre de grandeur? Ce que vous dites, c'est clair. Moi, ce que je vous demande est enregistré; ce que vous dites est enregistré. Alors, moi, je ne sais pas c'est quoi.

Sauf que les documents que j'ai, je les ai lus. J'ai lu tous les documents, puis, à un moment donné, on voit que ça a changé dans le temps. On voit l'engagement initial; quand on parlait des premiers documents du mois de juin 1992, on parlait de 2 700 000 $. Quand on voit les documents quelques mois plus tard, c'est beaucoup plus élevé, les montants sont beaucoup plus élevés. Et là on est rendu au printemps 1993. Là, ce dont on parle, c'est d'un projet de loi privé, mais qui s'ajoute à une loi publique, qui est la loi municipale, qui ne permet pas ça. Alors, c'est pour ça que je vous pose des questions. C'est quoi que le législateur doit ou non permettre d'engager la responsabilité des gens de cette façon-là? C'est ça, essentiellement, la question. Alors, c'est pour ça qu'on pose ces questions-là, pour savoir c'est quoi le projet, comment ça fonctionne, pour, après, avoir la signification dans les articles, ce que vous demandez comme pouvoir additionnel ou ce que vous donne le droit public.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel (Johanne): Merci, Mme la Présidente.

Je laisserai M. Filiatrault répondre sur l'aspect financier de votre commentaire, Me Garon. Cependant, sur l'aspect de la responsabilité, il est vrai que vous pouvez constater dans les documents que le projet au niveau financier a pu changer de 1986 en date d'aujourd'hui. Cependant, vous remarquerez que, sur l'aspect responsabilité, le projet a toujours été très étanche, et le principe fondamental n'a jamais changé. Les municipalités se sont protégées de telle sorte qu'elles ne sont pas responsables des opérations de l'opérateur. Vous avez un droit, effectivement, sur le projet, de premier refus de la ville de Hull s'il arrivait quelque chose au projet.

(10 h 30)

Cependant, au niveau de la responsabilité du public quant à l'administration quotidienne du projet, les municipalités se sont protégées, d'une part, en limitant leur implication financière et, d'autre part, également, comme nous l'avions indiqué lors de notre dernière rencontre, en faisant en sorte que, si le promoteur, pour les fins de sa propre compagnie, doit nantir son matériel roulant, il ne peut le faire en mettant en garantie des biens meubles ou immeubles qui appartiennent soit aux municipalités de façon individuelle ou au Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche. Alors, sur cet aspect-là, l'étanchéité a toujours été respectée, et le projet n'a jamais changé.

M. Garon: Alors, la question que je voudrais vous demander, à ce moment-là... Dans le premier document que je vois, au mois de juin, Hull s'engageait pour 700 000 $. Là, on l'admet aujourd'hui, Hull s'implique pour 2 100 000 $. Je n'ai pas vu où est passée l'opération entre 700 000 $ et 2 100 000 $, mais, là, vous venez de reconnaître que c'est 2 100 000 $, l'implication de Hull. Alors, c'est 700 000 $ ou 2 100 000 $? Tout ce que j'ai comme document, c'est 700 000 $ dans un règlement d'emprunt pour fournir 700 000$.

M. Filiatrault: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Filiatrault.

M. Filiatrault: Je vais vous faire la nomemclature ou la liste des investissements qui ont été faits par la ville de Hull et, également, par les autres partenaires, excluant le promoteur privé qui se chargera de faire ça.

Au niveau de la ville de Hull, on a effectivement investi un montant de 700 000 $ approuvé par règlement d'emprunt en bonne et due forme par le ministère des Affaires municipales. C'est un investissement comptant, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, au niveau de la construction du projet.

La ville de Hull s'est porté acquéreur de terrains dans le secteur de la gare à un coût de 250 000 $. C'est des terrains, en fait, environnants qui desservent en même temps les besoins de la ville de Hull, mais, effectivement, ces terrains-là ont été acquis aux fins du train, du projet du train, et également aux fins du développement touristique dans le secteur, parce que ce sont des terrains qui servent présentement de stationnement. Donc, c'étaient des acquisitions, directement ou indirectement, occasionnées par le départ de ce projet.

Nous avons dû acquérir, du Canadien Pacifique, au lieu de louer, la voie Laman, ce qu'on appelle l'épi Laman, à un coût de 1 140 000 $, lequel coût devra être payé par un règlement d'emprunt en 1996. On devait louer, en fait, ce tronçon-là, avec des frais annuels. Par contre, à cause des complexités légales, à cause des dispositions de la loi, on a dû faire l'acquisition au lieu de louer, pour être propriétaire foncier de ce tronçon-là. Donc, au niveau de l'investissement de la ville de Hull, on parle de 1 840 000 $.

En ce qui concerne les autres partenaires, le gouvernement du Québec a investi 1 400 000 $...

M. Garon: Un instant. Vous dites: 700 000 $, 250 000 $, 1 140 000 $.

M. Filiatrault: Oui, excusez, j'ai oublié 250 000 $, c'est ça.

M. **Garon:** Ça veut dire, au fond...

M. Filiatrault: 2 090 000 $.

M. Garon: C'est ça, 2 090 000 $.

M. Filiatrault: O.K. Là, on s'entend.

M. Garon: Oui. O.K.

M. Filiatrault: En ce qui concerne les autres partenaires, le gouvernement du Québec, via l'OPDQ et le ministère du Tourisme, a injecté 1 400 000 $; le Conseil de développement touristique, 350 000 $, comme M. Ruest le mentionnait tout à l'heure, avec la provenance de surplus de ferraille, etc.

M. Garon: 1 400 000 $, ministère du Tourisme, qui ont été affectés à quoi?

M. Filiatrault: À la réfection de la voie, au développement du projet.

M. **Garon:** O.K. Ensuite, vous dites après?

M. Filiatrault: 350 000 $ du Conseil de développement touristique aux fins de l'administration et de la gestion du projet, puis l'injection de fonds, selon les besoins du projet. Ensuite, vous avez Transports Québec, qui a été mentionné tout à l'heure, 100 000 $; la Commission de la capitale nationale, qui a...

M. Garon: Mais, lui, c'est affecté aussi à des fins précises?

M. Filiatrault: Oui.

M. Elkas: Ça, c'est des passages à niveau, hein?

M. Filiatrault: Passages à niveau, ces choses-là. La Commission de la capitale nationale, 100 000 $.

M. Garon: 100 000 **$?**

M. Filiatrault: Oui.

M. Garon: Est-ce qu'ils étaient affectés à quelque chose?

M. Ruest: C'est pour l'amélioration des terrains de stationnement.

M. Garon: O.K.

M. Filiatrault: Et, finalement, la municipalité de La Pêche, un montant de 50 000 $.

M. Garon: Affectés à quelque chose aussi?

M. Ruest: C'est pour l'acquisition du terrain à Wakefield, pour construire la gare.

M. Garon: O.K.

M. Filiatrault: Donc, si mes chiffres sont exacts, les partenaires ont investi 2 600 000 $.

M. Garon: Les partenaires gouvernementaux, vous voulez dire?

M. Ruest: Oui.

M. Garon: Sans compter les 600 000 $ du fédéral?

M. Filiatrault: C'est ça, plus les 600 000$. Donc, j'ai fait la nomenclature complète de l'apport, sauf du promoteur. On a mentionné tout à l'heure que le promoteur avait investi 1 600 000 $ dans le projet.

M. Garon: Ça fait 2 600 000 $, vous dites, pour les gouvernements?

M. Filiatrault: C'est ça, plus 2 090 000 $, là...

M. Garon: Oui.

M. Filiatrault: ...en immobilisations de la part de la ville de Hull.

M. Garon: Et le promoteur, est-ce qu'il a investi dans les immobilisations, ou pas du tout?

Une voix: Du tout.

M. Garon: Quand vous dites... Parce qu'il devait mettre 600 000 $ sur 2 700 000 $, puis, là...

Une voix: Non, non, non.

M. Ruest: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ruest.

M. Ruest: Oui. Non, M. Garon. Le promoteur devait, par une exigence du gouvernement provincial, mettre un minimum de 660 000 $ sur l'acquisition de matériel roulant et en aucun cas ne devait être propriétaire de l'équipement, si vous voulez, foncier. Mais, par contre, il est allé au-delà, puis M. Grondin pourrait expliquer l'investissement de sa compagnie.

M. Grondin (Marc): M. Garon, Me Garon, notre investissement...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Grondin.

M. Grondin: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous voulez vous identifier avant, s'il vous plaît.

M. Grondin: Marc Grondin. Je suis le P.-D.G. de La Cie ferroviaire qui est l'exploitant du projet. L'entente qu'on avait avec le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche était un investissement de 660 000 $, comme minimum, sur le matériel roulant. On a investi, à date, pour les opérations de la Compagnie, en achat de matériel roulant et d'équipement nécessaires, 1 600 000 $ jusqu'à aujourd'hui. C'est tout de l'argent privé. Il n'y a pas d'argent d'aucune subvention gouvernementale, donc de personne. C'est l'argent des actionnaires de la Compagnie.

M. Garon: Ça, c'est pour l'opération...

M. Grondin: C'est l'achat du matériel roulant, de l'équipement des voies d'entretien, d'équipement de voies, l'entraînement du personnel, puis s'occuper des frais de location. On est locataires de la voie, on est locataires des édifices, on paie un loyer et on paie les taxes et, à date, on a 1 600 000 $ d'investis dans la Compagnie.

M. Garon: Et, l'an dernier, j'ai vu que la première année d'opération il y a eu un déficit de 293 000$ qui était...

M. Grondin: On a été chanceux, M. Garon.

M. Garon: Hein?

M. Grondin: On a été chanceux, M. Garon. On aurait pu perdre beaucoup plus que ça. On a commencé les opérations à la fin juin. La locomotive est arrivée à Montréal avec le train le 17 juin; elle est allée à Hull le 21 juin, avec l'assistance du ministère des Transports du Québec, qui nous a aidés à l'amener à Hull au travers des voies du CP. On l'a mise en marche le 27 juin et on a opéré jusqu'à la fin d'octobre. On a opéré 4 mois; on a eu 35 600 passagers, quelque chose comme ça, et on a eu une perte de livres et financière réelle de 297 000 $ à peu près. On se considère chanceux pour la première année.

M. Garon: Vous aviez prévu quoi pour la première année?

M. Grondin: On avait prévu, disons, de faire nos frais, si on n'avait pas eu certains problèmes techniques.

M. Garon: Selon la convention, à la page 1...

(Consultation)

M. Garon: On disait qu'au point de départ on savait que ça coûterait 4 500 000 $. Pourquoi, dans le règlement, on parle d'un coût estimé à 2 700 000 $, dans le règlement, à un attendu: Attendu que le coût total du projet est estimé à 2 700 000 $? Puis on dit: 700 000 $ sont assumés par la ville, selon le rapport du 12 juin 1991 préparé par le directeur général adjoint aux finances et à l'administration, lequel rapport fait partie intégrante du présent règlement. On dit qu'on estimait, à ce moment-là — ça, c'est le 16 juin 1991... le 18 juin, pardon, 1991 — on estimait un tel projet à 2 700 000 $. Dès le départ, tantôt, vous m'avez dit qu'il était estimé à 4 500 000 $.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Filiatrault.

M. Filiatrault: En fait, le projet du départ a été estimé à 2 700 000 $, évidemment, mais, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, on a eu des impondérables, notamment l'acquisition de la voie Laman pour 1 140 000 $. La ville a décidé d'acquérir les terrains qui sont adjacents à la gare pour les fins du train et également pour les fins... Vous ne connaissez sans doute pas le secteur. C'est un secteur qui est un pôle de développement récréotouristique. Donc, on a un château d'eau, un ancien édifice où on produisait l'électricité, au début de la ville de Hull, donc, qu'on est en train de mettre en valeur. Il y a le ruisseau de la Brasserie. C'est un secteur qu'on est en train de mettre en valeur.

Donc, la ville avait décidé de faire cet investissement-là, et pour le train et pour les besoins du secteur. Donc, évidemment, ces frais-là n'étaient pas inclus à l'origine, lorsqu'on a adopté le règlement d'emprunt qui notait une participation de la ville de 700 000 $. C'était totalement imprévisible. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, le tronçon Laman, on devait procéder à fonctionner comme l'autre tronçon de 1,9 km sur lequel le promoteur doit payer des frais de passage. Le tronçon Laman, c'est une voie qui a été abandonnée après que le projet ait été mis sur pied, après que ce règlement d'emprunt ait été fait. Le CP a décidé d'abandonner ce tronçon. Donc, on se voyait placés devant l'éventualité d'arrêter le projet ou bien de le continuer et, à ce moment-là, la ville a fait une entente avec CP pour se porter acquéreur de ce tronçon qui a quand même une valeur économique, advenant la cessation des opérations.

M. Garon: On voit dans la convention... on parle d'un bail non renouvelable de 4 ans. C'est ça, le problème, ou quoi?
(10 h 40)

Mme Trudel: Vous êtes à quelle page de la convention, Me Garon?

M. Garon: Page 1. On dit: Attendu que la ville a, dans un premier temps, demandé à CP de lui louer la partie du terrain située entre les points milliaires...

Mme Trudel: C'est ça.

M. Garon: ...1,6 et 3 de l'embranchement Laman, puis on parle d'un bail non renouvelable d'une durée de 4 ans. C'était ça, le problème, ou c'était...

Mme Trudel: C'est ça.

M. Filiatrault: Oui, puis il y avait un problème de juridiction au niveau de la loi en termes de propriété foncière. Me Trudel peut peut-être élaborer là-dessus.

Mme Trudel: D'ailleurs, l'attendu...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Oui. Excusez-moi: L'attendu qui suit, d'ailleurs, fait référence au terrain situé entre les mêmes points milliaires, et on y fait référence à l'acquisition de la voie plutôt qu'à sa location.

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

M. **Elkas:** Vous avez dit que vous avez... Il y a 662 000 $ qui sont allés sur le matériel roulant. Vous avez dit aussi que vous avez investi un autre million. Est-ce qu'il y en a, à l'intérieur du million, qui est de l'immobilisation, type matériel roulant?

M. Grondin: Oui, M. le ministre. Marc Grondin, P.-D.G. de La Cie. On avait été demandé d'investir 662 000 $ au début, comme minimum, dans le matériel roulant. On a acheté du matériel roulant. Mais la première phase du matériel roulant nous a coûté 850 000 $ au lieu des 662 000 $ prévus, puis, vu que c'est un matériel ferroviaire suédois, les wagons et les engins de service, il a fallu les convertir au système nord-américain le plus possible, au niveau électrique, au niveau du chauffage, refaire les boîtes à l'intérieur, s'occuper d'engins à vapeur et diesel, mettre des systèmes de contrôle sur le diesel pour se promener sur les voies de CP. Ça nous a coûté de l'argent additionnel.

M. **Elkas:** C'est ça qui monte de 662 000$ à 850 000 $?

M. Grondin: Bien, les 662 000 $, avant qu'on ait à chercher le matériel roulant, c'était l'entente qu'on avait prise avec le ministère d'acheter. Mais, quand on est allés en Suède, on n'avait pas pensé que ça nous coûterait plus cher que ça. Ça nous a coûté beaucoup plus cher que ça. Il a fallu faire des conversions, rendu

ici, puis l'adapter à notre système à nous. Ça nous a coûté, à date, 1 600 000 $ à peu près en investissement.

M. Elkas: Mais vous avez dit que, dans le 1 600 000 $, il y a des coûts d'administration...

M. Grondin: Non, il n'y a pas...

M. Elkas: ...qui ne reflètent pas nécessairement des coûts d'achat d'équipement comme tels.

M. Grondin: C'est de l'équipement de voies qu'on a acheté: des «motor cars» qu'on a achetés au Canada; un engin pour faire la neige l'hiver, qu'on a acheté du CN; toutes des choses qu'on n'avait pas prévues dans notre 662 000 $ originel. On est des néophytes dans l'opération de chemin de fer, M. le ministre, comme vous allez le savoir. Disons qu'on s'est fait dire qu'avec 600 000 $ pour une compagnie de chemin de fer... on s'est trompé de 1 000 000 $ à peu près.

M. Elkas: Alors, «God forbid» que vous faites faillite, mais, si vous fermez les portes, la corporation va récupérer le 1 600 000 $. C'est un peu ça?

M. Grondin: Quelle corporation?

M. Elkas: Je veux dire, la municipalité. Excusez, la municipalité. Elle récupère l'équipement d'une valeur de 1 600 000 $.

M. Grondin: Elle a le premier droit de refus, M. le ministre.

M. Elkas: O.K. Premier droit de refus.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez répéter, monsieur?

M. Grondin: Elle a le premier droit de refus, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Premier droit de refus.

M. Grondin: La municipalité... Pas la municipalité, le Conseil de développement, je crois.

Une voix: Oui, c'est ça.

M. Elkas: La corporation?

M. Grondin: La corporation a le premier droit de refus sur l'équipement si on voulait le vendre. On a fait évaluer notre chemin de fer et notre matériel roulant l'autre jour, au point de vue des assurances. Si on vendait demain matin sur le marché américain, on irait chercher 1 400 000 $US pour le matériel qu'on a en main présentement. Je sais que notre investissement équivaut à ce qu'on a investi dedans. Au moins, la valeur est là. C'est ça.

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

M. Garon: Quand vous avez dit que vous avez un bail de 4 ans non renouvelable, il y avait des problèmes... Vous avez décidé d'acheter la voie pour 1 390 999 $. Mais là, à date, ce n'est pas payé, ça. L'argent, il n'y a pas eu de règlement d'emprunt là-dessus encore.

M. Filiatrault: Non, Mme la Présidente. Effectivement, non.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Filiatrault.

M. Filiatrault: Par contre, c'est un engagement financier de la part de la ville. On a une planification. À la première séance, je pense que j'avais élaboré beaucoup sur notre façon de gérer les finances municipales. Depuis ce temps-là, on a été nommé la deuxième ville au Québec en termes de qualité de vie, puis de qualité de ville. C'est qu'on projette quand même nos dépenses sur une période de 3 ans à l'avance. Dans ce cas-ci, on a un engagement financier qui va passer dans notre planification triennale et, en 1996, la ville devra emprunter sur le marché des obligations, comme on le fait pour toutes sortes de travaux, 1 140 000 $, ici, qui est indiqué comme prix d'acquisition.

M. Garon: Oui. Mais là, le problème... La question que je me demandais, moi, si j'ai bien compris... Donc, le bail est pour 4 ans, non renouvelable. Il faut que la transaction soit faite avant 1996... avant... C'est pour ça qu'on parle de 4 ans non renouvelable. Là, vous achetez.

M. Filiatrault: En fait...

M. Garon: Mais la seule chose... Oui.

M. Filiatrault: Excusez. Allez-y.

M. **Garon:** Allez-y.

M. Filiatrault: Non, en fait, c'est ça, c'est que la ville s'est engagée par bail, par contrat avec CP à se porter acquéreur de ce tronçon-là. Puis le mode de paiement en dollars d'aujourd'hui, on parle d'un coût de 670 000 $. Mais, si on parle de coût d'acquisition dans le temps, dans 5 ans, en 1996, 4 ans maintenant, à ce moment-là, c'est 1 140 000 $ qu'on va devoir payer comptant à CP.

M. Garon: Alors, la question que je vous demanderais... Moi, je ne suis pas un expert en droit munici-

pal, mais il y a des gens qui se demandent si vous pouvez vous engager comme ça, par simple résolution. Là, vous n'avez pas de règlement d'emprunt. Vous avez simplement une résolution municipale. Est-ce que c'est possible de s'engager comme ça, alors que ça va vous prendre un règlement d'emprunt, puis que les...

M. Filiatrault: C'est que la ville a deux choix, Mme la Présidente, elle a deux choix. C'est de le payer comptant à l'échéance, et ça, les municipalités ont effectivement le droit de faire ça. On n'a pas à aller chercher d'approbation, comme on fait dans d'autres cas. On s'est porté acquéreur, récemment, de différents édifices, de différentes choses. On paie habituellement comptant. On vient de faire un déboursé de 600 000 $ pour faire l'acquisition d'un édifice qui était dans notre chemin au niveau du développement touristique, sur la rue Laurier, face au musée. Je ne nommerai pas le nom de l'édifice, mais c'est un édifice assez connu. La ville a la possibilité, avec la Loi sur les cités et villes, de faire ça. Au moment de l'échéance, à ce moment-là, on aura le choix de payer comptant ou bien de faire un règlement d'emprunt qui devra être approuvé en bonne et due forme par le ministère des Affaires municipales. Mais l'entente, présentement, est faite avec CP, puis il y a un engagement formel du conseil à cet effet-là. Je ne sais pas si Me Trudel a d'autres...

Mme Trudel: Non, ça va.

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

M. Garon: Mais vous dites que, légalement... Supposons qu'à l'échéance... pas à l'échéance, quand vous venez pour payer l'argent, vous avez besoin d'un règlement d'emprunt et que les gens ne veulent pas, qu'est-ce qui arrive?

M. Cholette: La méthode de financement sera à voir à ce moment-là. On vous explique que c'est possible qu'on le prenne à même nos surplus accumulés. On sait qu'en 1992 la ville de Hull a fait un surplus de plus de 5 000 000 $. Alors, c'est fort possible que ce soit comptant.

M. Filiatrault: Mme la Présidente, si on veut répondre...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Filiatrault.

M. Filiatrault: Si on veut aller plus loin... Évidemment, on n'a pas de problème financier au niveau de rencontrer ces obligations-là, mais, advenant le cas où ce serait totalement impossible, c'est évident qu'on a un problème. CP, à ce moment-là, reprendrait la voie Laman et, à ce moment-là, on devrait les dédommager pour les impôts qu'ils ont à payer sur les gains de capitaux. Mais on est plus optimiste que ça.

M. **Garon:** Mais, selon vous, vos opinions juridiques, une ville peut s'engager de cette façon-là par simple résolution?

Mme Trudel: Me Garon... Me Trudel, pour la ville.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

(10 h 50)

Mme Trudel: Les fonds, présentement, ne sont pas dépensés, alors ce n'est pas une question d'engagement où on a commencé à payer et à facturer les citoyens. C'est un engagement entre la ville et CP de fonctionner avec un certain modus operandi en 1996 pour faire l'acquisition de la voie. La première question que la ville a eu à se poser était de savoir, tout d'abord, si elle était habilitée à faire ce genre de transaction là pour les fins pour lesquelles elle le faisait. Sur cette question, l'opinion juridique était claire, la Loi sur les cités et villes ne permet pas à une ville d'être l'exploitante d'un chemin de fer, mais lui permet cependant de cautionner une compagnie ou de l'aider pour remettre en état une voie de chemin de fer, et les municipalités ont également un pouvoir de dépenser en matière d'améliorations touristiques, etc. Alors, sur la question de l'habilité, la question ne se posait plus. Restait la question de savoir comment nous allions faire l'acquisition. Or, comme l'explique M. Filiatrault, compte tenu de la façon dont la ville prévoit ses dépenses, la ville était en mesure de compter sur un paiement en argent comptant à l'échéance, et c'est pourquoi l'engagement a été fait sur cette base-là.

Évidemment, comme vous le soulevez, en droit, ce qui est juste, si cette façon de procéder ne fonctionnait pas, nous devrions aller, à ce moment-là, au règlement d'emprunt, selon les règles qui existeront à la Loi sur les cités et villes en 1996, avec possibilité de référendum, si c'est ça qui est encore au projet de loi, et voir s'il y a d'autres ententes qui se font avec CP pour régulariser la situation. Mais l'engagement qui s'est fait maintenant n'est pas un engagement dans la mesure où les fonds sont dépensés ou sont en train de se dépenser.

M. Garon: Supposons qu'à l'échéance vous n'êtes pas capables de respecter votre engagement, quelles sont les conséquences pour la ville?

Mme Trudel: Si l'engagement ne peut être respecté ni en comptant ni sur un règlement d'emprunt dûment approuvé?

M. Garon: Les citoyens ne veulent pas. Supposons que vous n'avez pas l'argent, puis les citoyens ne veulent pas, qu'est-ce qui arrive?

Mme Trudel: D'accord. Alors, comme l'a expliqué M. Filiatrault, il y a une disposition dans l'entente avec CP qui fait que CP, évidemment, reprend son

terrain, c'est bien évident, puisque nous ne pouvons pas en faire l'acquisition.

M. Garon: Puis le promoteur, lui?

M. Elkas: Il va louer de CP. Il va falloir qu'il loue de CP.

Mme Trudel: Oui.

M. Elkas: Il va louer de CP, évidemment.

Mme Trudel: On compte que le promoteur aura, d'ici là, un statut de compagnie de chemin de fer, alors il pourra faire affaire directement avec CP.

M. Grondin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Grondin.

M. Grondin: Me Garon, pour répondre à votre question, si la ville n'était pas capable d'une façon quelconque de s'occuper de ça, notre compagnie ferroviaire prendrait entente avec CP. Présentement, on paie des frais de location journaliers lorsqu'on circule sur la voie principale de CP entre Hull et la voie Laman, des frais tarifaires pour chaque train. Alors, on ferait la même chose, on extentionnerait les frais tarifaires sur la voie Laman jusqu'à Freeman, qui sont peut-être plus élevés qu'on ne paie présentement. On a une entente qu'on paie chaque fois qu'on passe sur la voie Laman, sur la voie principale de CP. C'est que, si la ville de Hull ne s'en occupait pas, on ferait une location avec CP, comme on a fait dans la première partie.

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

M. Elkas: Ça m'inquiète moins si ça revient au promoteur de payer le fric ou la location à CP.

M. Garon: Ça dépend des ententes qu'il a prises avec la ville. La ville s'est sans doute engagée, avant que le promoteur ne s'embarque là-dedans. On n'a pas les ententes avec le promoteur, je pense, dans nos papiers. Alors, la ville, pour qu'il s'embarque là-dedans, a dû... Il a dû y avoir des engagements de pris par rapport au promoteur. On n'a pas les ententes du promoteur. Parce que, normalement, un promoteur a dû demander certaines assurances en s'embarquant là-dedans. Chacun a dû s'engager à fournir des choses.

M. Elkas: He is right. You are right. Si ça ne marche pas entre la municipalité et... Le député a raison. Si ça ne marche pas entre la corporation et CP et qu'on ne peut pas avoir un règlement d'emprunt, le public n'en veut pas, là, ça retourne entre le CP et le promoteur. Quelle sorte d'entente que vous avez entre CP et, vous, le promoteur?

M. Grondin: Mme la Présidente. Marc Grondin.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Grondin.

M. Grondin: Pour répondre à M. le ministre, on a une entente présentement avec CP d'opération sur le mille et quart de la voie principale de CP qui part de la gare de Hull jusqu'à la voie Laman. On paie un tarif pour chaque train. Si on a 250 trains durant l'année, on paie tant par train.

M. Elkas: O.K. C'est une formule établie, ça.

M. Grondin: C'est une formule d'usage, M. le ministre.

M. Elkas: O.K.

M. Grondin: Puis CP, eux autres, si on passe 300 fois, ça ne fait rien...

M. Elkas: Oui, c'est normé, ça.

M. Grondin: ...ils chargent plus cher.

M. Elkas: O.K. C'est des frais normés.

M. Garon: Les municipalités se sont engagées, par rapport à vous, à vous fournir quoi? Vous vous embarquez là-dedans, là. Les municipalités...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ruest.

M. Ruest: M. Garon, advenant même un scénario, disons, apocalyptique, que M. Grondin ne puisse pas passer sur la voie principale, ne puisse pas passer sur la voie Laman, ne puisse pas s'entendre avec le CP... Les trois municipalités, actuellement, détiennent le corridor principal, et une des options dès le début, en 1987, c'était de faire partir le train au début du corridor provincial, c'est-à-dire des trois... Ça, c'était le chemin Freeman, qui est à peu près même pas à un mille au nord des opérations actuelles. Donc, il y a toujours moyen de maintenir l'opération strictement sur des voies de nature provinciale, et il n'y aura pas de difficultés, mais ça ne viendra pas là parce que ça fait sept ans que je suis avec le projet et on a surmonté toutes les difficultés.

CP n'est pas là pour avoir un oeil au beurre noir et, deuxièmement, elle est là pour faire des affaires. Au tout début, avant de vendre la voie Laman, le bail, pour M. Grondin, pour ses droits de passage, était pour la totalité de la voie de CP. Donc, que la voie soit d'un mille ou de trois milles, CP est là pour faire des affaires, puis c'est pour rentabiliser ses coffres.

M. Grondin: Mme la Présidente. Marc Grondin.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Grondin.

M. Grondin: Pour expliquer un peu plus longtemps, comme M. Ruest vient de le mentionner, on peut déménager les opérations à un mille au nord des opérations actuelles sur la voie Laman. La gare qui a été construite sur la rue Montcalm, à Hull, a été construite de façon modulaire. Puis, force majeure étant en devoir, on la prendrait, on la mettrait sur un «flatcar», et on s'en irait avec jusqu'au chemin Freeman, et on serait en opération 24 heures plus tard. Mais CP était prête à laisser aller ses voies un peu partout au Canada. La seule chose qu'elle veut, c'est des revenus un peu partout sur les voies excédentaires dont elle veut se débarrasser. Ça fait qu'elle est assez facile de compréhension quand on parle d'argent.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Filiatrault.

M. Filiatrault: En fait, comme M. Grondin le mentionnait, c'est qu'on pourrait déménager les opérations sans compromettre les opérations, sauf que l'objectif de mettre la gare où elle est actuellement, c'est que c'est un pôle de développement touristique. La voie Laman à laquelle on fait référence, c'est une voie abandonnée qui passe dans notre parc industriel, qui est au centre de notre développement industriel et commercial, et, à ce moment-là, comme je disais, tout ce qu'on peut faire, advenant le pire, c'est qu'on déménage nos opérations, justement, sur notre voie qui est la propriété des trois municipalités, et la partie qui est dans Hull, c'est tout près, ce ne serait pas catastrophique. Sauf que, pour la municipalité, étant donné l'abandon de ce corridor...

Comme on le sait, il y a eu des abandons de corridors entre Aylmer et Hull de l'autre côté, le secteur sud-ouest. À ce moment-là, les municipalités, évidemment, sont toutes intéressées, en termes de planification, à conserver ces corridors-là pour, éventuellement, avoir soit des trains de banlieue ou d'autres moyens de transport qui utiliseraient ces corridors-là. Donc, c'est un investissement qui est fait en même temps de la part de la ville de Hull, qui pourrait servir à d'autres fins que de faire circuler le train touristique. Donc, en termes de difficultés au niveau des opérations, la difficulté serait qu'on devrait déménager nos pénates, à partir de notre propriété qui est tout près, en fait... C'est quoi, la distance?

Une voix: Un demi-mille.

M. Filiatrault: Un demi-mille. À ce moment-là, on continuerait les opérations à partir de ça. Donc, on ne prévoit pas de danger de cessation des opérations advenant que la ville ne puisse s'acquitter de ses obligations.

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

M. Garon: À la page 6, l'article 4, pourquoi parle-t-on d'une clause de confidentialité aussi sévère? Pourquoi y a-t-il une clause de confidentialité aussi sévère?

Mme Trudel: Je peux répondre à cette question. Johanne Trudel.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: CP, par tradition, et ce n'est pas le premier contrat que je négocie avec CP, demande toujours une clause de confidentialité, sauf sous réserve de la protection de la loi. Ce qui veut dire que CP n'entend pas que les gens, le lendemain matin de la signature de contrats, distribuent ces documents-là sur la rue. D'autre part, cependant, dès que quelqu'un demande, par la loi sur l'accès à l'information, d'avoir un document qui a été dûment versé aux archives de la ville de Hull, ce qui est le cas de ce document, sous réserve du paiement des tarifs requis par la ville, le document est remis à toute personne qui le requiert. C'est une clause standard dans tous les contrats de Canadien Pacifique.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Dans la convention, à la page 10, le point 9, on précise que l'exploitant doit obtenir le statut de compagnie de chemin de fer provinciale avant le 31 décembre 1992. Lors de la dernière commission parlementaire, vous avez parlé du 1er mai 1993.

Mme Trudel: Effectivement...

M. Garon: Maintenant, où en sommes-nous dans les ententes au point de vue du délai?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

(11 heures)

Mme Trudel: Alors, le premier délai que vous voyez à la page 8, à l'article 9.1, faisait effectivement référence au 31 juillet 1992, puisque nous comptions être en mesure de présenter un projet de loi qui serait adopté à la session qui se terminait préalablement à cette date. À cause de plusieurs problèmes dans la rédaction du projet de loi, nous nous sommes retrouvés à une session ultérieure. Alors, nous avons dû faire une entente avec CP, qui nous avait d'ailleurs amenés devant vous lors de la dernière commission parlementaire.

Entre-temps, évidemment, nous n'avons pas pu, non plus, respecter le délai que nous avions annoncé lors de notre dernière rencontre; nous avons donc dû négocier de façon très difficile, je dois vous dire, parce que CP est resté très ferme sur ses positions, sur notre obligation d'obtenir ce statut, à cause du respect par CP de la Loi fédérale sur les chemins de fer qui l'oblige à faire affaire et à céder le passage sur ses voies unique-

ment à des compagnies qui ont le statut de compagnie de chemin de fer.

Cependant, dans un esprit de collaboration, démontrant que nous avions déjà commencé et entamé le processus de la commission parlementaire, on nous a accordé un délai péremptoire, en nous disant que nous devions faire tout en notre possible pour revenir devant la commission répondre aux questions des membres de la commission, à leur satisfaction, de telle sorte que nous puissions être versés au feuilleton et nous retrouver avec un projet de loi dûment adopté avant la levée, le 23 juin. Et c'est un délai péremptoire, selon l'extension qui nous a été accordée, sinon nous n'aurions plus le droit de circuler sur la voie.

M. Garon: Ça a été fait sous forme de lettre ou d'addendum à la convention?

Mme Trudel: Ça a été fait sous forme d'une convention modifiée, dont la dernière version a été signée. Je l'ai envoyée au bureau du greffier pour signature lundi.

M. Garon: O.K. Maintenant, vous avez commencé à opérer cette année depuis quand? J'ai vu, il y avait une petite nouvelle à la télévision, avant-hier, je pense...

M. Grondin: Mme la Présidente...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Grondin.

M. Grondin: Marc Grondin. Pour répondre à Me Garon, on a commencé il y a 3 semaines passées, 3 fins de semaine. Ça fait 3 samedis ou dimanches qu'on sort.

M. Garon: Puis?

M. Grondin: Puis ça va très bien. On a eu, à date, 690 passagers. Samedi de cette semaine, on a eu 540 passagers; dimanche, on en a eu 150. À partir de lundi, la semaine prochaine, on sort 5 fois dans la semaine et, dans les 7 prochains jours suivants, on sort 5 fois, 5 jours, avec des groupes d'un peu partout. On a des groupes qui viennent des États-Unis, de l'Ontario, du Québec, des groupes de l'âge d'or.

M. Garon: Et ce que vous anticipez comme revenu net cette année, est-ce que c'est...

M. Grondin: Ha, ha, ha! Ça me fera plaisir de vous expliquer ça au mois de septembre, Me Garon.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous êtes plus prudent, là.

M. Grondin: On va essayer de faire nos frais cette année, Me Garon.

M. Garon: Comme ça, 373 000 $ anticipés cette année, vous dites que vous allez essayer d'arriver kif-kif cette année...

M. Grondin: On va essayer de couvrir nos pertes de l'an dernier et on va essayer de faire... 60 000 passagers cette année, Me Garon, ça va être notre... On fait nos frais avec 60 000 passagers. On va essayer d'en faire 75 000, pour essayer de rattraper un peu ce qu'on a perdu l'an passé.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le député de Lévis?

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): On appelle l'article 1?

M. Garon: Oui, on pourrait procéder à l'étude du projet de loi.

Étude détaillée

Constitution de la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): On appelle l'article 1 qui était suspendu. L'article 1 est remplacé par le suivant:

«Est constituée une corporation à but non lucratif sous la dénomination de "Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais".»

M. Garon: Avant, je demanderais au ministre: Est-ce qu'il y a d'autres amendements à déposer, ou si on en reste aux amendements que nous avions?

M. Elkas: C'est le seul, hein?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est le seul. C'est toute la même chose. Oui, c'est le seul.

La Présidente (Mme Bélanger): Les autres sont tous là.

M. Garon: À l'article 1, est-ce qu'il y avait un amendement?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Je ne l'ai pas, moi. Je n'ai pas l'amendement à l'article 1, parce qu'il avait été regardé alors que j'étais...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais il avait été suspendu.

M. Garon: Attendez un peu. Alors, l'article 1 est remplacé par l'amendement:

«Est constituée une corporation à but non lucratif sous la dénomination de "Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais".»

M. Elkas: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

M. Garon: Mais pourquoi a-t-on changé autant l'amendement? C'était un article 1 qui était assez volumineux. Bien, volumineux...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Me Garon, à l'article 1 du projet, tel que vous l'aviez lors de sa présentation par notre député, M. LeSage, vous pouviez y voir que c'était le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc. et la société 275-4541 Canada inc. qui faisaient, de façon conjointe, une demande pour avoir un statut de compagnie de chemin de fer. Or, ces deux compagnies, telles que vous les voyez à l'article 1 du premier document, sont des compagnies incorporées en vertu de la loi fédérale des compagnies, et de là s'est soulevé le problème dont vous discutiez lors de notre dernière rencontre, le problème constitutionnel, qui était de donner à des compagnies fédérales un statut provincial de compagnie de chemin de fer.

Alors, il a été suggéré, après des discussions qui ont eu lieu avec des procureurs des ministères des Transports — on a parlé également avec des gens des compagnies, ici, au Parlement, à Québec — de plutôt créer une compagnie québécoise à laquelle le statut pourrait être donné. C'est pourquoi l'esprit du projet est le même avec l'amendement.

Cependant, le Conseil de développement touristique, partout où vous le voyez, devrait maintenant plutôt se lire: Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais. Et c'est par le projet de loi que vous vous trouvez à créer une compagnie québécoise qui, en fait, est le Conseil de développement touristique, mais qui devient une compagnie québécoise. Entre-temps, en préparation pour notre visite la première fois devant cette commission, j'avais demandé au procureur qui représente l'exploitant, 275-4541 Canada inc., de faire le même exercice, et il a entre-temps, également, incorporé une compagnie québécoise, ce qui fait que, lorsque vous en arriverez à l'article 2 du projet de loi tel que révisé ce matin, vous pourrez y voir que la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais demande à pouvoir céder les opérations du train à une compagnie québécoise, sur permission du ministre des Transports, et c'est cette nouvelle compagnie de l'exploitant que vous pourrez voir, qui s'appelle, à un moment donné, la corporation.

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

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté.

L'article 1, tel qu'amendé, est adopté.

Objet de la Compagnie (suite)

J'appelle l'article 2. Je pense que l'amendement est assez long. On va l'étudier paragraphe par paragraphe, M. le député de Lévis? 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'acquérir, de posséder et d'exploiter la ligne de chemin de fer Hull-Chelsea-Wakefield et de toute extension de cette ligne. 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 explications à cet article, Me Trudel?

Mme Trudel: Oui, les explications. Tout d'abord, au niveau du texte, tel que vous venez de le lire, Mme la Présidente, je m'adresse au premier alinéa. Alors, on y explique, évidemment... Lorsqu'on parle de la Compagnie, c'est le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche. De nouveau, l'amendement fait ressortir cette scission entre la Compagnie, qui est le Conseil de développement touristique, et l'exploitant. C'est pourquoi il est plus long, parce que, au lieu d'être conjoint, maintenant, le statut est donné à la Compagnie qui, sur permission du ministre, évidemment, peut céder l'exploitation de la ligne à un exploitant.

Lorsqu'on parle, enfin, au milieu du paragraphe, «d'exploiter la ligne de chemin de fer [...] et de toute extension de cette ligne», c'était pour prévoir que cette ligne, que nous appelons le tronçon Lachute et le tronçon Laman, puisse être extensionnée.

La phrase qui suit, où on dit: «Elle peut également, pour ces fins et avec l'autorisation du ministre [...] exploiter toute autre ligne», ne vise pas les tronçons Laman et Lachute, tel que nous l'avons discuté et tel que ça apparaît dans les documents que je vous ai remis lors d'une rencontre privée en préparation de cette commission. Ça vise la possibilité que nous puissions faire affaire dans notre région, mais, par exemple, vers Montebello qui, techniquement, n'est pas l'extension de

la ligne sur laquelle nous travaillons mais qui serait une extension du projet souhaitable, d'une part, et tout à fait normale, parce que c'est dans la même région et qu'il y a eu, déjà, des contacts de faits entre le Conseil, le promoteur et le château Montebello pour ces fins.
(11 h 10)

Le deuxième alinéa, pour sa part, est là simplement pour préciser compte tenu du texte de la Loi sur les compagnies à l'article 123.5, et je l'ai apporté avec moi. Si vous me permettez, Me Garon, de vous en faire la lecture. On dit: «Peuvent être constituées en vertu de la présente partie, les compagnies dont les objets relèvent de l'autorité législative du Québec, à l'exception de celles constituées pour les affaires de fidéicommis et pour la construction et l'exploitation de chemins de fer et de celles qui ne peuvent, en vertu d'une autre loi, être constituées qu'en vertu de la partie I.» Alors, c'est pourquoi vous y voyez que nous pouvons avoir une compagnie sous la partie IA qui est celle de l'exploitant, en dépit de l'article 123.5 tel qu'il se lit.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'amendement à l'article 2?

M. Garon: Bien, ce que je trouve curieux, moi, c'est que c'est une compagnie de chemin de fer puis ça a l'air d'être son objet secondaire d'exploiter un chemin de fer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je me serais attendu que son premier objet soit d'exploiter un chemin de fer et, comme fait accessoire, qu'elle puisse faire du développement touristique, culturel et historique. Là, c'est une compagnie de chemin de fer qu'on forme à l'article 1, puis son but principal, c'est de promouvoir le développement touristique, culturel et historique, et on dit: «Elle peut également, pour ces fins et avec l'autorisation du ministre des Transports, exploiter toute autre ligne de chemin de fer». Elle a le nom. Et, «à ces fins, elle a notamment le pouvoir d'acquérir, de posséder et d'exploiter la ligne de chemin de fer Hull-Chelsea-Wakefield». C'est comme si c'était une corporation de développement touristique.

Essentiellement, la Compagnie de chemin de fer, qui a comme accessoire... elle peut s'occuper d'un chemin de fer. Je me serais attendu qu'elle puisse d'abord s'occuper d'un chemin de fer, puis, parce qu'elle a un chemin de fer, elle peut s'occuper de développement touristique, culturel et historique. Ça m'apparaît curieux, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, des commentaires sur ça?

M. Elkas: Non. Ma préoccupation, c'est de m'assurer que ces gens-là ne s'embarquent pas dans le transport autre que de personnes. Je le regardais, c'est pour ça que je demandais la question. Mon autorisation va permettre d'étendre le service, ce service que vous offrez qui est touristique, culturel et historique.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Si je peux éclairer les membres de la commission sur un point supplémentaire. Je vous rappelle que la Compagnie est une corporation à but non lucratif. Alors, je pense qu'il est dans la logique des choses que nous procédions tout d'abord à décrire les grands objectifs de la corporation à but non lucratif et, par la suite, indiquer qu'à l'intérieur de ces fins elle peut, de ce fait, à cause de cette promotion qu'elle se donne comme objectif de promouvoir le développement touristique, culturel et historique, mettre sur pied un chemin de fer. Et nous avions, d'ailleurs, donné un autre exemple lors de notre rencontre: ça pourrait être également un musée ferroviaire, éventuellement, qui serait mis sur pied. Et c'est à cause, justement, du statut de compagnie sans but lucratif. Si vous vérifiez à la charte qui constituait le Conseil de développement à l'époque, ces objectifs sont repris aux statuts qui ont permis d'incorporer cette Compagnie.

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

M. Elkas: Non. Je pense que je suis satisfait. C'est avec l'autorisation du ministre des Transports qu'on va exploiter toute ligne de chemin de fer qui est confiée par la loi, mais dans le cadre de développement touristique, culturel et historique dans la région de l'Outaouais.

M. Garon: Ça dépend. L'extension, elle n'a pas besoin de l'approbation du ministre.

M. **Elkas:** Pour l'étendre, oui.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Non. Excusez.

M. Garon: Pour l'étendre, elle n'en a pas besoin. Elle pourrait l'étendre théoriquement jusqu'à Québec. Ce qu'on dit ici: «...elle a notamment le pouvoir d'acquérir, de posséder et d'exploiter la ligne de chemin de fer Hull-Chelsea-Wakefield et de toute extension de cette ligne. 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.» S'il y en a une autre qui n'est pas connectée à celle-là, là ça prend la permission du ministre. Mais, si elle est connectée à celle-là, elle peut aller jusqu'à Gaspé, théoriquement.

Mme Trudel: Si je peux vous éclairer, Me Garon.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans la région.

M. Elkas: Exploiter dans la région, mais est limitée dans cette région.

Mme Trudel: La ligne s'arrête à Wakefield, pour votre information. Physiquement, il n'y en a plus après. Alors, on ne peut pas aller plus loin que Wakefield.

M. Garon: Pourquoi vous avez marqué ça?

M. **Elkas:** Mais pourquoi une deuxième... Il a raison. Pourquoi on a marqué une deuxième ligne?

Mme Trudel: La deuxième, c'était sur la possibilité, compte tenu des pourparlers, que nous puissions aller vers Montebello. Et c'est pourquoi c'était sur permission du ministre des Transports. On parle de deux lignes ici. Je disais tout à l'heure que la première phrase de ce premier alinéa vise la ligne Hull-Chelsea-Wakefield telle que nous la discutons. La deuxième portion, avec la permission du ministre des Transports, ce serait la possibilité que nous puissions conclure une entente pour promouvoir le développement touristique, culturel et historique mais vers Montebello cette fois-ci.

M. Garon: Comme prolongement de la ligne ou si c'est une autre ligne?

Mme Trudel: C'est une autre ligne, M. Garon.

M. Elkas: C'est une autre ligne.

M. Garon: Alors, s'il n'y a pas d'extension, pourquoi vous marquez: «et de toute extension de cette ligne»?

Mme Trudel: C'est parce qu'il y a deux lignes. La première phrase jusqu'à «extension de cette ligne», c'est Hull-Chelsea-Wakefield, c'est la ligne qui s'arrête à Wakefield, ça ne va pas plus loin, celle qui part de la gare de Hull et qui s'en va à Wakefield.

M. Garon: Mais, quand vous dites: «...et de toute extension de cette ligne», ça vise quoi, s'il n'y en a pas, d'extension?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ruest.

M. Ruest: Me Garon, lorsque le corridor a été abandonné, la ligne a été démantelée, mais le corridor est resté dans les mains d'organismes publics. Par exemple, Transports Québec a pris une partie de cette voie pour améliorer le transport routier, mais on pourrait théoriquement, peut-être, aller quelques milles plus haut, mais c'est toujours dans le même corridor qui est demeuré dans les mains des organismes publics.

M. Garon: En reposant des rails, vous dites?

M. Ruest: Oui, c'est ça.

Une voix: Mais on n'en a pas l'intention.

M. **Ruest:** Mais ce n'est pas l'intention, parce que ce serait plus compliqué que d'autre chose, puis le but du trajet...

M. Garon: Bien, c'est encore drôle. Vous pourriez prendre des rails d'ailleurs qui pourraient... Ils en démantèlent ailleurs. Ils pourraient vous vendre des rails et vous pourriez les reposer là.

M. Ruest: Oui. Vous avez raison. Puis on pourrait monter jusqu'à Maniwaki. Mais ce n'est pas l'intérêt.

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

M. Elkas: La définition, c'est, d'ailleurs... S'ils partaient, puis allaient jusqu'à Wakefield, puis décidaient d'extensionner de 1000 pieds, pour une gare ou un aspect touristique, je ne le sais pas, ça, ça se couvre dans le premier paragraphe de l'article 2. Mais, s'ils veulent exploiter dans un autre tronçon qui nous amène à Montebello, c'est là qu'on doit aller chercher l'autorisation du ministre des Transports.

M. Garon: Mais, si on vise seulement la ligne de Montebello comme autre ligne, pourquoi on ne l'identifie pas? Je sais que les avocats font toujours ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ce n'est pas nécessairement ce qu'ils font le mieux.

M. **Elkas:** Pourquoi se limiter?

M. Garon: Non, ce n'est pas ça, l'affaire. C'est qu'ils disent...

M. **Elkas:** C'est ça qu'un des avocats vient de dire.

M. Garon: Non, mais ce n'est pas ça. C'est que, quand, par ailleurs, les contribuables voient ça, eux autres, ils ont plus peur. L'avocat, lui, il dit: Bien, vous n'aurez plus besoin de revenir devant le Parlement, vous allez être sur votre propre pouvoir, vous allez augmenter votre autorité... Je dis ça au ministre, des fois: Faites ça, vous n'aurez plus besoin d'aller au Trésor, sachant, au fond, que ce qui augmente, c'est leur pouvoir à eux, les fonctionnaires. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Si ceci peut faire consensus sur cet article, pour les fins de notre projet, il n'y aurait pas de

difficultés à ce qu'il soit précisé, à la dernière partie du premier alinéa de l'article 2, que «toute autre ligne de chemin de fer dans cette région», nous visons une ligne de chemin de fer allant vers le château Montebello.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous en proposez un amendement?

Mme Trudel: Si je peux me le permettre, je le fais, et si ça peut permettre un consensus sur cet article et répondre à la question de Me Garon.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il faudrait le rédiger, et ce serait un sous-amendement. Est-ce que c'est nécessaire?

M. Elkas: Il n'y a seulement qu'une ligne.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Cholette.

M. Cholette: C'est la seule ligne.

M. Elkas: C'est la seule ligne...

M. Cholette: C'est la seule autre ligne qui existe présentement.

M. Elkas: ...puis c'est dans la région.

M. Garon: Est-ce qu'il est imaginable que votre train devienne un train de banlieue? Là, je vous le dis, je ne connais pas assez les lieux pour dire... Par exemple, à Montréal, les gens dépensent beaucoup d'argent, ils veulent, en tout cas, dépenser de l'argent — en tout cas, c'est dans le portrait — pour faire un train de banlieue. Est-ce que c'est imaginable que le train, selon le parcours, puisse servir de train pour amener les gens au travail, au centre-ville de Hull, le matin, le soir?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Le corridor est un corridor désigné comme étant récréotouristique. Ce n'est donc pas un corridor pour des fins autres, ce n'est pas un corridor qui permet d'amener des gens au travail. Nous utilisons une locomotive à vapeur, nous sommes limités également dans les vitesses auxquelles nous allons, à 10 milles à l'heure dans certains secteurs. Ce n'est pas un train conçu pour des fins autres que touristique et récréotouristique. Et la voie ferrée, non plus, n'est pas faite pour ce genre de transport.

(11 h 20)

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Elkas: Ça se limite à la région dans le premier paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement n'est pas nécessaire. Une précision que l'amendement n'est pas nécessaire, M. le député de Lévis? Non?

M. Garon: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 2 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

(Consultation)

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 2 est adopté sur division.

L'article 2, tel qu'amendé, est adopté sur division?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 3. Il y a un amendement à l'article 3. Remplacer l'article 3 par le suivant:

«La Compagnie a également pour objet de promouvoir la mise en place d'infrastructures touristiques à caractère public le long de la ligne de chemin de fer, l'implication et la participation du secteur privé à l'exploitation des sites et des équipements touristiques et le développement touristique de la région.»

Me Trudel, des explications?

Mme Trudel: Oui. Alors, je ne veux pas faire de redondance, mais ça entre un petit peu dans les explications que je faisais sous l'article 1. Tel qu'on lit ici, la Compagnie, il faut toujours penser que c'est le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche à la base, qui est une corporation à but non lucratif. Effectivement, lorsqu'on parle de mise en place d'infrastructures touristiques à caractère public, c'est pour permettre, justement, d'avoir des projets qui pourraient compléter de façon harmonieuse le projet de train tel qu'il vous est présenté. Je donnais l'exemple d'un musée ferroviaire; par exemple, il pourrait y avoir possibilité d'un hôtel. C'est ce genre d'infrastructures à caractère public.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, des commentaires?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté. L'amendement est adopté.

L'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Pouvoirs et obligations

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 4 où il y a un amendement. Remplacer l'article 4 par le suivant:

«4. La partie III de la Loi sur les compagnies et les articles de la partie I applicables à la partie III en vertu de l'article 224 de cette loi s'appliquent à la Compagnie à l'exception des suivants: 2.1, 5, 8 à 10, 12, 18, 19, 20, 26, 27, 30, 37 à 40, 80, le premier alinéa de 84, 119, 120, 217, 218 à 221, 231 et 232.

«La Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., chapitre C-14) ne s'applique pas à la Compagnie.»

Me Trudel?

Mme Trudel: Je peux apporter quelques précisions. J'ai avec moi le texte de chacune des dispositions qui font l'objet d'exceptions, le but étant le suivant. Nous sommes ici en mesures d'exception. La preuve est que nous faisons la demande d'un projet de loi privé pour notre corporation. Or, effectivement, la partie III de la Loi sur les compagnies qui s'applique aux compagnies à objet non lucratif va s'appliquer, sauf certaines dispositions particulières. Par exemple, ici, c'est une corporation créée par la loi. Donc, si on donne au ministre, par exemple, la permission de créer une corporation, on doit lui donner la permission de la dissoudre. Alors, on doit exempter la corporation de certaines dispositions générales dans la loi qui viendraient en contradiction avec le type d'exploitation que nous faisons et le type de permission que nous devons obtenir dans certaines fonctions.

Par exemple, l'article 5 dont nous sommes exemptés dit: «L'acte constitutif d'une compagnie n'est pas annulable au seul motif d'irrégularités dans l'accomplissement des formalités à observer.» Or, il est évident, à la lecture du projet de loi, que cet article ne peut s'appliquer à la Compagnie, puisque nous sommes créés par un projet de loi privé. Alors, ce n'est pas une question d'avoir dérogé à certaines formalités requises par la loi. Alors, c'est de ce genre d'articles dont nous sommes exemptés, de telle sorte que ce soit le projet de loi qui puisse gouverner la constitution et la dissolution de la Compagnie qui est visée par le projet de loi 244.

M. Garon: Oui, mais vous abrogez plusieurs articles.

Mme Trudel: Oui.

M. Garon: Pas que vous abrogez, qui ne s'appliqueront pas à la Compagnie.

Mme Trudel: Vous me permettez de vous en faire la mention, Me Garon? L'article 2.1 est celui de l'enregistrement; l'Inspecteur général qui enregistre les documents pour le registre pour la formation d'une compagnie, or celle-ci sera faite par projet de loi privé; l'article 5 que je viens de vous lire sur l'acte constitutif qu'on ne pourrait défaire.

M. Garon: O.K.

Mme Trudel: Les articles 8 à 10, ce sont les dispositions des lettres patentes, l'obtention des lettres patentes, les énoncés, la dénomination sociale qui serait non conforme; l'article 12, c'est la correction des lettres patentes; l'article 18, c'est sur la question des fusions de compagnies, qui ne s'appliquent pas dans notre cas; les articles 19 et 20, c'est les changements de dénomination sociale, or ça ne s'applique pas à notre projet; les articles 26, 27 et suivants, c'est la dissolution forcée des compagnies à la demande de l'Inspecteur général.

Lorsque vous entrez dans les articles 30 et suivants, ce sont les pouvoirs généraux et les devoirs de la Compagnie, l'exercice des pouvoirs qui doit se faire par lettres patentes ou lettres patentes supplémentaires et les pouvoirs généraux; les articles 37 à 40, ce sont les dispositions qui portent sur l'augmentation et la diminution des pouvoirs de la Compagnie, or les pouvoirs nous sont donnés par loi et nous sommes, par la suite, gouvernés par les lois, advenant notre statut de compagnie de chemin de fer, les lois qui régissent le transport. Alors, ça ne s'applique pas à la Compagnie.

M. Garon: Maintenant, vous devez avoir des obligations de produire des rapports annuels?

Mme Trudel: Le reste des articles, effectivement, de la disposition III s'appliqueront, mais, là, on parle toujours de la compagnie à but non lucratif, évidemment; ces dispositions-là ne s'appliquent pas à la compagnie de l'exploitant, qui a été incorporée sous la partie IA. Nous nous entendons que les dispositions dont nous demandons l'exemption ne s'appliquent qu'à la corporation à but non lucratif. Les rapports annuels, effectivement, doivent être produits. Ce n'est pas une disposition dont nous sommes exemptés.

L'article 80 porte sur les dividendes en matière de compagnies minières; l'article 84, c'est une question d'administrateurs provisoires, or vous retrouverez au projet de loi une disposition spécifique qui donne aux administrateurs actuels de la corporation un statut provisoire d'administrateurs de la nouvelle Compagnie jusqu'à la confirmation de leur statut une fois la nouvelle Compagnie incorporée par le projet de loi; les articles 119 et 120, ce sont les articles sur la preuve de la constitution de la Compagnie et la force probante des lettres patentes, qui ne s'appliquent pas de nouveau; les articles 217 et suivants sont les articles qui traitent de l'application de la loi et de la formation et du fonctionnement de la corporation. Vous avez des dispositions dans le projet, qui régissent ces règles-là. L'article 231, c'est l'annulation des lettres patentes et l'article 232, le décret qui serait émis par un juge sur une requête pour annuler les lettres patentes.

Si vous souhaitez consulter ces articles, je les ai.

M. Garon: Sauf que l'article que vous remplacez n'est pas au même effet du tout. L'article que vous remplacez, l'article 4 qui était là, disait: «Nul officier ou employé de l'exploitant ni aucune personne concernée ou intéressée dans les contrats de l'exploitant ne peut être nommé administrateur ni remplir les fonctions d'administrateur, et nul administrateur ne peut contracter ni être directement ou indirectement, pour son propre usage et bénéfice, intéressé dans un contrat fait avec l'exploitant et se rattachant à l'acquisition des terrains nécessaires au chemin de fer, et ne peut être ni devenir l'associé d'une personne qui contracte avec l'exploitant tant que dure ce contrat.»

C'est un peu une clause de conflit d'intérêts, et vous remplacez ça par des articles que vous excluez, qui, vous dites, ne s'appliquent pas dans la Loi sur les compagnies. Je ne comprends pas. Ce n'est pas un amendement du tout, ça. Je me demande même si c'est recevable. Parce que l'amendement ne remplace... L'amendement qu'on nous propose et qui remplace l'article 4 n'est pas de même nature du tout, du tout, du tout. Alors, pourquoi l'amendement proposé serait-il recevable?

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est un amendement qui remplace l'article.

(11 h 30)

M. Garon: Non, non. L'article 4 portait surtout sur les conflits d'intérêts possibles. Alors, les articles qu'on exclut n'ont nullement affaire à ça. Ils parlent de formalités de la Loi sur les compagnies, concernant des dispositions qui ne s'appliqueraient pas à la Compagnie dans ces cas-là. Mais, ici, l'article 4, c'est une disposition concernant bien plus les conflits d'intérêts possibles. Si on le remplace, l'article sur les conflits d'intérêts, on pourrait penser que, l'article 4 qui remplace, c'est autre chose dit différemment, mais ce n'est pas du tout autre chose... Ce n'est pas autre chose dit différemment, c'est totalement autre chose. Un amendement doit avoir un certain... Normalement, un amendement doit avoir au moins rapport à l'article qu'il remplace, alors qu'il n'a aucun rapport. Il n'a aucun rapport, l'article 4, l'amendement qu'on nous propose, avec l'article 4.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. En tout cas, je n'ai pas à discuter. Me Trudel.

Mme Trudel: J'espère que mon argument pourra vous convaincre, Me Garon, qu'il y a un lien entre l'ancien article 4 et le nouveau. Lorsque vous lisez l'ancien article 4, de nouveau, je vous rappelle que ce projet était fait à la demande du Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche et de l'exploitant. Alors, évidemment, nous avions mis à ce moment-là, puisque le statut de compagnie de chemin de fer était donné, une clause de conflit pour nous assurer de l'indépendance des différents officiers. Or, maintenant, nous allons nous retrouver avec...

Finalement, il y a cinq compagnies, parce que les fédérales existent toujours. Le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche n'a pas été dissous du fait que ce projet de loi est présenté. Alors, nous allons nous retrouver avec un conseil d'administration qui constitue le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc., et un conseil d'administration qui, de façon provisoire, est établi ici à la loi mais qui sera fait dans la forme dès que la loi sera passée, parce que la compagnie aura une existence juridique. Nous aurons donc un nouveau conseil d'administration pour la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais. À ce moment-là, ce seront donc les règles générales qui s'appliquent en matière corporative qui régiront les conflits d'intérêts entre les administrateurs de ces deux compagnies, dépendamment s'il y a des relations liées ou non et des contrats qui seront à intervenir.

Alors, le lien se fait dans la mesure où cette disposition de conflit se devait d'apparaître lorsque c'était le Conseil de développement qui demandait le statut de compagnie de chemin de fer. Or, en incorporant une québécoise par loi privée, le conflit d'intérêts n'est pas apparent comme il l'était à ce moment-là. Ce seront les règles générales. Nous ne pourrons pas échapper aux règles des conflits d'intérêts, mais nous tomberons sous les règles générales qui s'appliquent à toute corporation incorporée en vertu des lois de la province du Québec, que ce soit sous la partie I ou sous la partie III.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Montminy, est-ce que vous avez...

Mme De Champlain (Francine): De Champlain.

Une voix: De Champlain.

Mme De Champlain: Il est tout simplement remplacé parce qu'il est devenu non nécessaire, cet article-là, comme vient de l'expliquer, d'ailleurs, Mme Trudel. Ce sont les dispositions générales qui vont s'appliquer.

(Consultation)

M. Garon: Pourquoi la Loi sur les chemins de fer ne s'applique-t-elle pas à la Compagnie? En fait, c'est une compagnie de chemin de fer, que ce soit touristique ou non. La Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas à la Compagnie. Dans la Loi sur les chemins de fer, il y a des normes de sécurité qui sont très importantes. Je me rappelle, quand on a refait toute la Loi sur les chemins de fer avec... La Loi sur les chemins de fer du Québec...

(Consultation)

M. Garon: Si ma mémoire est bonne, il y a des normes de sécurité dans la loi sur les compagnies de chemin de fer.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Montminy.

Des voix: De Champlain.

La Présidente (Mme Bélanger): De Champlain.

Mme De Champlain: Concernant la sécurité dans les chemins de fer, il y a déjà une loi qui existe, c'est la loi sur le transport terrestre guidé qui prévoit toutes les normes de sécurité concernant les chemins de fer. Cette loi-là va s'appliquer à la présente corporation qu'on crée par le présent projet de loi. Par ailleurs, si on exclut l'application de la loi actuelle, le **C-14,** au projet de loi, à la corporation sans but lucratif, c'est justement parce que la Loi sur les chemins de fer actuelle s'applique principalement à des compagnies de chemin de fer à capital-actions, ce qui n'est pas le cas de la présente corporation que nous sommes en train de créer par le présent projet de loi. Alors, on a fait l'exercice, Me Trudel et nous-même, on a analysé article par article, chacun, puis on a pu se rendre compte qu'il n'y en avait aucun qui pouvait vraiment s'appliquer au projet de loi actuel, à la compagnie actuelle, qui est une compagnie sans but lucratif.

M. Garon: Mais pourquoi l'article 3… **«C'est-u»** l'article 3? Oui, l'article 3 disait que ça s'appliquait. L'article 3 disait: «La Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., chapitre C-14) s'applique à la Compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais.» Ça reste toujours une compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais.

Mme De Champlain: Oui.

M. Garon: Mais pourquoi on disait, à l'article 3, que ça s'appliquait, puis, maintenant, on dit que ça ne s'applique plus?

Mme De Champlain: C'est justement, après avoir révisé l'article, refait l'exercice, on s'est rendu compte que ces dispositions n'étaient pas nécessaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Je semble noter aux commentaires de Me Garon un souci particulièrement au niveau de la sécurité. Effectivement, comme l'indique ma collègue, la loi sur le transport terrestre guidé s'applique non seulement à la corporation visée dans le projet de loi sous étude ce matin, mais elle s'applique déjà à nos opérations, et nous avons déjà dû nous conformer à ces règles pour pouvoir opérer, et c'était l'exemple que nous vous donnions également en mesure d'assurance-responsabilité, que ce soit pour certaines voies à 15 000 000 $ ou celles du CP à 25 000 000 $. Alors, au niveau de la sécurité, toutes les règles qui s'appliquent de façon générale en matière de chemin de fer s'appliquent au projet qui est devant vous aujourd'hui.

M. Garon: Mais, là, c'est parce que c'est un changement complet par rapport au projet de loi existant. L'amendement dit exactement le contraire de ce qu'il disait lors du dépôt en Chambre. Selon les règlements, nos règlements, ce n'est plus un amendement, parce qu'on dit le contraire.

La Présidente (Mme Bélanger): On appelle ça un amendement pareil, parce que l'article...

M. Garon: Non, non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça arrive très souvent, M. le député de Lévis, que, même dans les projets de loi publics, on remplace un article par un autre.

M. Garon: Oui, mais on ne dit pas que c'est exactement... Ça, ça dit le contraire à 100 %. Quand on dépose...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, quand on remplace un article par un autre, c'est toujours à 100 %.

M. Garon: Non, non, non, non. Non, non, non. Pas nécessairement. C'est souvent la façon de le formuler différemment.

La Présidente (Mme Bélanger): Le sens.

M. Garon: C'est parce que c'est plus facile de le formuler de cette façon-là que de l'amender, sauf que l'amendement n'a pas pour effet, normalement, de faire complètement disparaître l'article. Ce n'est plus un amendement, à ce moment-là. Ce n'est plus un amendement comme tel, à moins qu'on dise qu'on veut l'abroger, que le but de l'amendement, c'est de l'abroger complètement. Là, on change complètement, à 100 %, les règles qu'on avait déposées à l'Assemblée nationale. Quand on a déposé le projet de loi, on disait que la Loi sur les chemins de fer s'appliquait. Là, on fait un amendement, puis on dit: Ça ne s'applique plus. On dit exactement le contraire. Ce n'est pas un amendement, ça. Un amendement, ça change le texte principal. Ça ne le fait pas disparaître complètement. Là, c'est comme si on disait...

La Présidente (Mme Bélanger): Me De Champlain.

M. Garon: Je disais: C'est noir; maintenant, je dis: C'est blanc.

Mme De Champlain: Pour répondre à votre question, M. Garon, c'est que, maintenant, c'est la Loi sur les compagnies qui s'applique. Alors, c'est déjà un point important. Dans l'article qui a été déposé, il y avait plusieurs articles aussi qui ne s'appliquaient pas

dans la Loi sur les chemins de fer, puis on a compensé, justement, en disant que c'est la Loi sur les compagnies qui s'applique. Si vous le désirez, je peux faire l'exercice avec vous de chacun des articles qui étaient exclus et on peut voir pourquoi nous les avons, finalement, retirés. En grande partie, c'est la Loi sur les compagnies qui s'applique, puis, comme je le disait tantôt, il s'agit d'une compagnie de chemin de fer à but non lucratif et l'actuelle Loi sur les chemins de fer s'applique surtout à des compagnies de chemin de fer à capital-actions. Puis il y a beaucoup de dispositions dans la Loi sur les chemins de fer qui sont désuètes aussi.

M. Garon: Oui, mais là vous dites: Ça s'applique surtout à des compagnies à capital-actions.

Mme De Champlain: Ou principalement.

M. Garon: Et vous dites qu'il y a des articles qui sont désuets. Mais la loi reste en vigueur. Pour moi, une loi qui n'est plus en vigueur, elle est changée. Mais là, pour nous, la loi, tant qu'elle n'a pas été changée, tant qu'elle n'a pas été abrogée, elle existe telle qu'elle est.

Mme De Champlain: Oui.

M. Garon: Alors, ça, c'est une question d'opinion, de dire si elle est désuète ou non. On ne peut pas marcher en se disant que quelqu'un dit que la loi est désuète. Bien, la loi est là. Le Parlement ne l'a pas changée, donc, pour moi, elle n'est pas désuète, elle existe. Elle est là. On ne peut pas présumer que la loi est désuète. Vous dites qu'elle s'applique surtout aux compagnies à capital-actions. Donc, elle ne s'applique pas seulement aux compagnies à capital-actions.

(11 h 40)

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Me Garon, la Loi sur les chemins de fer, le premier argument que j'aimerais faire valoir pour mes clients, c'est que, si toutes ces dispositions avaient été telles qu'elles s'appliquaient, en fait, nous ne serions même pas ici aujourd'hui parce que nous aurions retrouvé à l'intérieur de cette loi les dispositions requises pour obtenir un statut de compagnie de chemin de fer. Ce qui apparaît impossible à la lecture de la loi, puisque la constitution que nous présentons au niveau d'un groupe à but non lucratif, des municipalités, des promoteurs privés, c'est un chapitre qui ne se présente pas dans la Loi sur les chemins de fer telle qu'elle se présente.

D'autre part, dans la première version du projet de loi où on parlait de la Loi sur les chemins de fer, il faut se rappeler que, par ce projet, on vous demandait de créer pratiquement de toutes pièces une corporation et de lui donner des pouvoirs un peu ici et là pour la faire sur mesure. Or, maintenant, nous vous présentons un projet de loi qui crée une compagnie, mais qui est entièrement soumise aux règles de la Loi sur les compagnies et qui s'appliquent à toute compagnie incorporée sous la partie IIIA. Et la Loi sur les chemins de fer, les dispositions qui y sont n'apportent rien au niveau de la constitution corporative et au niveau de la sécurité pour les chemins de fer. Comme je vous l'expliquais tout à l'heure, c'est la loi sur le transport ferroviaire guidé qui s'applique, et cette loi a application sur la corporation. Elle n'est absolument pas exemptée.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites. Je comprends très bien ce que vous dites. Ce n'est pas le point que je touche, moi, là. Le point que je touche, c'est que, en droit parlementaire, quand on dépose une loi à l'Assemblée nationale — et ça, moi, je déplore ça, qu'on ne soit pas assez conscients de ça — ce n'est pas pour le confort des fonctionnaires, ce n'est pas pour le confort des parlementaires; c'est pour aviser le public. Et là, si les parlementaires comprenaient ça, et même nos leaders comprenaient ça, ils auraient compris beaucoup de choses. Quand on dépose une loi à l'Assemblée nationale, c'est pour que le public sache que ça, ça a été déposé et puisse le regarder et réagir s'il a à réagir. Si, après ça, en commission parlementaire, on refait un nouveau projet de loi, moi, à mon avis, on induit la Chambre en erreur; pas rien que la Chambre, c'est-à-dire principalement le public. Parce que le public, lui, il voit le projet de loi, puis supposons qu'il dit: Je n'ai rien à dire par rapport à ce projet de loi là, mais il ne peut pas supposer qu'en commission parlementaire, après ça, on refasse un nouveau projet de loi.

Moi, à mon avis, un projet de loi qui a autant de changements, puis je comprends, puis je ne vous dis pas que vous n'auriez pas dû procéder comme ça, à faire les amendements que vous faites, mais, à mon avis, ça aurait dû se faire sous forme de dépôt d'un nouveau projet de loi. Parce que les gens, ils ont vu un projet de loi qui était déposé, puis, maintenant, c'est un nouveau projet de loi, au fond. L'autre fois, quand on a fait l'étude au mois de mars en commission parlementaire, ce qu'on avait devant nous, c'était un projet de loi, quand les amendements sont arrivés, qui était complètement changé par rapport au projet de loi qu'on avait regardé. Là, aujourd'hui, on a devant nous un nouveau projet de loi.

Moi, je vais vous dire une chose. Je ne suis pas sûr que la présidence de l'Assemblée nationale ne devrait pas, à cause de la sécurité que le public a le droit d'avoir, ne pas permettre que les choses se fassent de cette façon-là. Les parlementaires ne légifèrent pas, ne font pas des ententes... le règlement n'est pas là pour notre confort personnel. Il est là pour protéger le public, pour que le public puisse dire: Bien, il y a un projet de loi qui a été déposé, il est de telle nature, je le regarde, je n'ai rien à dire sur ce projet de loi là. Mais, si ça en avait été un autre, possible qu'il aurait réagi. Je ne le sais pas. Peut-être qu'il n'aurait pas réagi non plus. Sauf qu'il y a beaucoup de règles qu'on escamote souvent au Parlement avec des ententes entre leaders qui n'ont pas

pour but de faciliter la tâche des leaders. Au contraire, c'est pour renseigner le public, que le public puisse intervenir. Et, au rythme où on légifère au Parlement de Québec, qui est très vite...

Je ne dis pas dans votre cas. Vous l'avez déposée à l'automne, la loi a été déposée à l'automne, les gens ont eu le temps dans ce cas-là. Elle a été déposée à l'automne, puis on est arrivé au mois de mars, ils ont eu du temps. Les gens peuvent se plaindre d'autres choses, mais ils ne peuvent pas se plaindre que le projet de loi n'a pas été déposé et n'a pas été pendant quelques mois devant l'Assemblée nationale. Moi, je pense même que c'est souhaitable qu'un projet de loi y soit quelques mois pour que les gens puissent en prendre connaissance. Là, on dit: Si le projet de loi a été déposé pendant quelques mois, bien, là, normalement, il y a eu des délais qui étaient corrects.

Sauf qu'actuellement ce qu'on est en train de nous dire, nos dispositions, on dit le contraire exactement de ce qu'on avait dit, parce que c'est un autre projet de loi, en réalité. On ne procède pas de la même façon du tout, du tout. C'est comme si c'était un projet de loi différent. C'est pour ça que je me dis que ce n'est plus des amendements, là; c'est qu'on change complètement la nature du projet de loi. Je ne dis pas qu'on a tort de faire ça, sauf que le public a le droit d'être au courant. Le public, il ne le sait pas, les amendements qu'on a reçus, il n'est pas au courant de ça.

On le fait sur un projet de loi. Vous allez peut-être me dire: Sur ce projet de loi là, il y a plus ou moins de conséquences. Vous pourriez le dire. Vous pourriez dire ça. Vous pourriez dire: C'est peut-être bien meilleur. Mais ça pourrait se faire dans un projet de loi qui aurait des conséquences épouvantables pour le public. On ne peut pas procéder comme ça, à mon avis; on n'a pas le droit de procéder comme ça, à mon avis, parce qu'on change le projet de loi complètement. Là, ce n'est plus une compagnie de même nature que celle qu'on formait lors du dépôt du projet de loi. Je ne dis pas que ce que vous faites n'est pas mieux que ce qui était fait au point de départ. Je ne dis pas que les amendements... Ce n'est pas ça que je dis. Sauf que le public, lui, il a pensé que c'était tel projet de loi qu'on étudiait, puis, dans le fond, c'était un autre.

M. Elkas: Vous avez raison. Mais le fond ne change pas.

M. Garon: Bien, moi, je ne le sais pas. Quand on fait un projet de loi, on ne sait jamais comment ça affecte des droits des gens. On ne le sait jamais comment ça affecte des droits des gens. On ne peut pas prévoir toutes les hypothèses. J'en ai tellement vu, j'en ai vu. Quand je vous demandais, l'autre jour, la passe... le minibus. Même le monsieur, quand il m'a téléphoné, il a commencé par être en mosus après moi parce qu'il a dit: Pourquoi avez-vous laissé passer ça? Bien, j'ai dit: Écoutez, moi, je ne peux pas voir toutes les conséquences. Je ne m'en rappelais pas à ce moment-là; on a revu aux galées ce qu'on avait demandé. Mais ça affectait des gens parce qu'on changeait la définition de «minibus», puis le nombre de sièges changeait. Alors, lui, il avait des autobus, cette personne-là avait des autobus qui étaient corrects selon la définition existante. En changeant la définition, son minibus était trop petit. Il ne pouvait plus rentrer... ça devenait un taxi. Parce que, au lieu d'avoir sept sièges, ça prenait neuf sièges. Ça devenait un véhicule de promenade. Ça l'affectait directement.

Et, souvent, les projets de loi sont trop vites, les gens n'ont pas le temps de s'en rendre compte. C'est dans ce sens-là. On ne peut pas tout prévoir. Puis les gens, je pense, n'ont pas tort de dire, à ce moment-là: Bien, c'est allé tellement vite, comment voulez-vous que je sois au courant de tous les projets de loi qui passent devant l'Assemblée nationale? C'est pour ça, moi, j'ai toujours été très strict sur les délais parce que les délais, à mon avis, sont là pour protéger le monde. Ils ne sont pas là pour notre confort. C'est pour que les gens puissent dire: Le projet de loi que vous allez adopter, il va avoir telle conséquence sur moi. Nous autres, on dit: Oups! Puis le ministre le premier va peut-être bien dire: On ne voulait pas ça, mais personne ne m'a dit ça. Ou bien nous, dans un projet de loi, on essaie de voir les trous. On ne les voit pas tous, les trous qu'il peut y avoir dedans. Et les avocats ne les voient pas tous non plus. Des fois, les gens disent quelque chose puis... C'est pour ça que la procédure parlementaire est très importante, parce qu'elle a pour but, aussi, de protéger le monde.

Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté sur division.

L'article 4, tel qu'amendé, est adopté sur division.

J'appelle l'article 5. L'article 5 est remplacé par le suivant:

«Les personnes agissant à titre d'administrateur du Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc. sont les administrateurs provisoires de la Compagnie et leur nombre constitue le nombre d'administrateurs permanents à élire. Ils demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient dûment remplacés et sont réputés être les membres fondateurs de la Compagnie.»

Est-ce qu'il y a des explications à cet article? Non.

Des questions, M. le député de Lévis?

M. Garon: Ils sont combien?

M. Cholette: Nous sommes cinq.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Là, l'amendement remplace un article qui dit, qui disait, ou qui dit, il n'est pas encore remplacé: «La Compagnie de chemin de fer touristique de l'Outaouais et la Compagnie de chemin de fer Hull-

Chelsea-Wakefield sont soumises à la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (1988, chapitre 57).» Ça veut dire...

(11 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Me De Champlain.

Mme De Champlain: Nous l'avons remplacé, effectivement, parce que la loi sur le transport terrestre guidé est une loi d'ordre public, alors elle s'applique à toute compagnie de chemin de fer. Donc, il n'y a pas lieu de préciser dans le projet de loi que cette loi est applicable à la compagnie que nous créons par le présent projet de loi.

(Consultation)

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 5 est adopté sur division.

L'article 5, tel qu'amendé, est adopté.

Alors, j'appelle l'article 6. L'article 6 est remplacé par le suivant:

«Le siège social de la compagnie est situé dans la ville de Hull.»

Adopté? L'amendement est adopté?

M. Garon: Un instant. C'est parce que ça... Là, l'article 6 est complètement changé, mais il faut dire que...

La Présidente (Mme Bélanger): Il est remplacé.

M. Garon: Bien, là, on l'a rendu inutile, parce que ça devient une compagnie de loisirs, qui exploite un chemin de fer, alors qu'essentiellement on disait que la compagnie continuait, à l'article 6, même si elle était une compagnie de chemin de fer, elle continuait à fonctionner, même si elle n'exploitait plus un chemin de fer, pendant 12 mois. Là, on a procédé différemment. On dit la même chose en réalité, par exemple.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: Simplement pour, de nouveau, éclairer la commission parce que Me Garon étudie présentement... Bon, on vient de passer les articles 5, 6 et 7, et il remarque que ce sont des articles qui n'existent plus parce qu'il n'y avait pas lieu de les reprendre. Et de nouveau, Me Garon, la raison en est que le premier projet étant présenté par une compagnie fédérale, c'est pourquoi on disait, par exemple, dans l'article 5, que la loi sur le transport guidé s'y appliquait. On ne voulait pas qu'un jour la question se pose, à savoir si on donnait des pouvoirs provinciaux à une compagnie fédérale.

C'est la même chose dans les articles 6 et 7. On voulait s'assurer que cette compagnie fédérale régirait tout de suite ce qu'elle ferait s'il y avait cessation d'opérations, etc., parce qu'on lui donnait des pouvoirs provinciaux. Maintenant, c'est une compagnie provinciale. Alors, la question ne se pose plus. Elle est régie par les lois normales de toutes les corporations.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 6 est adopté.

M. Garon: L'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 6 est adopté.

L'article 6, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 7. Remplacer l'article 7 par le suivant:

«Pour les fins de la présente loi, les deux premières lignes de l'article 28 de la Loi sur les compagnies sont remplacées par ce qui suit:

"28. La Compagnie peut être dissoute, à sa demande, si elle démontre à l'Inspecteur général qu'elle y est autorisée par le ministre des Transports et:".»

Est-ce que vous avez des commentaires?

M. Garon: Quelle était la teneur des deux premières lignes de l'article 28?

Mme Trudel: Le vrai article?

M. Garon: Oui.

Mme Trudel: Alors, ça dit: «La compagnie peut être dissoute, à sa demande, si elle démontre à l'Inspecteur général...» Cependant, le ministre créant la loi, nous devons lui donner le droit de la dissoudre, et c'est pourquoi vous voyez ce remplacement.

(Consultation)

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 7 est adopté.

L'article 7, tel qu'amendé, est adopté.

J'appelle l'article 8. Dans l'article 8, on dit que les articles 8 et 9 sont remplacés par les suivants:

«La Compagnie assume les droits et obligations contractuels du Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc. relatifs...»

M. Garon: Là, c'est trop, deux amendements en même temps. Pourquoi on fait ça, là?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que l'article 9, c'est: «La présente loi entre en vigueur...»

M. Garon: Oui, on peut le remplacer, lui aussi, et on rajoute un article 10 après.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Alors, l'article 8 est remplacé par... Parce que l'autre côté, c'est l'article 9.

M. Garon: Ce serait mieux de voter ça un par un, puis rajouter un article 10. On pourrait mettre un amendement pour ajouter un article 10.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on divise ça en deux.

M. Garon: Amender deux articles en même temps, je n'ai jamais vu ça.

La Présidente (Mme Bélanger): On en apprend des nouvelles, ce matin.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): On en apprend des nouvelles, ce matin.

Une voix: Une bonne école.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 8 est remplacé par le suivant:

«La Compagnie assume les droits et obligations contractuels du Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc. relatifs à l'exploitation de la ligne de chemin de fer Hull-Chelsea-Wakefield et les biens relatifs à cette exploitation sont transférés à la Compagnie.

«Une corporation à qui la Compagnie confie, conformément à l'article 2, l'exploitation d'une ligne de chemin de fer peut assumer les droits et obligations contractuels de la corporation 275-4541 Canada inc. relatifs à cette exploitation.»

M. Garon: Est-ce que le ministre pourrait, ou bien on pourrait nous donner des explications pourquoi, même si on fait les amendements, 8 par 8 et 9 par 9... Est-ce qu'on peut donner des explications? Qu'est-ce qu'on veut changer exactement et pourquoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Trudel.

Mme Trudel: L'ancien article 8, Me Garon, indiquait que tous les actes juridiques antérieurs à la création des compagnies étaient validés. C'est le même sens que vous retrouvez ici. On y indique, par loi, que la Compagnie qui est créée par le projet de loi assumera les droits et obligations contractuels du Conseil — je vous ai remis plusieurs documents qui démontrent des engagements contractuels qui existent déjà, pour le passé et pour le futur, entre le Conseil de développement et différents intervenants — pour éviter d'avoir à resigner tous ces contrats qui sont déjà enregistrés au bureau d'enregistrement et à la connaissance du public. Le projet de loi fait que la Compagnie assume ses droits et obligations contractuels, et la même chose pour la corporation, puisque le Conseil a déjà confié l'exploitation du projet à la compagnie numérique Canada inc. Le projet de loi permet à cette compagnie de transférer ses obligations à la québécoise qui a été incorporée et dont je vous ai parlé au début de cette session.

Alors, c'est le but de la disposition, c'est pour valider, comme le faisait l'ancien article 8, les actes juridiques antérieurs passés par les deux corporations.

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

M. Garon: Attendez un peu.

(Consultation)

M. Garon: L'article 8, adopté.

(12 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 8 est adopté.

L'article 8, tel qu'amendé, est adopté.

J'appelle l'article 9. Il est changé par le suivant:

«L'enregistrement d'une copie conforme de la présente loi se fait par dépôt.

«Cet enregistrement peut être porté à l'index des immeubles pour les immeubles décrits dans un avis au régistrateur, lequel avis indique le numéro sous lequel la présente loi a été enregistrée.

«S'il n'est pas donné par acte notarié, un tel avis doit être approuvé par résolution du conseil d'administration de la Compagnie.»

(Consultation)

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 9 est adopté.

Il y a un nouvel article, l'article 10.

«La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici le jour de la date de la sanction de la présente loi).»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a aussi un amendement au préambule de la loi.

M. Garon: C'est quoi, vous dites?

La Présidente (Mme Bélanger): Un amendement au préambule de la loi. Alors, est-ce que vous voulez que je le lise ou... C'est remplacer le préambule qui

était dans le projet de loi 244 par l'amendement. On remplace le préambule.

M. Garon: Vous pouvez le lire.

La Présidente (Mme Bélanger): Remplacer le préambule par le suivant:

«Attendu que les municipalités de Hull, Chelsea et La Pêche ont résolu de promouvoir le développement et l'exploitation d'un produit touristique bénéfique à leur collectivité;

«Que pour réaliser ces fins, elles ont initié le processus de création de la corporation "Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc.", constituée le 18 juin 1986 en vertu de la Loi sur les corporations canadiennes (S.R.C., 1970, chapitre C-32);

«Que le Conseil a développé le concept d'un train touristique dans le corridor Hull-La Pêche et que ce train opère effectivement depuis le 27 juin 1992;

«Que, pour la réalisation, la mise en oeuvre et l'exploitation de ce train touristique, le Conseil s'est associé à 275-4541 Canada inc., compagnie constituée le 25 septembre 1991 en vertu de la Loi sur les sociétés par actions (L.R.C., 1985, chapitre C-44);

«Que l'acquisition des biens ou droits nécessaires à la réalisation du projet a amené le Conseil de développement touristique Hull-Chelsea-La Pêche inc. à conclure divers contrats et conventions, dont, notamment, des baux emphytéotiques de 25 ans avec la ville de Hull et la municipalité de La Pêche et un bail renouvelable pour des périodes de cinq ans jusqu'en l'an 2017 avec la municipalité de Chelsea;

«Que le train touristique Hull-Wakefield est un projet moteur dans la stratégie de développement touristique de la région de l'Outaouais en raison, entre autres, de sa localisation à proximité de la capitale nationale;

«Qu'aux fins d'assurer le respect des obligations existantes et de doter la région de l'Outaouais d'un véhicule capable de garantir la continuité des opérations de chemin de fer à des fins touristiques, il est approprié de constituer une compagnie de chemin de fer.»

M. Garon: Les préambules des projets de loi, ça ne devrait pas être des préambules promotionnels, ça devrait être uniquement factuel. Moi, je suis un peu étonné, même, qu'on dise des choses comme ça. «Bénéfique à leur collectivité», on n'a pas à adopter ça, nous autres. On ne le sait pas. Ça devrait dire qu'ils veulent exploiter un produit touristique dans leur municipalité. Ce n'est pas à nous autres, on n'a pas à... Il y a des paragraphes là-dedans... Moi, je suis un peu étonné qu'on... On a une méthode législative, on n'a pas à adopter des articles promotionnels.

On dit que c'est un projet moteur. Bien, on n'a pas à voter ça, nous autres, normalement. Là, on est en train de nous demander de voter des articles qui qualifient. Ça peut être bon, puis ça peut être pas bon. On ne le sait pas. Ça peut être bon, puis ça peut être mal administré. Je ne veux pas faire d'allusion à rien ou aux gens qui sont là, ce n'est pas ça. Je veux dire, sur le plan de la rédaction, les projets de loi ne devraient pas avoir un aspect publicitaire ou promotionnel. Là, on nous demande de voter ça. Comment voulez-vous qu'on... C'est parce que c'est comme si l'Assemblée nationale votait en disant... Là, nous autres, on vous dit, aux gens: On vient de voter, on voudrait vous dire que le produit touristique est bénéfique à la collectivité. Nous autres, ça devrait se contenter d'être factuel, pas promotionnel. C'est parce qu'il peut arriver toutes sortes de choses là-dedans. Quand on va changer des successions, on pourra dire quasiment: Comme la personne qui est décédée a fait le plaisir à ses successeurs de s'en aller...

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

M. Garon: Tu sais, tant qu'à y être. Parce que, autrement, ils n'auraient pas touché l'argent.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je trouve que le projet de loi devrait être uniquement factuel. Nous autres, on n'a pas à se prononcer là-dessus. On se prononce par rapport à un projet de loi... Vous voyez, comme aujourd'hui, moi, il y a des choses avec lesquelles je ne suis pas d'accord. Je l'ai dit pourquoi, tout ça, parce que, là... Mais je ne veux pas empêcher non plus, alors je dis: Sur division. C'est parce que je me dis qu'il y a deux affaires dans l'affaire, aujourd'hui: il y a des gens qui sont élus, qui ont des responsabilités par rapport à leurs gens; il y a un gouvernement qui est en place. Je le sais que, sur le plan technique, on pourrait faire autre chose. En même temps, est-ce que j'ai le droit, face à des gens qui ont des responsabilités envers leur population... J'ai des obligations, comme Opposition, à faire valoir des choses qui, à mon avis, ne sont pas correctes. Mais, là, à mon avis, on devrait changer ça, parce que ça n'a pas de bon sens qu'on fasse des articles, des préambules promotionnels dans les projets de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a juste le premier paragraphe, en réalité.

Une voix: ...

M. Garon: Non, s'ils disaient, au lieu: «...d'un produit touristique dans leur municipalité». C'est ça, qu'ils font. Au fond, le corridor est... D'ailleurs, c'est ça que disait le premier, ils disaient «bénéfique» aussi, mais ils disaient: dans le corridor de la municipalité. Plutôt que «bénéfique», on ne le sait pas, on n'a pas d'affaire à voter là-dessus, nous autres.

M. Elkas: On peut le retirer. Moi, j'aimerais ça.

La Présidente (Mme Bélanger): On peut faire un amendement.

M. Elkas: Vous avez raison. C'est la première fois que j'en vois un semblable.

M. Garon: Moi, c'est la première fois que je vois ça...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, «attendu que les municipalités...

M. Garon: ...autant de promotion dans le préambule.

La Présidente (Mme Bélanger): ...de Hull, Chelsea et La Pêche ont résolu de promouvoir le développement et l'exploitation d'un produit touristique dans leur collectivité» ou «dans leur municipalité».

M. Garon: «Dans leur région», ou comme ils veulent.

M. Elkas: On retire «bénéfique». Puis il y en a un autre aussi, M. le député?

M. Garon: Vous en avez un autre à une place. Ils disaient que c'était «un projet moteur».

. **M. Elkas:** C'était le «projet moteur».

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça veut dire qu'il y a un amendement qu'on change comme ceci dans le préambule: «Attendu que les municipalités de Hull, Chelsea et La Pêche ont résolu de promouvoir le développement touristique et l'exploitation d'un produit touristique dans la région».

M. Elkas: O.K. «Dans leur région».

La Présidente (Mme Bélanger): Dans «leur région» ou «la région»?

Une voix: «La région».

La Présidente (Mme Bélanger): «La région»?

M. Garon: «Dans leur collectivité».

La Présidente (Mme Bélanger): «Leur région»?

M. Garon: Ça peut être «dans leur collectivité».

M. Elkas: Tu peux le laisser, «collectivité».

La Présidente (Mme Bélanger): «La» ou «leur»?

Des voix: «Leur».

M. Garon: Ça peut être «dans leur collectivité».

M. Elkas: Ça peut rester, «leur collectivité».

M. Garon: J'enlèverais «bénéfique à» pour «dans leur collectivité».

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est mieux «dans leur région» que «dans leur collectivité».

M. Garon: C'est parce que, eux autres...

La Présidente (Mme Bélanger): «Bénéfique à la collectivité», ça va. C'est mieux «dans leur région»?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, «dans leur collectivité». Alors, cet amendement-là au premier paragraphe est adopté?

M. Elkas: Adopté. L'autre, c'est dans...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est quel paragraphe?

M. Elkas: C'est le premier paragraphe de la deuxième page: «Que le train touristique Hull-Wakefield est un projet moteur dans la stratégie de développement touristique de la région...» Je ne sais pas ce qu'on pourrait faire.

Une voix: On peut l'enlever au complet.

M. Elkas: On peut l'enlever au complet.

M. Cholette: Peut-être changer «projet majeur» pour «une composante».

M. **Elkas:** «Composante majeure»?

M. Cholette: «Une composante de la stratégie de développement touristique dans la région». C'est parce que ça fait partie du...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la troisième page, pas la deuxième.

M. Garon: Pourquoi on ne dit pas: «...fait partie de la stratégie»?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): «Que le train touristique Hull-Wakefield est une composante dans la stratégie de développement touristique de la...»
(12 h 10)

Des voix: «Fait partie».

La Présidente (Mme Bélanger): «Fait partie de la stratégie».

M. Elkas: «Fait partie de la stratégie».

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on enlève «est un projet moteur», puis on dit: «Que le train touristique Hull-Wakefield fait partie de la stratégie de développement». Est-ce que cet amendement, ce sous-amendement est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement sous-amendé est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.

Le titre est changé: Remplacer le titre du projet de loi par le suivant: «Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais».

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le titre est adopté.

Est-ce que l'ensemble du projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

M. **Garon:** Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'ensemble du projet de loi est amendé tel... Est-ce que, M. le ministre, vous voulez faire une...

M. Elkas: Non. Nous remercions, je remercie...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, un instant. Est-ce que vous voulez faire une motion de renumérotation?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): C'est correct. C'est parce que, là, on a rajouté un article, mais ça a été un article rajouté au complet et non pas... Alors, y a-t-il des commentaires finals?

Remarques finales

M. Elkas: C'est pour souhaiter bon succès aux gens de la région et surtout au promoteur qui a des prévisions optimistes. On va peut-être allumer des chandelles pour vous, monsieur.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Ça va être apprécié, M. le ministre. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Est-ce qu'il y a des commentaires, M. le député de Lévis?

M. Jean Garon

M. Garon: Moi, vous avez remarqué que j'ai voté sur division, et je vais vous dire pourquoi. Le député de Jonquière l'avait dit un peu la dernière fois. À mon avis, c'est un événement très important qui est posé, même si on change le concept, c'est-à-dire que c'était une compagnie de chemin de fer à la base et, aujourd'hui, c'est une compagnie touristique qui exploite un chemin de fer. Au fond, c'est l'approche qui est différente. Il me semble que le gouvernement aurait dû s'impliquer davantage. Je ne pense pas au ministère des Transports, je pense au ministère de Affaires municipales.

J'ai assisté à ce qui se passe actuellement dans la démutualisation des compagnies d'assurances. À mon avis, c'est un désastre. Pourquoi? Parce que le gouvernement avait promis un chapitre sur la démutualisation des compagnies d'assurances et, actuellement, on est en train de les démutualiser une par une, alors que le chapitre n'a pas lieu, n'est pas là. Des gens, pendant des générations, ont encouragé des compagnies d'assurances au Québec comme compagnies d'assurances mutuelles — aujourd'hui, il y a des sommes d'argent considérables d'impliquées — qui sont démutualisées par bill privé, où la mutualisation est complètement modifiée et, après ça, on revient avec un deuxième bill qui ne respecte plus du tout ce que disait le premier. Une fois que les engagements qu'on avait pris par rapport à la première période ne se réalisent pas, on arrive avec autre chose. Finalement, on arrive avec des compagnies qui ne seront plus des mutuelles d'assurances, qui vont devenir complètement autre chose, alors que le ministère des institutions financières aurait dû se commettre et dire, s'il y a démutualisation des compagnies d'assurances, comment ça va se faire. C'est parce qu'il y a des droits des gens là-dedans et, actuellement, à mon avis, ce n'est pas correct ce qu'on fait là, alors que des gens, pendant des dizaines d'années, au Québec, ont adhéré à des sociétés mutuelles d'assurances, ont donné leur solidarité, et là, aujourd'hui, à toutes fins pratiques, ils se font jouer — ne nous contons pas d'histoire — sans qu'on puisse évaluer les conséquences de ça, sans qu'il y ait une analyse vraiment approfondie.

Aujourd'hui, dans l'affaire des municipalités, c'est une première, dans le sens qu'on parle beaucoup de développement régional. Qui va faire le développement régional? Ça va être les municipalités, les MRC, les groupes de municipalités? De quelle façon? Comment ça va être assumé? Comment les risques vont être assumés? Actuellement, il n'y a pas de débat qui se fait là-dessus.

On procède par bill privé avec une municipalité qui embarque, mais, en même temps, des gens qui observent, qui constatent que le gouvernement les laisse s'embarquer dans un bill privé, alors qu'il n'a pas établi de stratégie d'ensemble par rapport à cette orientation-là. Tantôt, si ça marche bien, on n'entendra sans doute parler de rien. S'il y a des problèmes là, les gens seront les premiers à blâmer le gouvernement d'avoir fonctionné de cette façon-là. Je ne dis pas qu'en soi c'est mauvais. Ce n'est pas ça que je dis. Je dis que le gouvernement, par rapport à une orientation de cette nature, devrait se commettre davantage, devrait s'impliquer davantage et indiquer à l'avenir comment il voit le rôle que peuvent jouer les municipalités si les municipalités peuvent s'embarquer dans une orientation de cette nature.

Parce que, là, une municipalité n'est plus, à ce moment-là, une corporation qui donne des services collectifs, mais devient aussi un organisme qui joue un rôle de promotion économique, qui n'est pas nécessairement mauvais — ce n'est pas ça que je veux dire. Mais dans quel cadre, selon quelles balises, de quelle façon elle doit le faire, ça, c'est... Il y a un cadre qui a été dressé par les municipalités. Qu'est-ce qui arrivera dans l'avenir? Personne ne le sait. Il y a des risques là-dedans. Quand on fait une entreprise, on ne pense jamais que ça va mal aller, on souhaite toujours que ça aille bien. On a vu que, la première année, on pensait arriver sans déficit. Il y a un déficit de près de 300 000$, 294 000 $. Cette année, on anticipait un revenu au-dessus de 300 000 $, un revenu net. On a dit: Si on peut arriver sans perte cette année, on va être contents et, si on peut faire un peu plus, tant mieux. Je ne dis pas que les gens sont de mauvaise foi, ce n'est pas ça que je veux dire, c'est qu'il y a des risques, et dans quel cadre les municipalités **peuvent-elles** assumer ces risques-là?

Je pense, à mon avis, que le ministère des Affaires municipales n'a pas fait son travail là-dedans. Je comprends le ministre des Transports, il est mal pris face à ça, lui, parce qu'il n'est pas le ministre des Affaires municipales, il est le ministre des Transports, puis c'est des gens qui s'impliquent dans le transport, même le transport touristique. Lui, il ne peut pas être de mauvaise humeur. Habituellement, à d'autres endroits, il souhaite que les municipalités s'impliquent. Je pense que, dans la grande région de Montréal, au contraire, c'est ça qu'il souhaite. Alors, lui, il ne peut pas être de mauvaise humeur. Sauf que le ministre des Affaires municipales, **là-dedans,** il ne fait pas son travail. Il a beau faire la morale à tout le monde, il ne fait pas son travail, et, à mon avis, le ministre des Affaires municipales, par rapport à une implication comme celle-là, aurait dû se commettre. Il devrait y avoir des avis des Affaires municipales, de quelle façon ça peut se faire.

Il y a toutes sortes de choses qui sont faites dans une opération comme celle-là qui sont... C'est nouveau, ça ne s'est jamais fait avant. Un jour, peut-être que les gens des Affaires municipales diront: On a eu l'expérience de Hull, puis là, maintenant, voici comment il faudrait procéder — l'expérience de **Hull-Chelsea-La** Pêche. Je suis persuadé que, d'une façon ou d'une autre, ça va influencer ce qui va se faire à l'avenir au gouvernement. À mon avis, le ministre des Affaires municipales aurait dû, dans un projet comme celui-là, se commettre beaucoup, davantage pour donner une orientation, ou encore, s'il considérait ce projet-là comme un projet-pilote, s'impliquer comme tel.

Qu'est-ce qui va arriver maintenant? Il va arriver sans doute une deuxième municipalité qui va avoir un deuxième projet. Je me rappelle, dans Bellechasse, une municipalité qui, à un moment donné, était rendue dans une compagnie d'ordinateurs. Ils opéraient une compagnie d'ordinateurs. Dans le fond, ils ne sont pas les premiers, au fond. Parce qu'il y a eu Bellechasse dans une compagnie d'ordinateurs, à un moment donné. Je comprends qu'ils n'avaient pas le but de **compétitionner** IBM ou Microsoft, mais ils opéraient une compagnie d'ordinateurs. Je ne sais pas ce qu'elle est devenue, la compagnie. Est-ce qu'ils ont liquidé les opérations? Qu'est-ce qu'ils ont fait? Je ne le sais pas. Sauf qu'à un moment donné il y aura un troisième, un quatrième et un cinquième projet, et là, quand il arrivera des pots cassés importants, les gens diront: Mais pourquoi le gouvernement dans le temps n'avait pas fait l'analyse, n'avait pas posé des balises et ne s'était pas impliqué dans un projet comme celui-là?

Parce qu'il y a un grand débat au Québec, il y a un grand débat actuellement: le développement régional devrait être assumé plus localement, mais comment? Ce n'est pas un débat qui est **fini.** C'est un débat qui est en cours, où on devrait aller plus loin pour voir de quelle façon nos organismes, des collectivités locales devraient s'impliquer, ou pourraient s'impliquer, quelles sont les garanties qui seraient demandées de la part du gouvernement, comment le gouvernement voit ces choses-là et comment il les souhaite, ou ne les souhaite pas, pour que l'intérêt des gens... Parce qu'une municipalité, essentiellement, c'est créé pour donner des services aux citoyens. Quand le ministre veut qu'elle s'implique dans du transport en commun, c'est une affaire, mais c'est un service aux citoyens.

Là, on est rendus proprement dans le développement économique, dans ce cas-ci. C'est pour ça que j'ai demandé: Est-ce qu'il va y avoir du train de banlieue? On m'a dit: Non, il n'y en a pas. Je ne le demandais pas... je n'avais aucune intention, c'était juste un fait que je voulais connaître. Alors, c'est dans ce sens-là. Ce n'est pas le ministre des Transports, mais, à mon avis, le ministre des Affaires municipales qui aurait dû se commettre davantage dans ce projet de loi, et comme le ministre des institutions financières aurait dû se commettre davantage sur la question de la **démutualisation** des compagnies d'assurances. Je vous remercie.

(12 h 20)

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

Monsieur...

M. Cholette: Mme la Présidente, au nom de mes collègues, au nom du Conseil de développement touristique, au nom du conseil municipal de la ville de Hull, je tiens à vous remercier, à remercier la commission de l'attention que vous avez...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Cholette, hein?

M. Cholette: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse. Je cherchais votre nom sur la feuille.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cholette: Ha, ha, ha! Est-ce que vous voulez que je recommence?

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

M. Cholette: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que, pour le bénéfice du **Journal des débats,** il faut toujours donner le nom. Je dois donner la parole avec le nom.

M. Cholette: Alors, au nom de mes collègues, au nom du Conseil de développement touristique, au nom du conseil municipal de la ville de Hull et de tous les citoyens de l'Outaouais, je tiens à remercier la commission des attentions qu'elle a portées au projet de loi qu'on a déposé. Je tiens à vous dire que ce qui s'est passé ici a fait sûrement avancer le débat et que vous venez de donner des ailes à notre projet. Et des ailes à notre projet, ça veut dire qu'on est capables de se prendre en main, de prendre en main notre développement économique. Je pense que c'est important. On a 2 000 000 de touristes qui viennent sur le territoire hullois annuellement. On veut les garder chez nous, on veut qu'ils dépensent chez nous, on veut qu'ils créent des jobs chez nous. Considérant la nécessité d'une diversification économique dans l'Outaouais avec des emplois fédéraux précaires, c'est d'autant plus important. Alors, au nom de tous ces gens-là, je tiens à vous remercier.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, nous vous remercions... Oui?

M. Garon: Je vais dire seulement un mot en terminant. Je voulais souligner, je voulais remercier mon collègue, Francis Dufour. J'ai beaucoup discuté de la question avec lui. Francis a été, je ne me rappelle pas combien d'années, échevin, 22 ans maire, 2 ans président de l'Union des municipalités. Vous avez vu de quelle façon, la dernière fois, ceux qui étaient présents, il abordait le débat. On a beaucoup questionné parce qu'on pense que...

Une voix: ...

M. Garon: Il ne pouvait pas être là, ce matin, pour des raisons personnelles majeures. Il devait être dans sa famille. Il aurait aimé ça être ici, autrement. Nous avons discuté beaucoup de votre affaire parce qu'on considère que c'est quelque chose, c'est un événement majeur qui se passe au Québec actuellement. Et, dans l'avenir, d'ailleurs, je suis persuadé que vous allez en entendre parler, parce que c'est une orientation qui n'est pas 100 % nouvelle. Je donnais l'exemple de Bellechasse, je ne sais pas s'il y en a eu d'autres.

M. Dufour, comme quelqu'un qui est préoccupé par les questions municipales, m'indiquait à quel point c'était important, ce projet de loi qui était présenté devant nous. Et c'est pour ça qu'on a voulu poser davantage de questions, pour essayer de voir l'ensemble du projet, pour bien comprendre, comme disent les avocats, les tenants et les aboutissants.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, la commission ayant accompli son mandat ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 23)