



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 254 - Loi constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc.

Le vendredi 18 juin 1993 - No 89

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Motion proposant de confier l'étude détaillée des projets de loi 92 et 200 à la sous-commission	CAE-4875
Remarques préliminaires	
M. Albert Houde	CAE-4875
M. Guy Chevrette	CAE-4876
M. Sam L. Elkas	CAE-4876
Auditions	
Exposé de la requérante	CAE-4877
Exposé de l'opposante	CAE-4878
Document déposé	CAE-4881
Discussion générale	CAE-4881
Étude détaillée	CAE-4889
Rapport de la sous-commission sur l'étude détaillée du projet de loi 200 — Loi modifiant la charte de la ville de Montréal	CAE-4895
Rapport de la sous-commission sur l'étude détaillée du projet de loi 92 — Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives	CAE-4895

Autres intervenants

- M. Réal Gauvin, président
M. Michel Tremblay, président suppléant
- M. Jean Garon
M. Gérard R. Morin
M. Jean-Guy Bergeron
Mme Christiane Pelchat
M. Lewis Camden
- * M. Robert Belleville, **Bell-Gaz Itée**
* M. André Pretto, idem
* M. Alain **Larue**, ville de Notre-Dame-des-Prairies
* M. Yves Poirier, idem
* Mme Anne Delisle, ministère des Transports
* M. Alain Labonté, idem
* Mme Francine De **Champlain**, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 18 juin 1993

Auditions et étude détaillée du projet de loi 254

Onze heures cinquante-trois minutes)

Le Président (M. Gauvin): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Je déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission est d'entendre les intéressés et de procéder à l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé 254, Loi constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc.

Mme la secrétaire, avons-nous des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Paré (Shefford) est remplacé par M. Chevette (Joliette).

Le Président (M. Gauvin): Merci. M. le député de Rimouski...

M. Tremblay (Rimouski): Oui.

Le Président (M. Gauvin):... je pense que vous aviez une motion à présenter.

Motion proposant de confier l'étude détaillée des projets de loi 92 et 200 à la sous-commission

M. Tremblay (Rimouski): M. le Président, j'aimerais vous présenter la motion suivante:

«Que, conformément à l'article 150 du règlement de l'Assemblée nationale, la commission de l'aménagement et des équipements confie à une sous-commission les mandats qui lui ont été donnés de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 92, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives, le même qu'à l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé 200, Loi modifiant la charte de la ville de Montréal;

«Que le ministre des Affaires municipales soit membre de ladite commission pour la durée du mandat;

«Que la sous-commission soit également composée des membres suivants: M. Lewis Camden (Lotbinière), M. Michel Tremblay (Rimouski), M. François Gendron (Abitibi-Ouest);

«Que la sous-commission soit présidée par M. Lewis Camden (Lotbinière);

«Que seuls les membres de la sous-commission exercent un droit de vote.»

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, je vous informe que la sous-commission qui vient d'être formée à partir de la motion présentée par le député de Rimouski va siéger à partir de maintenant, à la salle 1. 38.

La commission va suspendre ses travaux pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 55)

(Reprise à 11 h 58)

Le Président (M. Gauvin): S'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. J'aimerais vous rappeler l'horaire de la commission et accueillir justement, dans le cadre du projet de loi 254, Loi constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc.. Un peu plus tard, je vous présenterai nos invités.

Nous sommes à la période des motions préliminaires. Donc, n'ayant pas de motion préliminaire, j'aimerais permettre à notre parrain du projet de loi, le député de Berthier, de présenter le projet de loi. M. le député de Berthier.

Remarques préliminaires

M. Albert Houde

M. Houde: Merci, M. le Président. M. le ministre, mes collègues d'en face, mes collègues qui sont avec moi, les promoteurs de la compagnie et son avocat, ça me fait plaisir ce matin de vous recevoir et qu'on puisse enfin enclencher le processus pour faire en sorte que le projet de loi puisse devenir force par la suite et, encore une fois, permettre à une municipalité comme Saint-Félix-de-Valois et d'autres également d'apporter un plus dans notre municipalité. Une PME comme la vôtre, d'abord, ça va pouvoir conserver ce qu'on a actuellement, où vous avez, depuis nombre d'années, fait vos preuves — Bell-Gaz Itée — dans notre région, et en même temps, ça va consolider les jobs et ça va en créer d'autres. C'est pour cette raison-là, ce matin, que je suis fier de vous voir ici et en même temps de vous dire tous les efforts qui ont été dépensés de part et d'autre — pas seulement d'un côté, des 2 côtés et de votre côté — pour qu'on puisse en arriver à un point final en ce qui concerne le projet de loi privé, loi 254. Merci beaucoup, et je remets la parole à M. le Président.

(12 heures)

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député de Berthier. M. le ministre, si vous me le permettez,

j'aimerais donner la parole au député de Joliette. Je pense qu'il a quelques minutes d'intervention à la commission. M. le député de Joliette.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Vous me permettez, d'abord, de vous remercier de prendre la parole, puisque je dois être à la commission avec le Directeur général des élections pour quelques minutes. J'espère que je pourrai remonter, mais, d'entrée de jeu, je vous dirai que c'est un projet de loi auquel nous avons donné notre consentement pour qu'il soit présenté au-delà des délais juridiques, puisqu'on sait que c'est la même chose à chaque année, on a une avalanche de projets de loi privés qui nous arrivent dans les fins de session.

Étant donné que cette voie ferrée passe à travers une des municipalités de mon comté, il y a quand même un intérêt à ce que j'y assiste. 2 municipalités, même. C'est vrai, ce n'est pas 1, c'est 2. D'autre part, il y a une municipalité qui sera représentée ici, ce matin, par M. le maire Larue et le secrétaire-trésorier, M. Poirier. Il s'agit de la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies qui, sans doute, est celle qui, à cause de son périmètre urbain, à cause de son urbanisation tout autour de la voie ferrée, de chaque côté de cette voie ferrée, a un mot, bien sûr, important à dire au niveau de la représentativité ou de la représentation qu'ils ont à faire au niveau de leurs citoyens.

Les problèmes majeurs que j'ai cru découvrir à l'étude du dossier sont à peu près les suivants. D'abord, il y a une clarification des responsabilités financières quant à l'entretien en particulier des «crossing», si vous me permettez l'expression anglaise, puisqu'il y aura également, dans le plan de développement de la ville, si j'ai bien compris également le dossier, il y a même une possibilité d'en ajouter 1 ou 2, si ma mémoire est fidèle, au niveau du développement domiciliaire qui se fait de chaque côté de cette voie ferrée, voie ferrée qui, d'autre part, n'a pas ou a été très peu utilisée par le passé; il passait un train de temps en temps. Donc, il y a eu des interrogations de la part de la municipalité, je pense, qu'il serait important qu'on clarifie avec le promoteur au niveau de la sécurité, puisqu'il y a eu du développement domiciliaire. Donc, c'est un autre aspect sur lequel on devrait échanger, je pense, au niveau de cette commission. Et, bien sûr, l'augmentation du trafic constitue probablement une des grandes inquiétudes à clarifier avec le maire et le secrétaire-trésorier qui, bien sûr, ont des mandats de conseil municipal. Il est toujours difficile, dans un tel projet, d'avoir des attitudes très tranchantes parce que, d'une part, on a le souci du développement économique de son coin et, d'autre part, on a la notion de sécurité et aussi de conditions de vie, si vous me permettez l'expression, des citoyens qui sont en bordure et qui vivent tout près de ces voies ferrées.

Comme l'habitude d'une très faible circulation était observée, il est bien sûr que ça vient bouleverser les traditions ou la fonction d'utilisation vient modifier un

peu les conditions de vie. Donc, je souhaite qu'on puisse, au cours de ce débat, clarifier plusieurs points, en particulier les 3 interrogations que je soulève de la part de la municipalité. J'essaierai, dans les plus brefs délais, de vous rejoindre quant à la discussion sur le fond du projet de loi. Je dois m'excuser de ne pas être ici, mais j'ose espérer que le dénouement sera heureux. Merci.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député de Joliette. M. le ministre, avez-vous des commentaires d'ouverture dans le cadre de ce projet de loi?

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Non, pas pour le moment. J'aurai peut-être des questions à vous demander au cours de votre présentation. J'aimerais vous souhaiter la bienvenue et vous dire que les CFL, les chemins de fer à caractère local, d'intérêt local, font partie de notre mission d'en faire la promotion, vu que les deux grandes compagnies de chemin de fer, de plus en plus, abandonnent des lignes. On doit trouver d'autres partenaires qui s'intéressent et puis, comme vous le savez, je crois que vous avez assisté à nos colloques qui m'ont d'ailleurs surpris, M. le Président. Lorsque j'ai assisté, moi aussi, j'ai été surpris par le nombre de personnes qui s'intéressaient... non seulement les entrepreneurs, mais les institutions financières qui s'intéressent à ces projets.

Il faut retrouver la balance entre le transport routier ainsi que le transport ferroviaire. Pour les municipalités, pour le gouvernement, ça devient de plus en plus difficile d'entretenir nos routes parce que nous avons du camion lourd qui se promène. On n'a absolument rien contre le camion lourd. D'ailleurs, on fait aussi la promotion de l'intermodalité. Je crois que M. Belleville a aussi des camions. Alors, j'écouterai avec grand intérêt votre proposition que vous allez nous faire ce matin. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, avez-vous des commentaires, à l'occasion de l'ouverture de notre projet de loi?

M. Garon: Non, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): D'autres membres? Non. Donc, à ce moment-ci, j'invite les promoteurs, nos requérants, à nous présenter leur projet. J'aimerais d'abord que vous vous présentiez. Je crois comprendre que M. Robert Belleville, représentant de Bell-Gaz Ltée., est avec nous. Si vous voulez nous présenter votre collaborateur.

M. Belleville (Robert): C'est M. André Pretto.

Le Président (M. Gauvin): Procureur.

M. Belleville: C'est celui qui s'occupe du dossier.

Le Président (M. Gauvin): Donc, voulez-vous nous présenter votre projet?

Auditions

Exposé de la requérante

M. Pretto (André): M. le Président, tel que viennent de l'expliquer le député de Berthier, le député de Joliette et M. le ministre des Transports, le projet de loi sous étude a pour but d'incorporer une nouvelle compagnie de chemin de fer afin d'exploiter une ligne de chemin de fer déjà existante, qui va de Saint-Félix-de-Valois à Joliette ou de Joliette à Saint-Félix-de-Valois. Le nom de cette nouvelle compagnie serait Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc. La ligne de chemin de fer que se propose d'exploiter la nouvelle compagnie se situe entièrement dans les limites de la province de Québec et, comme chemin de fer et entreprise purement locale, la compagnie serait sous la compétence du Parlement du Québec, en vertu de l'article 92. 10 de la Loi constitutionnelle de 1867. Ceci dit, les dispositions de la Loi sur les chemins de fer du Québec ne prévoient pas d'autre mécanisme pour incorporer une compagnie de chemin de fer au Québec autrement que par l'adoption d'un projet de loi d'intérêt privé.

Essentiellement, les raisons pour lesquelles la Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc. entend exploiter un chemin de fer entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois s'expliquent de la façon suivante. En 1990, le 3 juillet 1990, Canadien Pacifique, qui opérait au préalable le chemin de fer, déposait auprès de l'Office national des transports du Canada une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de sa ligne entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois. Bien que la demande du CP fut opposée par 22 intervenants, dont Bell-Gaz ltée, l'Office ordonnait, le 25 janvier 1991, l'abandon de l'embranchement en raison du caractère non rentable de celui-ci pour CP.

Bell-Gaz, le troisième distributeur de gaz propane en importance au Québec, qui a besoin des services ferroviaires sur l'embranchement afin d'assurer le ravitaillement en gaz propane de ses réservoirs à Saint-Félix-de-Valois, a, suite à l'ordre d'abandon, commencé des pourparlers avec CP en vue d'acquiescer l'embranchement en question. La vente fut finalisée le 18 novembre 1992. Donc, à l'heure présente, la compagnie Bell-Gaz est la propriétaire du terrain et de l'emprise ferroviaire qui va de Joliette à Saint-Félix-de-Valois.

Tel qu'expliqué dans le récent rapport préparé par la Commission fédérale d'examen sur la Loi des transports nationaux, dont je citerais quelques lignes, les 2 grands du secteur, c'est-à-dire CN et CP, ont clairement fait entendre qu'ils ne vendraient que les lignes raisonnablement porteuses et présentant de bonnes chances de réussite commerciale en tant que lignes d'intérêt local et qu'ils ne céderaient ces voies qu'aux acheteurs

potentiels capables de prouver qu'ils disposent des ressources financières et des connaissances nécessaires à l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer. Donc, essentiellement, on peut mentionner le fait que CP, après de longs pourparlers avec Bell-Gaz, a finalement complété la vente avec Bell-Gaz, étant confiante que Bell-Gaz pourrait assurer les opérations sur leur ancienne ligne de chemin de fer.

En fait, ce projet de loi s'inscrit dans un contexte plus large. L'une des innovations les plus intéressantes apparues dans le secteur ferroviaire au cours des 10 dernières années est les lignes de chemin de fer courtes ou les CFL. Courantes aux États-Unis depuis les 10, 15 dernières années, elles commencent à faire également leur apparition au Canada.

Pour citer une dernière fois le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, les membres de la Commission ont conclu: «Nous considérons le phénomène des lignes courtes comme très important dans le secteur ferroviaire. Ce n'est pas une solution magique aux maux du rail, mais ça constitue une solution de remplacement attrayante à l'abandon pur et simple. Les lignes courtes représentent une option pour les expéditeurs et les municipalités confrontées à la perte complète de leurs services ferroviaires. L'apparition de nouveaux transporteurs, aussi petits soient-ils, peut susciter des innovations aussi bien au niveau de l'exploitation que de la commercialisation du rail. Dans le meilleur des cas, une ligne courte florissante peut réinjecter la concurrence dans des marchés où les exploitants à coûts élevés ont échoué. »

En somme, la Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc. se propose de remplacer par ses propres services les services ferroviaires abandonnés par CP. Outre d'acheminer les produits de Bell-Gaz qui sera son client le plus important, la nouvelle compagnie transportera également, si le besoin se fait sentir, des marchandises d'autres expéditeurs de la région. La Loi sur les chemins de fer du Québec s'applique à la compagnie, exception faite de certains pouvoirs que confère la loi en matière d'expropriation. Également, s'applique une nouvelle loi du Parlement du Québec, la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. Enfin, le fonctionnement interne de la compagnie, tel qu'on le voit à l'article 6, au deuxième paragraphe, est régi par le régime de droit interne des compagnies au Québec, soit la partie la de la Loi sur les compagnies. Essentiellement, ceci est l'aperçu du projet de loi.

(12 h 10)

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. Pretto. J'aimerais, à ce moment-ci... Il y avait les représentants de la ville de Notre-Dame-des-Prairies qui voulaient se faire entendre par la commission. Donc, je les inviterais à prendre place — M. le maire, M. le secrétaire-trésorier — au niveau des 2 premières banquettes, ici, à ma gauche. Peut-être un peu plus... De préférence, peut-être ici.

M. Garon: Pourquoi, M. le Président?

Le Président (M. Gauvin): Bien, pourquoi?

M. Garon:... ça va être...

Le Président (M. Gauvin): Correct.

M. Garon: Nous autres, là...

Le Président (M. Gauvin): Allez, allez.

M. Garon: Ah! les maires, vous voulez dire. Je comprends.

Le Président (M. Gauvin):... les 2 premières banquettes.

M. Garon: C'est correct. Je pensais que, les intervenants, vous les changez de place. C'est correct.

Le Président (M. Gauvin): Merci. Donc, si vous voulez vous identifier, M. Alain Larue, maire de la ville de Notre-Dame-des-Prairies.

M. Larue (Alain): En fait, comme vous venez justement de le faire, je m'identifie: Alain Larue, maire de Notre-Dame-des-Prairies.

M. Poirier (Yves): Yves Poirier, secrétaire-trésorier, Notre-Dame-des-Prairies.

Le Président (M. Gauvin): Merci. Voulez-vous nous présenter vos commentaires?

Exposé de l'opposante

M. Larue: Effectivement. Au préalable, je voudrais vous remercier, M. le Président, ainsi que M. le ministre et les députés de l'Assemblée nationale, de permettre à Notre-Dame-des-Prairies de présenter ses prétentions dans le dossier. Par les commentaires que je vais vous faire, vous allez voir qu'il n'y a rien de nouveau. Ce n'est pas nouveau, l'implication de Notre-Dame-des-Prairies dans ce dossier-là. On a suivi le dossier depuis longtemps et je vais me permettre ces quelques commentaires.

L'Office national des transports du Canada a adopté l'arrêté d'abandon du service ferroviaire entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, portant le numéro 1991-R33, modifié par l'arrêté 1992-R16. Une demande de révision, conformément à l'article 41 de la loi de 1987 sur les transports nationaux (L. R. C. 1985, chapitre 28, troisième supplément) a été déposée par CP Rail. Notre municipalité a fait connaître son intention, dès le 23 septembre 1991, à CP Rail Immobilisations de se porter acquéreur des propriétés de cette firme situées sur son territoire pour l'implantation d'un parc linéaire faisant l'objet des préoccupations des membres du conseil depuis plusieurs années, puisque Notre-Dame-des-Prairies a été l'instigatrice du

projet de piste cyclable reliant Notre-Dame-des-Prairies à Saint-Gabriel-de-Brandon dans le corridor de cette voie ferrée. Les assises du Sommet économique permanent de la région de Lanaudière ont retenu ce projet de piste cyclable intermunicipale et, grâce à des fonds du gouvernement du Québec et du milieu, une étude de faisabilité a été entreprise et réalisée. Un comité intermunicipal spécial a d'ailleurs été créé dans le but d'assurer le cheminement de cet important dossier.

D'autre part, Notre-Dame-des-Prairies a fait connaître son intention de retenir ce projet de piste cyclable même si le projet intermunicipal ne se réalisait pas. En effet, la municipalité a trouvé des avantages indéniables à aménager une piste cyclable permettant la communication entre les divers quartiers et assurant, en toute sécurité, l'accès des cyclistes aux aménagements culturels et sportifs situés à proximité de l'hôtel de ville. La municipalité a aussi évalué les possibilités d'affecter à des usages différents des parties des terrains concernés situés en zone urbaine ou en zone rurale. Selon nos conclusions, l'aménagement d'un parc linéaire constitue la seule alternative valable pour le secteur urbanisé. Les terrains situés en zone rurale devront sans doute être utilisés aux mêmes fins, compte tenu de la situation, des plans d'aménagement d'ensemble et de l'état des projets à l'étude ou en voie de réalisation. La municipalité a d'ailleurs fait connaître à CP Rail Immobilisations ses possibilités de payer en relation avec le fardeau fiscal des contribuables et avec les dépenses d'importance pour l'aménagement des terrains concernés. Il s'agit d'une superficie totale de 66 798 m². Notre municipalité recevait, le 14 novembre 1991, de l'Office national des transports du Canada une demande déposée auprès de cet organisme par Bell-Gaz ltée en vue d'obtenir une prolongation du délai de la date d'abandon fixée par l'arrêté en conseil 1991-R33, et, le 30 décembre 1991, une lettre de l'Office national des transports du Canada reportant l'abandon au 25 janvier 1992.

La municipalité recevait, le 27 juillet 1992, de l'Office national des transports du Canada copie d'une demande déposée par l'entreprise Bell-Gaz ltée dans le but d'obtenir une prolongation du délai de la date d'abandon, fixée par l'arrêté en conseil 1991-R33, tel que modifié par l'arrêté 1992-R16, autorisant CP Rail ou Canadien Pacifique ltée à abandonner l'exploitation du tronçon dont il est question. Puisque ces 2 derniers documents demandaient les avis des personnes concernées dans un délai de 5 jours, le 17 août 1992, la municipalité informait la direction de la rationalisation du réseau ferroviaire de l'Office national des transports du Canada que les membres du conseil prenaient connaissance, en date du 17 août 1992, lors d'une séance régulière, des informations concernées et que les commentaires seraient adressés plus tard. Le 20 août, la municipalité transmettait à la direction de la rationalisation du réseau ferroviaire de l'Office national des transports du Canada ses commentaires en relation avec les modifications proposées aux arrêtés déjà mentionnés et la similitude entre la situation de Notre-Dame-des-Prairies

et l'accident ferroviaire survenu le 19 août 1992 dans la région de la municipalité de Les Cèdres, au Québec, à proximité de la frontière ontarienne. À ce moment, l'évacuation a été décidée à prime abord et, par la suite, les gens ont pu réintégrer leur résidence puisque le périmètre de la sécurité a été réduit à 1500 m du lieu même de l'accident. Le même accident à Notre-Dame-des-Prairies aurait eu des conséquences beaucoup plus graves puisque, dans certains cas, des résidences unifamiliales de 3 quartiers résidentiels sont situées à moins de 50 m de la voie ferrée. Dans un périmètre de 1500 m, la presque totalité de la partie urbanisée de la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies serait touchée par un tel accident. La municipalité soulignerait en outre qu'il s'agissait du même produit, soit le gaz propane, mais non du même transporteur puisque, de toute évidence, il s'agira d'une firme privée dont l'expérience et l'expertise dans le domaine du transport ferroviaire sont inexistantes ou inconnues. M. Ronald Cormier, maire suppléant, soulignait que, conséquemment à la résolution du conseil municipal, il se devait, à l'occasion de cet accident, de souligner l'acuité et la justesse des appréhensions des membres du conseil.

Le 21 août, la municipalité informait la direction de la rationalisation du réseau ferroviaire qu'en conséquence des termes d'une lettre de M. Jean-Claude Paré, avocat des services juridiques du Canadien Pacifique, concernant la section de voie ferrée dont il est question... La municipalité recevait par télécopieur, le 20 août 1992, copie d'une lettre de M. Jean-Claude Paré, avocat des services juridiques de Canadien Pacifique, transmise à M. André Potvin, directeur de la rationalisation du réseau ferroviaire de l'Office national des transports du Canada, précisant, entre autres, que l'Office a fait parvenir au CP une copie d'une lettre et d'une résolution qui lui avaient été adressées par la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies le même jour, s'objectant à la vente d'une partie de l'emprise de la voie entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. L'Office indiquait dans cette lettre que CP disposait d'un délai de 3 jours pour déposer sa réplique auprès de l'Office. CP rappelle à l'Office que la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies a, par résolution, le 6 août 1990, transmise à l'Office le 9 août 1990, accordé son appui à la demande d'abandon qui a subseqüemment été accordée par l'arrêté d'abandon 1991-R33, et reporté par 1992-R16. Il n'y a rien dans la résolution transmise à l'Office le 18 août 1992 qui fasse état d'un changement d'attitude de la municipalité à cet égard. Par ailleurs, CP note que la municipalité ne se prononce aucunement sur les faits et circonstances rapportés dans la demande déposée par le CP le 4 août 1992, si ce n'est pour élaborer certaines hypothèses sur l'utilisation qui serait faite de la voie ferrée et de l'emprise à la suite d'une vente, pas plus que sur les conclusions recherchées. Bien que le CP comprenne le souci de la municipalité d'assurer la sécurité de ses citoyens, je me dois de signaler que ni la vente éventuelle de l'embranchement, une fois l'autorisation d'abandonner l'exploitation de

l'embranchement concerné en vigueur, ni l'utilisation qui pourra en être faite par la suite ne sont de la compétence de l'Office qui doit, par conséquent, mettre de côté les commentaires de la municipalité à cet égard. Celle-ci à le loisir de s'adresser à d'autres instances pour faire valoir ses inquiétudes. (12 h 20)

Vu ce qui précède et en l'absence d'autres mémoires ou commentaires concernant sa demande du 4 août 1992, CP prie l'Office du... tel que soumis. Le 18 août 1992, la municipalité transmettait à la direction de la rationalisation du réseau ferroviaire de l'Office national la résolution portant le numéro 506-1992, faisant connaître l'objection de la municipalité à la vente du tronçon de voie ferrée dont il est question, et que cette objection est fondée sur des raisons sécuritaires puisqu'il s'agira, selon toute probabilité, de transport, transbordement, stationnement et autres de matières dangereuses et/ou explosives à proximité des quartiers résidentiels développés et/ou à développer sur le territoire de la municipalité.

Le 3 septembre 1992, la municipalité recevait de l'Office national des transports du Canada une copie de l'arrêté 1992-R318 modifiant l'arrêté 1991-R33 du 25 janvier 1991 et reportant l'échéance du 30 novembre 1992 si, à cette date, la demanderesse et Bell-Gaz ltée parviennent à une entente concernant la vente du tronçon de l'embranchement entre les points linéaires 7. 55 et 17. 81 ou 5 jours suivant la date à laquelle les parties auront informé l'Office qu'elles sont parvenues à une entente concernant la vente du tronçon de l'embranchement. À défaut d'entente entre les parties concernant la vente du tronçon de l'embranchement, les articles 1 et 2 du présent arrêté n'auront plus d'effet. À défaut d'entente, la demanderesse devra abandonner l'exploitation de l'embranchement initial prévu aux termes de l'arrêté, soit entre les points linéaires 7. 10 et 17. 80 et le 30 novembre 1993.

Le 6 octobre 1992, la municipalité transmettait à M. le ministre Sam Elkas, ministre des Transports du Québec, la résolution 608-1992, adoptée le 5 octobre 1992 et faisant connaître au ministre ses objections à la vente de l'embranchement de la voie ferrée dont il est question, pour des raisons sécuritaires, puisqu'il s'agira, selon toute probabilité, de transport, transbordement, stationnement et autres de matières dangereuses et/ou explosives à proximité des quartiers résidentiels développés et/ou à développer sur les territoires de la municipalité.

Le 15 octobre 1992, la municipalité recevait du directeur du cabinet de M. Sam Elkas, ministre des Transports, un accusé de réception précisant que le ministre a pris connaissance avec intérêt de la correspondance qui lui était adressée et assurant qu'une réponse parviendrait dans les plus brefs délais.

Le 12 novembre 1992, la municipalité recevait de M. Gaby Larrivée, député de Joliette à la Chambre des Communes, copie d'une lettre du 27 octobre 1992 adressée à ce dernier par M. Jean Corbeil, ministre des

Transports du Canada, rappelant les faits connus à cette date et indiquant qu'après la vente du terrain et de la voie, ceux-ci deviendront un domaine de compétence municipale et provinciale.

Le 19 novembre 1992, est enregistré à la Division d'enregistrement de Joliette le contrat liant les firmes Canadien Pacifique ltée, compagnie de chemin de fer du Nord, à Bell-Gaz ltée concernant la vente de la partie du terrain sur laquelle est situé l'embranchement dont il est question.

Le 18 décembre 1992, M. Sam Elkas, ministre des Transports, informait la municipalité que la vente en question était totalement hors du contrôle du ministère des Transports du gouvernement du Québec et approuvée par l'Office national des transports et que, à partir du 1er décembre 1992, le ministre des Transports doit assurer une vérification régulière des opérations et transporteurs en fonction de la sécurité. M. Elkas ajoutait, en outre, que la seule activité qui se fera sur le territoire de Notre-Dame-des-Prairies est l'échange de wagons-citernes entre l'acheteur et le CP, les wagons demeureront stationnés, au plus, 24 heures. Aucun transbordement n'est autorisé.

Le 14 janvier 1993, la municipalité adressait à M. Sam Elkas, ministre des Transports, une lettre dans le but d'attirer l'attention de ce dernier sur le fait que la voie d'évitement nouvellement aménagée pour le stationnement des wagons est située à Ferrière-lot des résidences et contiguë à un parc municipal où un terrain de soccer éclairé est aménagé. Les membres du conseil aimeraient connaître la réaction du ministre puisque ces faits n'avaient peut-être pas été portés à sa connaissance, à ce jour.

Le 23 janvier 1993, la municipalité adressait à la Direction de la législation de l'Assemblée nationale du Québec des notes préliminaires, conséquemment à un avis public publié dans les journaux locaux, au cours de la semaine du 18 janvier 1993, pour présentation des commentaires par les personnes et organismes intéressés en regard avec la demande de M. Belleville, de la firme Bell-Gaz, ayant pour objet l'adoption d'un bill privé ayant pour but de donner à la firme Bell-Gaz le statut de transporteur ferroviaire, permettant ainsi à cette dernière d'aménager des lignes secondaires nécessaires à ce transport ferroviaire entre Saint-Félix et Notre-Dame-des-Prairies.

Le 1er février 1993, la municipalité recevait de la Direction de la législation de l'Assemblée nationale un accusé de réception et une information à l'avis de l'enregistrement des demandes de la municipalité auprès du secrétaire des commissions parlementaires, lequel verra à convoquer les personnes concernées, si, toutefois, le projet de loi a été étudié en commission parlementaire.

Le 10 mars 1993, la municipalité recevait une lettre datée du 4 mars, de M. Sam Elkas, informant la municipalité que «... la situation des voies interchange entre Canadien Pacifique et Bell-Gaz m'était connue. Étant donné le faible trafic, l'absence du transbordement, la basse vitesse — moins de 10 km heure — le

peu de temps que les wagons stationnent à cet endroit — moins de 24 heures — et, surtout, les mesures de sécurité très sévères qui régissent la construction des wagons-citernes, nous croyons pleinement sécuritaires les opérations ferroviaires à Notre-Dame-des-Prairies».

Le 21 avril 1993, la municipalité transmettait à la Direction de la législation de l'Assemblée nationale la résolution portant le numéro 238-1993, faisant connaître son objection à l'augmentation du trafic ferroviaire sur le tronçon de voie ferrée dont il est question pour des fins de sécurité en regard avec la population prairioise, puisqu'il s'agit d'un secteur urbanisé et que la municipalité désire réduire les frais d'entretien reliés à l'utilisation de ce tronçon de voie ferrée. Une copie de cette résolution a aussi été adressée à M. Elkas, ministre des Transports, à la même date.

Le 4 mai 1993, la municipalité transmettait à M. Elkas, ministre des Transports du Québec, copie de la résolution 268-1993, adoptée le 3 mai 1993, ayant trait au délai du stationnement et demandant au ministère des Transports d'être informée des instances ou des moyens mis à la disposition de la municipalité visant à assurer un meilleur contrôle des règles à respecter par la firme Bell-Gaz lors de telles situations et demandant, en outre, au ministre des Transports quels moyens il entend prendre afin d'assurer une surveillance accrue. La municipalité ajoutait la signature de M. Ronald Cormier, maire suppléant. Il m'apparaît important de préciser qu'il n'y a aucune incohérence entre la décision du conseil municipal du 6 août 1990 et celle du 18 août 1992 concernant, d'une part, l'abandon du service et, d'autre part, l'objection à la vente de l'emprise. Notre municipalité a été l'instigatrice, il y a plus de 6 ans, d'un important projet de piste cyclable intermunicipal empruntant cette emprise de voie ferrée. Ce projet a été retenu lors du Sommet permanent de Lanaudière de 1991. L'Office de planification et de développement du Québec et le milieu ont investi une somme de l'ordre de 20 000 \$ dans une étude de faisabilité.

Un comité permanent regroupant les intervenants de tout le corridor a travaillé activement à ce projet et, par voie de conséquence, autant l'abandon du service que l'objection à la vente de l'emprise pour d'autres fins s'inscrivent dans la même orientation. De plus, les faits et les circonstances rapportés dans la demande déposée par le CP, le 4 août 1992, sont réduits à leur plus simple expression puisque, dans cette lettre, les services juridiques du Canadien Pacifique se bornent à demander de modifier l'arrêté d'abandon dans le but de réduire la distance concernée, à transmettre la demande de l'emprise Bell-Gaz en vue d'obtenir une prolongation d'un délai de date d'abandon et à préciser les délais prévus par la loi pour les interventions des diverses personnes ou organismes concernés.

Bien que nous comprenons l'attitude des services juridiques du Canadien Pacifique dans le cheminement de ce dossier, il apparaît opportun pour la municipalité de rétablir les faits concernant les raisons qui, légitimement, justifient son intervention dans cet important dossier.

Le 22 mai 1992, la municipalité recevait de l'Office national des transports du Canada copie d'une demande déposée par Bell-Gaz ltée dans le but de reporter au 31 août la date d'abandon de l'exploitation du tronçon dont il est question. Le 13 août 1992, l'Office national des transports du Canada transmettait à la municipalité une demande de Canadien Pacifique ltée de réviser l'arrêté d'abandon modifié par l'arrêté 1992-R16 autorisant l'abandon de cette partie de voie ferrée.

Le 18 août 1992, les membres du conseil adoptaient la résolution 506-92 faisant connaître à l'Office national des transports, en relation avec les termes d'une lettre du 12 août 1992, dossier T6120212, leur objection à la vente des emprises d'une partie de la voie ferrée... entre les points linéaires 7. 55 et 17. 80, le tronçon de l'embranchement de la voie ferrée entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, et que cette objection était fondée sur des raisons sécuritaires puisqu'il s'agira, en toute probabilité, de transport, transbordement, stationnement d'autres matières dangereuses ou explosives à proximité de quartiers résidentiels développés sur le territoire de la municipalité. Copie de cette résolution a été adressée à l'Office national des transports du Canada, à M. Gaby Larrivée, député de Joliette à la Chambre des communes, à M. Guy Chevrete, député de Joliette à l'Assemblée nationale, et à la compagnie Marathon.

À ce jour, des informations disponibles tendent à prouver que le propriétaire de la firme Bell-Gaz, dans le but de rentabiliser ses opérations, a l'intention de procéder au transport d'autres types de marchandises. Cette situation augmentera la circulation des wagons de façon significative et constituera un risque supplémentaire pour les usagers des voies de circulation municipales, particulièrement celles qui ne sont pas protégées par des systèmes de signalisation automatique. Les inconvénients à la circulation automobile seront aussi augmentés à tous les passages à niveau, et particulièrement dans le cas des artères principales. À cet égard, les divers projets de développement domiciliaire actuellement à divers stades de réalisation prévoient des passages à niveau supplémentaires. Les coûts de ces aménagements à ces passages à niveau sont significatifs. D'autre part, la municipalité devra assumer les coûts d'entretien de ces équipements et contribuera aussi financièrement au maintien du service ferroviaire.

La municipalité s'objecte donc, pour toutes ces raisons, au transport de matières dangereuses ou explosives, à l'augmentation de la circulation des wagons, à la fréquence de ces transports, et réitère son intention première de réaliser dans l'axe que constitue l'emprise de la voie ferrée un parc linéaire avec piste cyclable en été et sentiers de ski de randonnée en hiver, constituant un lien cyclable entre Saint-Gabriel-de-Brandon et Notre-Dame-des-Prairies et, au cas échéant, à Notre-Dame-des-Prairies seulement. Un projet de piste cyclable champêtre est aussi au stade de la réalisation et pourrait avantageusement être lié au parc linéaire concerné. Évidemment, cet usage d'une emprise de la

voie ferrée s'inscrirait tout à fait dans l'orientation vers la qualité de vie privilégiée par le conseil municipal et constituerait un virage dans le sens d'une municipalité qui se veut à la mesure de la famille. Merci.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le maire.

Document déposé

M. Larue: Est-ce que vous me permettez, M. le Président, de déposer les commentaires, s'il vous plaît? (12 h 30)

Le Président (M. Gauvin): Merci. Nous acceptons... s'il vous plaît... copie. J'aimerais, à ce moment-ci, vous faire part d'une lettre qui était adressée... dont copie a été envoyée à tous les membres de cette commission, lettre sous la signature de M. Jacques Valois. Elle se résume comme suit: «Je n'ai aucune objection quant à la création d'une telle compagnie, quant à l'exploitation privée du chemin de fer Joliette—Saint-Félix-de-Valois. » M. Jacques Valois est le promoteur de la piste cyclable Joliette—Saint-Gabriel-de-Brandon.

Une voix: Est-ce qu'on peut en avoir copie?

Le Président (M. Gauvin): Oui. Copie a été transmise à tous les membres de la commission. Donc, ceux qui en font la demande...

M. Morin: Celle-là, oui.

Le Président (M. Gauvin):... une copie additionnelle.

M. Morin: Celle-là, on l'a.

Le Président (M. Gauvin): Vous avez copie. Est-ce que, M. le ministre, vous avez...

Une voix: Vous avez demandé la parole, M. le député de Lévis?

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis a demandé la parole?

M. Garon: Bien, moi...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

Discussion générale

M. Garon:... je vais vous poser des questions bien simplement parce que... Moi, je ne suis pas chez vous. Il y a un projet de loi d'un requérant et il y a des municipalités qui interviennent. Alors, vous êtes en faveur ou vous n'êtes pas en faveur du projet de loi.

Deuxièmement, la réalité, c'est qu'il n'y a pas de loi sur les chemins de fer, à date, au Québec. On a une

vieille loi. Le gouvernement placote, mais il n'en fait pas de loi, de sorte qu'on a une vieille loi qui est d'une autre époque. Il y a bien des consultations, mais il n'arrive rien. Alors, la compagnie de chemin de fer va marcher en fonction de la loi qui existe, qui est une loi qui date de quelle année? 18... dans le temps des chevaux! Qu'est-ce que vous voulez, on n'a pas d'autre loi que ça. Alors, vous allez être administrés en vertu d'une compagnie qui date de ce temps-là. Je ne sais pas si un cheval a le droit de trotter quand il passe à une traverse à niveau, mais on est pris avec ça. Le gouvernement n'a pas pris la peine de faire ça alors qu'il dit qu'il souhaite ces compagnies de chemin de fer locales pour s'occuper des chemins de fer locaux, parce que, établir ces chemins de fer là aujourd'hui, ça coûterait une fortune. Mais là, on n'a pas de loi!

Alors, moi, ma question est bien simple. Il y a des requérants qui veulent une loi et il y a des intervenants. Vous, là, vous voulez que la loi, telle qu'elle est présentée, elle passe ou elle ne passe pas?

M. Larue: À la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies?

M. Garon: Oui.

M. Larue: Pour nous, c'est bien sûr qu'on s'objecte à ce que la loi passe.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que ça complète votre intervention, M. le député de Lévis? M. le député de...

M. Garon: Bien, pour le moment.

Le Président (M. Gauvin): Pour le moment. M. le député de Berthier.

M. Houde: Merci, M. le Président. J'aimerais savoir des requérants: Est-ce que vous êtes contre une piste cyclable qui pourrait s'implanter sur votre territoire, sur votre emprise?

M. Belleville: Non...

M. Houde: Non, vous n'êtes pas...

M. Belleville:... à la mesure de la sécurité demandée.

M. Houde: Donc, vous n'êtes pas en désaccord.

M. Belleville: Du tout.

M. Houde: Le projet de piste cyclable, pour répondre à la lettre de M. Valois tantôt, vous n'êtes pas en désaccord avec lui. S'il y a des possibilités, vous êtes toujours ouverts...

M. Belleville: Du tout.

M. Houde:... tenant compte des restrictions et des règlements qu'il pourrait y avoir.

M. Belleville: D'ailleurs, quand est venu le temps de faire l'achat de la ligne de 10 milles de long, c'était vraiment dispendieux pour la question de la grosseur de notre compagnie. On a même demandé à M. Jean-Pierre Malo, du temps, pour savoir s'il serait prêt à défrayer... Parce que la largeur est de 66 pieds et eux autres n'étaient pas intéressés du tout à défrayer rien là-dedans. En outre, en communiquant avec le ministère, ici, ils nous disent qu'une piste cyclable à côté de la voie ferrée, ce n'est pas tout à fait à recommander.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Berthier.

M. Houde: À recommander. Pour éclaircir, M. le ministre et le président, quand on parle de M. Jean-Pierre Malo, c'était le promoteur de la piste cyclable du début...

M. Belleville: Du début.

M. Houde:... lors du sommet économique qui s'est tenu dans la région de Lanaudière.

M. Belleville: C'est ça.

M. Houde: Pour le moment, c'est complet pour moi.

M. Belleville: J'aurais... Est-ce...

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Belleville.

M. Belleville: Oui, j'ai quand même 2 petites oppositions parce que le maire a dit tout à l'heure... une explosion qu'il y a eu au point de vue du gaz propane. Mais la vitesse de ce train-là est de 45 milles à l'heure, tandis que, le mien, on parle de 15 milles à l'heure. Ça veut dire que, à toutes fins pratiques, une explosion de ce style-là ne pourrait pas arriver dans Notre-Dame-des-Prairies.

Deuxièmement, le produit qui va s'acheminer chez nous par train, s'il n'est pas acheminé par train, il va être acheminé par camion. Il passe à peu près à 500 pieds de la voie ferrée, le camion. C'est prouvé par une étude que c'est beaucoup plus dangereux de le déplacer par camion, parce qu'il y a beaucoup plus de trafic, que par wagon-citerne.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Berthier.

M. Houde: Oui. Combien de wagons pourraient passer, disons, par année, comparativement à combien

de camions qui pourraient passer pour l'équivalent?

M. Belleville: On parle de 150 wagons pour cette année, contrairement à 3 ou 4 camions par wagon. Ça veut dire qu'il faut multiplier par 4.

M. Houde: Ça veut 500 à 600 camions qui pourraient passer et qui seraient à une vitesse beaucoup plus rapide que la locomotive sur les voies ferrées: 15 ou 20 km à l'heure, comparativement à 50, 60, 75, 80 ou même 100 km à l'heure avec le camion. Merci pour tout de suite.

Le Président (M. Gauvin): Merci. M. le ministre, avez-vous d'autres questions, à ce moment-ci? J'aimerais vous faire remarquer que nous sommes toujours à la période des déclarations d'ouverture. On pourra toujours y revenir quand on va appeler le projet de loi article par article. S'il n'y a pas d'autre intervention, M. le ministre, j'appelle... M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aurais une question à poser au ministre parce que le ministre... Quand les gens disent qu'ils veulent faire une piste cyclable le long de la voie ferrée... Vous avez vu ce qui est arrivé à Vanier. C'est en pleine ville. Le chemin de fer, il ne va pas à 100 milles à l'heure. Il y a un enfant qui est mort et les gens veulent avoir des clôtures de chaque bord pour que les gens ne puissent pas avoir accès au chemin de fer. Il ne faut pas se conter d'histoires, là. Alors, quand les gens parlent de mettre une piste cyclable à côté d'une voie ferrée, en tant que ministre des Transports au Québec, est-ce que vous pensez que c'est possible ou ce n'est pas possible?

M. Elkas: M. le député de Lévis, jamais je ne m'embarquerais et m'engagerais aujourd'hui sans avoir fait un examen de la demande et m'assurer que... S'il y a une emprise qui est assez large pour permettre, d'une façon sécuritaire, une piste cyclable, je le ferai, mais m'engager aujourd'hui, ce serait irresponsable de ma part. Mais je vous suis. Jamais on ne pourrait s'engager sans vraiment faire l'étude et voir si c'est faisable ou non.

M. Garon: Oui, mais là, si la loi est adoptée, la compagnie procède en vertu des lois existantes.

M. Elkas: Oui, mais là, elle procède et fait ses affaires, mais la demande vient par après et on l'examine pour voir si c'est faisable ou non, pour savoir ce qui est la priorité: Est-ce que c'est le chemin de fer ou la piste cyclable? Dans le moment qu'on parle, aujourd'hui, la demande n'est pas pour une piste cyclable mais pour une compagnie de chemin de fer d'opérer.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Les intervenants nous envoient une lettre. Ils disent qu'ils sont d'accord avec le projet de chemin de fer, pourvu que la piste

cyclable à caractère public puisse être réalisée dans l'emprise du chemin de fer. C'est ça qu'ils disent. Dans le fond...

M. Elkas: Si on peut les accommoder, il va sans dire qu'on va le faire, mais, comme vous l'avez si bien mentionné, on n'est pas pour mettre des pistes cyclables dans des endroits où c'est très dangereux pour nos gens. Il faudra examiner la possibilité.

M. Garon: En tout cas, non seulement ça. Moi, je regarde une place comme Vanier. Les gens veulent avoir une clôture tout le long pour que les enfants ne puissent avoir aucun accès au chemin de fer. Ils disent: L'enfant s'est fait tuer parce qu'il a pu passer. Je ne sais pas comment c'est arrivé, je n'étais pas là, mais il a pu passer à travers la clôture, la place où la clôture... un genre de clôture Frost était brisée à un endroit et l'enfant est passé par là et s'est fait frapper par le train.

Une voix:...

M. Garon: Non. Moi, comme député, je pose des questions. C'est au ministre... Le député n'a pas de responsabilité par rapport à ça. C'est le ministre qui a des responsabilités.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Berthier.

M. Houde: Je vais vous dire ce que j'ai vécu. Lorsque je suis allé à Granby, j'ai vu une piste cyclable qui a été faite pour les cyclistes. Il y a tellement de restrictions que si jamais ils voulaient faire une piste cyclable à côté de la voie ferrée, il y aurait sûrement des exigences sévères si jamais... Mais, pour le moment, comme le ministre l'a dit, pour le moment, c'est la voie ferrée, pour le moment, pour l'exploiter avec des trains dessus. Ce n'est pas la piste cyclable pour tout de suite.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: À Granby, est-ce que la voie ferrée est encore là?

M. Houde: Pardon? Non. Ils ont pris la voie ferrée pour faire une piste cyclable, mais il y a tellement d'exigences où est-ce qu'on passe sans problème...

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas ça... Il n'y a plus de voie ferrée, là.

M. Houde: Non, mais, je veux dire, si jamais c'était possible de mettre une piste cyclable, il y aurait des restrictions sévères en mosus pour être capable de donner accès, si jamais ça arrive. Mais ce n'est pas ça, le but, pour le moment. Je voulais vous dire ce qui

s'était passé là-bas.

Le Président (M. Gauvin): Oui. M. le député de Lévis, avez-vous d'autres questions?

M. Garon: Pardon? Eh bien, là, pour la voie... Un, la piste cyclable, moi, en tout cas, ça m'apparaît clair qu'une piste cyclable à côté d'une voie ferrée, c'est incompatible. C'est une question de sécurité et on ne peut pas essayer des affaires qui n'ont pas de bon sens. C'est l'un ou l'autre. On ne peut pas mettre des pistes cyclables à côté des voies ferrées. La municipalité dit qu'elle est contre. Maintenant, parlons au deuxième intervenant. La municipalité dit qu'elle est contre. Elle est contre; pourquoi? Si on résume en mots simples. Vous avez fait une longue...

Le Président (M. Gauvin): M. le maire, M. Larue.
(12 h 40)

M. Larue:...l'éloquence quand elle est trop longue, elle est moins comprise. Ce que je vous dirais, de toute façon, c'est qu'on est contre à cause du transport de matières dangereuses dans des zones résidentielles; deuxièmement, à cause de l'accroissement... Nous, à Notre-Dame-des-Prairies, on était habitués, l'année passée, d'avoir 3 ou 4 trains qui passent à l'année. Il y a des années où il en passait moins que ça encore. Là, ce dont on nous parle, c'est de transport ferroviaire qui est continu et presque quotidien. Or, à ce moment-là, nous autres, c'est là aussi qu'on s'objecte. La troisième raison était pour l'implantation de ce qu'on discute, qui était la piste cyclable.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Elkas: M. le maire, j'ai eu le plaisir d'être maire pendant une quinzaine d'années dans une municipalité dans la région de Montréal. Il est évident qu'on est élu pour les intérêts municipaux de notre propre municipalité, mais, des fois, il faut aller à l'extérieur de nos seules frontières de municipalité. La question que j'aimerais vous poser, c'est... Vous avez, j'espère, une responsabilité envers non seulement vos citoyens, mais les gens qui vous entourent, vos voisins, ainsi que ceux qui voyagent ou des touristes qui vont chez vous. Cela m'étonne un peu qu'on soit contre un projet semblable, quand on sait que... Mon Dieu, on peut retourner aux années trente, où 75 % du trafic de la marchandise se faisait sur les chemins de fer; aujourd'hui, c'est le contraire, c'est tout sur nos routes. Vous savez, la critique qu'on reçoit de jour en jour, les accidents qu'on a vécus cette année, surtout au début de l'année, sur la 20 avec des camions-citernes, et puis le nombre de personnes qui sont décédées, on a la preuve qu'on peut avoir pas mal plus de sécurité si on se restreint au ferroviaire.

Cela m'étonne que vous soyez contre. Vous seriez quasiment pour la fermeture, pour la remplacer,

évidemment, ce que j'entends, par une piste cyclable. C'est un peu ça, votre pensée. Est-ce que vous considérez les implications et les problèmes que ça cause non seulement pour votre municipalité, mais pour l'ensemble de la société québécoise, quand on pense qu'on peut réduire quasiment à zéro le trafic ferroviaire? Ça va mettre énormément de demandes sur le routier. On n'a pas la capacité de payer, comme vous le dites vous-même. Vous êtes du milieu, vous dites: On ne peut pas payer. Alors, est-ce que vous prévoyez un de ces jours une deuxième route qui va passer dans votre municipalité? Parce que, à un point, les gens de chez vous vont dire: Aïe, on ne peut pas!

Est-ce que vous ne pensez pas que le ferroviaire, c'est une bonne alternative au problème auquel on fait face aujourd'hui? Surtout que vous n'avez pas à payer pour l'entretien du chemin de fer, et vous avez à payer pour l'entretien de la route.

Le Président (M. Gauvin): M. le maire, M. Larue.

M. Larue: M. Elkas, je vous répondrai à ça que c'est la préoccupation du conseil municipal chez nous. Face à un système ferroviaire fonctionnel, elle est là. D'ailleurs, elle est tellement là qu'à 3, 4, 5 km de la voie ferrée existante, il y en a une autre qui est celle du CN où nous, nous croyons que cette alternative-là pourrait être étudiée et serait, pour toutes les parties, beaucoup plus intéressante même que celle dont on parle aujourd'hui.

Donc, il n'est vraiment pas question de vous dire que la municipalité ne tient pas compte de ça. Effectivement, avec toutes les factures qu'on reçoit de ce temps-ci, on a cette préoccupation-là. Donc, il y a une solution alternative qui est la voie du CN, qui pourrait répondre probablement aux attentes. Ce que j'allais ajouter aussi, c'est que la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies n'a pas à prévoir une deuxième route. J'ai entendu... Dernièrement, j'ai reçu une lettre, un avis, je crois que c'est votre ministère, ou de M. Middlemiss, qui prévoyait justement l'implantation, entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix, d'un axe routier autoroute. Or, ce n'est pas la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies qui a prévu ça, mais c'est dans les plans. J'ai une rencontre la semaine prochaine avec les gens du ministère à ce sujet-là. Donc, je vous dirais que le conseil municipal n'a pas un esprit étroit dans ça, a la préoccupation versus le CN. De toute façon, il y a une autoroute qui est dans les plans du ministère.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le maire. À ce moment-ci, s'il n'y a pas d'autre question, M. le ministre... M. le député de Lévis.

M. Garon: Dans le préambule qui explique un peu les raisons du projet de loi, il est marqué que «l'exploitation de cet embranchement est nécessaire afin, notamment, d'assurer le ravitaillement en gaz propane

les réservoirs de Bell-Gaz ltée., le transport de marchandises d'autres expéditeurs de la région». Actuellement, comment se fait le transport... le ravitaillement en gaz propane des réservoirs de Bell-Gaz et le transport des marchandises d'autres expéditeurs de la région que vous visez, c'est quel genre de produit?

M. Belleville: Présentement, on charrie... On n'a amais lâché de recevoir par train. Quand le CP a arrêté sa liaison, c'est nous qui avons repris. Mais, aussi, on poursuit avec les camions. Mais nous, ce qu'on a demandé quand il y a eu l'arrêt du CP, on avait demandé, parce que ce n'était pas vraiment notre ligne de... c'est: acheminer par chemin de fer. Notre ligne a toujours été d'être un vendeur de gaz. Puis, on avait demandé à l'ONT de nous laisser la ligne jusqu'à temps que le projet de Soligaz arrive à Montréal parce que, si le projet de Soligaz arrivait à Montréal, on se trouvait à avoir plus de volume, puis plus d'accessibilité, sauf qu'on ne pouvait pas attendre le projet de Soligaz parce que, en fin de compte, ça nous prenait du produit immédiatement. C'est de là qu'on a été obligés d'acheter la question de la voie ferrée.

M. Garon: Avez-vous assisté à la période des questions, ce matin?

M. Belleville: Oui.

M. Garon: Soligaz, ça n'a pas de l'air à être pour demain matin.

M. Belleville: Ha, ha, ha! On est fiers de l'avoir.... Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais le gaz est transporté, a été transporté par les compagnies de chemin de fer sur cette voie-là pendant combien d'années?

M. Belleville: Ça fait au moins 10 ans.

M. Garon: Pardon?

M. Belleville: Ça fait 10 ans.

M. Garon: Puis, vous dites que vous utilisez les camions aussi depuis combien de temps?

M. Belleville: Ah! les camions, depuis... Moi, c'est le commerce du père, ça fait 50 ans qu'on existe.

M. Garon: Avant, c'était transporté... Avant que ça soit le chemin de fer, c'était avant...

M. Belleville: Le volume était moins gros. On était dans une place. On a acheté un terrain au bord de la voie ferrée à Saint-Félix-de-Valois parce que notre alimentation demandait plus d'alimentation. On a été obligés d'acheter un terrain au bord de la voie ferrée à

Saint-Félix-de-Valois. Puis, là, depuis les 10 ou 12 dernières années, on le recevait par wagon-citerne.

M. Garon: Par wagon.

M. Belleville: Oui.

M. Garon: En camion ou en...

M. Belleville: Non. Avant ça, quand le père a parti, c'est un commerce qui a été parti, commerce privé qui a été parti à petite échelle.

M. Garon: Oui.

M. Belleville: Puis, graduellement, le volume a augmenté. Tout d'un coup, il a été obligé d'acheter un terrain au bord d'une voie ferrée, puis de demander l'alimentation par voie ferrée.

M. Garon: C'est dans le village?

M. Belleville: Oui, c'est dans le village. C'est à peu près à un 3/4 de mille du village.

M. Garon: C'est une bonbonne.

M. Belleville: C'est des gros réservoirs. J'ai des photos, si vous voulez...

M. Garon: Je pense que je les ai déjà vues.

M. Belleville: Oui, puis, là, on avait une alimentation par wagon et aussi par camion. On a toujours eu l'alimentation de wagon et de camion sauf qu'avec l'expansion qu'on a prise, puis avec la compétition, on est obligés de demander du produit à l'extérieur. Il y a eu une grosse compétition qui s'est produite au point de vue des grosses compagnies de vouloir nous acheter. Là, ça nous causait des paquets de problèmes dans notre alimentation. Eux autres ont acheté tout le volume qui se produisait ici, au Québec. On a été obligés de faire venir notre approvisionnement de l'Ouest. C'est de là que c'était très important, la voie ferrée. Puis, 6 mois après cette expansion-là, on a appris que la voie ferrée fermerait entre Joliette et Saint-Félix. C'est de là qu'on a fait les démarches pour acheter la voie ferrée.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Au fond, là, votre commerce existe.

M. Belleville: Oui.

M. Garon: Vous faisiez transporter votre gaz par la voie ferrée.

M. Belleville: Oui.

M. Garon: Puis, maintenant que le Canadien Pacifique veut se retirer de ça, vous voulez prendre la relève...

M. Belleville: Oui.

M. Garon:... pour faire la même chose qu'avant.

M. Belleville: Pour faire la même chose et aussi pour développer un CFL, parce qu'il ne faut pas vous cacher que j'ai investi beaucoup d'argent là-dedans puis je voudrais bien rentabiliser le projet.

En outre, à Saint-Félix, il y a des meuleries qui ont présentement des demandes...

M. Garon: Des quoi?

M. Belleville: Des meuleries, c'est de la moulée pour l'alimentation des...

M. Garon: Ah! des porcheries.

M. Belleville: Oui, des poulaillers.

M. Garon: Ah! des meuleries, O. K., je ne comprenais pas.

M. Belleville: Puis, on apporte présentement de la moulée en petite quantité. On a un projet aussi de déplacement de wagons de bois pour une compagnie de Saint-Michel-des-Saints qui parle d'une grosse quantité de wagons pour envoyer aux États-Unis, wagons de bois.

Le Président (M. Gauvin): M. le député...

M. Garon: Depuis que la voie est abandonnée, Canadien Pacifique ne fait plus rien avec ça?

M. Belleville: Non. Non, non.

M. Garon: Depuis combien de temps?

M. Belleville: Notre voie, c'est nous depuis...

M. Garon: Mais depuis combien de temps le Canadien Pacifique a abandonné ses opérations sur cette voie-là?

M. Belleville: Ça fait présentement 1 an qu'on a acheté.

M. Garon: Vous avez acheté il y a 1 an.

M. Belleville: Oui.

M. Garon: Puis, vous opérez.

M. Belleville: Oui.

M. Garon: Pourquoi vous avez besoin d'une loi d'un coup sec, là?

M. Belleville: Pourquoi on en a besoin? Parce qu'on est une compagnie et non une compagnie de chemin de fer. Présentement, chaque fois que je demande au CN ou au CP des déplacements, eux autres me disent: Nous autres, on négocie avec des compagnies de chemin de fer. Au point de vue assurances, eux autres disent: Vous déplacez des wagons du CN ou du CP et vous n'êtes pas une compagnie de chemin de fer. Là, ça fait un bout de temps que j'ai fait des demandes pour avoir le permis, mais il faut passer par un projet de loi pour avoir une compagnie de chemin de fer. Si ça avait été une simple compagnie, ça aurait été formé rapidement, mais là, pour être une compagnie de chemin de fer, il faut absolument passer par un projet de loi. Ça fait 3 ans que je travaille sur ce projet-là.

M. Garon: À votre connaissance, quand le Canadien Pacifique opérait cette compagnie de chemin de fer là, est-ce qu'ils permettaient d'avoir une voie cyclable à côté?

M. Belleville: Non.

M. Garon: Pensez-vous qu'ils l'auraient permis?

M. Belleville: Non.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez de ce que dit la municipalité comme intervenante?

M. Belleville: Pour la question des accidents, vous voulez dire?

M. Garon: Bien, par rapport à l'ensemble de leur intervention.

M. Belleville: Bien, à l'ensemble de l'intervention, je comprends que la municipalité ait des craintes, mais, au point de vue sécurité, Bell-Gaz est dans le gaz propane depuis 40 ans, 50 ans même. Depuis 50 ans, et on a un plan d'urgence pour la question de la manutention du propane et la manutention des produits dangereux. En plus de ça, l'Office national des transports, l'ONT... Le CP a fait des pressions auprès de l'ONT en leur disant qu'on déplaçait des produits dangereux. L'Office est venu se renseigner exactement sur notre plan d'urgence, sur le déplacement. C'est pour ça que le CP a accepté de nous vendre la ligne, en autant qu'on était dans des questions conformes.

Deuxièmement, on a des normes très strictes à suivre que... Je comprends l'inquiétude de Notre-Dame-des-Prairies. Ce que je peux leur dire, c'est que si c'est dangereux par wagon, c'est dangereux par camion. Il faudrait complètement exclure Bell-Gaz de Saint-Félix, s'ils veulent enlever le danger. C'est une chose.

M. Garon: Actuellement, quand vous louez de la compagnie de chemin de fer, vous êtes assujettis à quelle loi?

M. Belleville: À la loi de la province de Québec, au ministère de M. Alain Labonté qui... M. Paul-André Fournier.

M. Garon: Là, vous n'êtes pas assujettis à la loi fédérale d'aucune façon.

M. Belleville: Présentement, non.

M. Garon: Là, je voudrais demander une question au ministre. Quand a-t-il l'intention d'arriver avec une modernisation de la loi des chemins de fer du Québec? Là, on procède à la pièce. Ça n'a pas de bon sens. On a un autre bill privé à côté, tantôt, qui est en train de se discuter en même temps, sur les démutualisations d'assurances, les compagnies font faillite. On procède à la pièce, par bill privé. Là, on ne peut pas marcher. Le gouvernement dit qu'il est intéressé que ça se développe, mais quand est-ce qu'il va faire une loi? Ça fait des années qu'on nous promet ça de mois en mois et il n'arrive rien.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Elkas: M. le Président, toutes la question de CFL, ça a été soulevé il y a une couple d'années. C'est une méthode qui est assez populaire aux US. Il y a environ 300 compagnies de chemin de fer à caractère «intérêt local». Ces compagnies oeuvrent d'une façon assez saine. De notre côté, évidemment, le caractère des chemins de fer ici, au Québec et au Canada, est un peu différent. Dernièrement, on a eu des conversations qui ont amené à des colloques avec des firmes qui s'intéressaient aux CFL. À ma grande surprise, on a aussi eu à cette table des gens du camionnage qui s'intéressent aussi à des CFL.

On a rencontré des institutions financières qui, elles aussi, ont demandé d'être entendues avant qu'on dépose un projet de loi. Il est de mes intentions d'arriver cet automne avec un projet de loi qui va modifier la Loi sur les chemins de fer afin de faciliter la création des compagnies de chemin de fer à intérêt local CFIL. J'espère qu'on n'aura pas à répéter des interventions comme on vient de le voir ici, aujourd'hui. À l'avenir, on n'aura pas besoin de bill privé; on aura simplement à entendre, à écouter les demandes qui sont faites par les requérants.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: J'entends le ministre qui dit, M. le Président, que tout le monde s'intéresse à cette compagnie de chemin de fer là, sauf que, nous autres, ce qu'on demande, c'est l'intérêt du ministre, lui, pour

avoir une loi moderne. Au fond, il va falloir clarifier les choses, ça n'a pas de bon sens, parce que... Moi, je ne pense pas que les bicycles ou les pistes cyclables vont être possibles à côté des chemins de fer. Les gens, je pense, sont francs quand ils le disent. Ils savent que ça n'aide pas leur requête, au fond, parce qu'il y a des intervenants qui disent d'autres choses. Mais, par ailleurs, c'est l'un ou l'autre. Le gouvernement, il faut qu'il choisisse.

M. Elkas: Je dis au député de Lévis que je suis ici pour entendre le requérant du CFIL. Je sais qu'il y a un intervenant qui aimerait avoir une piste cyclable, mais, je vous dis, la priorité est là. Si la ligne était abandonnée et les chemins de fer enlevés, il est sûr que ça donnerait peut-être... ça donnerait une route ouverte pour l'établissement des pistes cyclables, comme il se fait ailleurs à des endroits où on a enlevé les chemins de fer et où les MRC ainsi que les municipalités sont intéressées à entretenir et accepter les responsabilités civiles. Mais si vous pensez que dans ce projet-ci, qui est devant nous, on va traiter les 2, ce n'est pas mes intentions. Si la municipalité vient me voir par après et dit: On est intéressé à avoir... Bien, là, qu'elle fasse des ententes avec le milieu, à savoir... Pour nous, la sécurité est très importante. S'il y a des emprises qui ont 400 pi de large et qu'on peut mettre une piste cyclable clôturée le long de l'emprise, je pense qu'on pourrait examiner ça, voir si c'est faisable.

M. Garon: Les emprises n'ont jamais...

M. Elkas: Mais de là à... Si vous pensez qu'on va accoter une piste cyclable sur le chemin de fer, ce n'est pas...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Elkas:... sérieux.

M. Garon: Non, mais, M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon:... quand le ministre nous parle d'emprises de 400 pi de large, il n'y a pas d'emprise de 400 pi de large....

M. Elkas: Bien, il y en a.

M. Garon:... dans les chemins de fer.

M. Elkas: Il y en a déjà eu.

M. Garon: Ce n'est pas comme ça que ça marche. Quelle est l'emprise sécuritaire où il doit y avoir rien que des activités de chemin de fer, que ça doit être clôturé ou non et quelles doivent être les conditions dans

lesquelles ça va se faire, du chemin de fer? Bien, c'est une loi qui va le dire. Là, on marche comme une république de bananes. Aux États-Unis, il y a une réglementation, ils ont une loi et ça marche. Ça marche comme ça. C'est clair. Ils s'occupent de la sécurité. Mais nous, on a des lois qui sont des affaires du XIXe siècle. Alors, les gens pensent qu'il y a des choses compatibles qui sont incompatibles. Alors, il faut qu'il y ait une loi.

Et là, on retarde le développement économique au Québec actuellement parce qu'on n'a pas de loi des chemins de fer et les gens ne savent pas dans quelles conditions. Il y en a des dizaines de lignes de chemin de fer qui attendent comme ça, pour savoir qu'est-ce qui va arriver, et on n'a pas de loi. Le ministre dit qu'il va y avoir une loi cet automne. C'est un engagement.

M. Elkas: J'ai l'intention de déposer une loi cet automne. Il y a déjà une Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. Ça existe ça.

M. Garon: Oui, je sais.

M. Elkas: Mais le débat ici, aujourd'hui, ne se fait pas sur le fait qu'on doit poser une piste cyclable en même temps qu'on permet à la compagnie requérante d'établir une compagnie de chemin de fer à intérêt local. Ce n'est pas la question. Alors, j'aimerais qu'on entende les requérants et qu'on passe article par article.

M. Garon: Non. Moi, je n'ai pas d'autre question à demander.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Deux-Montagnes.

M. Bergeron: Moi, j'ai de la difficulté à comprendre le raisonnement de la municipalité. Dans le moment, la compagnie existe — monsieur le disait — au moins depuis 50 ans. Ce que je veux dire, si on refusait ce bill privé là, la municipalité ne sera pas mieux protégée. Au contraire, si je peux comprendre, les camions vont passer à travers la municipalité pour se rendre là où il faut qu'ils aillent. Alors, je pense qu'il n'y a pas d'amélioration de ce côté-là.

Et, deuxième point, sans connaître le problème exactement, je suppose que si ça se fait par train, à ce moment-là, il va y avoir moins de voyages qui vont se faire par le train plutôt que par des camions. Moi, c'est là que j'ai de la difficulté à comprendre comment la municipalité dit qu'il y a danger. Alors, je pense, moi, que même si ça n'élimine pas tous les dangers, au moins, ça élimine les occasions de danger. Je pense que c'est assez important.

M. Larue:...

Une voix: Ah! excusez. À moins qu'ils veuillent répondre.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que les représentants de la municipalité ou les représentants des requérants ont des commentaires à faire avant de passer à l'article 1? Brièvement.
(13 heures)

M. Larue: Je vais être très bref, effectivement. Je veux dire, la difficulté de comprendre est que... Tantôt, j'ai bien précisé à M. le ministre qu'à 5 ou 7 km de là, il y a une voie du CN qui est une alternative; deuxièmement, on parlait de 3 ou 4 voyages par année, là, on parle de 150 voyages de train par année. C'est les préoccupations municipales qui vous sont partagées. Il n'en reste pas moins que c'est au législateur à prendre la décision là-dessus.

Le Président (M. Gauvin): Merci de vos commentaires. À ce moment-ci, l'ordre de la Chambre prévoyait que nos travaux...

M. Chevette: Oui, mais, de l'autre bord, il y a consentement, M. le Président.

Mme Pelchat: Est-ce qu'on peut avoir le même consentement de la part des membres de la commission que de l'autre côté...

M. Chevette: Que de l'autre côté?

Mme Pelchat:... c'est-à-dire de reprendre à 14 h 15?

M. Chevette: Non, mais c'est à 13 h 15 que le vote se prend. Il y a une entente entre les 2 leaders.

Mme Pelchat: Alors, on poursuivrait jusqu'à 13 h 15 et on reprendrait à 14 h 15.

M. Chevette: On pourrait théoriquement continuer, là, jusqu'au vote.

Le Président (M. Gauvin): Avec le consentement des membres de cette commission...

M. Chevette: O. K. Ce qu'on vote, c'est la motion de censure, de l'autre côté.

Le Président (M. Gauvin): O. K., je suis prêt.

Mme Pelchat: Mais on reprendrait à 14 h 15, par exemple.

M. Chevette: Si on n'a pas fini.

M. Garon: Pardon?

Mme Pelchat: On reprendrait à 14 h 15.

M. Chevette: Si on n'a pas fini.

Le Président (M. Gauvin): Si on n'a pas fini.

M. Garon: On verra à 14 h 15 parce que j'ai autre chose, là, moi.

Le Président (M. Gauvin): Non. Les travaux se continuent jusqu'à 13 h 15...

M. Garon: On n'attend pas dans nos bureaux à ne rien faire, là.

Le Président (M. Gauvin):... ici, soit...

M. Garon: Non. On a un ordre de la Chambre, là. On accepte l'ordre de la Chambre, on est d'accord pour prolonger jusqu'à 13 h 15 et on verra après.

Le Président (M. Gauvin): C'est ça. Les travaux se continuent jusqu'à 13 h 15.

M. Garon: Ne traversons pas la rivière avant d'arriver au pont.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que, M. le ministre, on est prêts à appeler l'article 1 du projet de loi?

M. Elkas: Oui.

Étude détaillée

M. Houde: «1. Une corporation est constituée sous la dénomination sociale... »

M. Garon: C'est le secrétaire qui lit les textes. D'après notre règlement, c'est le secrétaire qui doit lire.

M. Houde: Je n'ai pas d'objection du tout.

M. Garon: Le rôle du député se résume à présenter le projet de loi, mais, après ça, la commission opère normalement.

Le Président (M. Gauvin): Ça peut être la présidence qui lit le texte, ça peut aussi être présenté par... Le projet de loi est présenté par le député de Berthier. Est-ce que... Si vous me le permettez, comme président, je vais vous présenter l'article 1: «Une corporation est constituée sous la dénomination sociale de "Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc. » Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Houde: Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 2. «La Compagnie a pour objet d'acquérir l'embranchement abandonné par Canadien Pacifique

Itée, situé entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, et de l'exploiter comme ligne de chemin de fer. »

M. Houde: Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 3: «Le siège social de la Compagnie est situé dans la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. »

M. Houde: C'est chez nous. Adopté.

M. Garon: C'est le ministre qui est supposé répondre. C'est le ministre qui répond au nom du gouvernement; il ne dit rien.

M. Elkas: Une minute. C'est quoi, là?

M. Garon: Est-ce que c'est adopté?

M. Elkas: Je l'ai dit.

Le Président (M. Gauvin): Écoutez, j'appelle l'article 2, tel que présenté, et je voudrais savoir si les membres de la commission...

M. Chevette: Qui aime bien châtie bien. Il t'aime à mort!

Le Président (M. Gauvin): L'article 2 est adopté? Excusez-moi, c'est bien l'article 3. Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 4: «Les personnes agissant à titre d'administrateur de Bell-Gaz Itée sont les administrateurs de la Compagnie et elles demeurent en fonction jusqu'à ce qu'elles soient dûment réélues ou remplacées, conformément aux règlements de la Compagnie. »

Une voix: Adopté.

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 4 est adopté? Adopté. L'article 5: «Le capital-actions de la Compagnie se compose d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. » Est-ce que l'article...

M. Garon: Est-ce que l'article 5 est une règle qu'on trouve habituellement dans les... ou s'il y a...

Le Président (M. Gauvin): L'article 5. Est-ce que quelqu'un peut nous expliquer...

M. Garon: Est-ce que c'est une disposition particulière?

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Elkas: Me Anne Delisle, du ministère des Transports, pourrait nous aider.

Le Président (M. Gauvin): Me Anne Delisle.

Mme Delisle (Anne): Il s'agit plutôt d'une...

M. Garon: Qu'est-ce que vous faites au ministère des Transports, Me Delisle?

Mme Delisle: Je travaille sur la nouvelle loi sur les chemins de fer, qui sera déposée à l'automne 1993, principalement.

M. Garon: Ah bon!

M. Chevette: Ah!

M. Elkas: Elle vient de confirmer ce que je vous ai dit. Vous ne me croyiez pas, mais je suis heureux qu'Anne soit venue à la table pour nous confirmer le tout.

M. Chevette: Je trouve que le ministre s'améliore.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix:... le député de Lévis nous le confirme.

M. Garon: Ce n'est pas que les fonctionnaires ne travaillent pas, au ministère, c'est que, le ministre, est-ce qu'il a le temps de les lire ou de les déposer?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Je reviens à l'explication que voudrait nous présenter Me Delisle.

Mme Delisle: D'accord. Alors, il s'agit plutôt d'une compagnie avec des actions ordinaires. Il n'y aura pas d'émission d'actions privilégiées ou quoi que ce soit. Donc, toutes les actions sont ordinaires et au même titre.

M. Garon: Est-ce que vous êtes obligés de mettre une disposition comme ça dans ce projet de loi là?

Mme Delisle: Pas nécessairement. Il s'agit plutôt de l'intention des propriétaires d'en faire une compagnie avec les mêmes actions pour tous les futurs propriétaires

de l'entreprise. On aurait pu émettre des actions privilégiées pour limiter le nombre d'actionnaires ou pour leur donner des pouvoirs pour conserver le contrôle de la compagnie. Mais les futurs propriétaires ne l'ont pas demandé. Il n'y a pas une exigence en ce sens. En somme, c'est la loi du commerce. Les futurs propriétaires décident du genre d'entreprise qu'ils veulent constituer, tout simplement.

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas ça que je veux dire. Elle va être régie par la Loi sur les chemins de fer comme opérant le chemin de fer...

Mme Delisle: C'est que dans notre loi actuelle...

M. Garon:... mais, comme corporation, elle va être régie par la Loi sur les compagnies.

Le Président (M. Gauvin): Me Delisle.

Mme Delisle: C'est que la Loi sur les chemins de fer édicte des dispositions corporatives spécifiques aux compagnies de chemin de fer.

M. Garon: Oui.

Mme Delisle: Ça, c'est vrai. Mais maintenant, ces dispositions-là sont vétustées, ne sont plus appliquées par les nouvelles compagnies. Donc, à ce titre-là, en compensation à, on a édicté des dispositions spécifiques pour ce projet de loi, de manière à répondre à des dispositions plus modernes et à ne pas appliquer les vieilles dispositions de notre Loi sur les chemins de fer.

M. Garon: O. K. Ce que je veux dire, c'est que l'article 5 qui est proposé ici...

Mme Delisle: Oui.

M. Garon:... vise à mettre une disposition qu'on trouverait normalement dans quelle loi?

Mme Delisle: Dans notre Loi sur les chemins de fer. C'est que, dans notre Loi sur les chemins de fer, on a une multitude de dispositions qui portent là-dessus, ce qui revient à peu près à la même chose, sauf qu'il y a des petites choses qui sont nuancées. Je pense, par exemple, à la constitution du conseil d'administration, à la convocation des assemblées générales, etc. Il y a des modes de fonctionnement qui sont différents. Donc, nous, on a préféré, à ce moment-là, faire fonctionner l'entreprise comme une compagnie ordinaire.

M. Garon: Là, vous me dites ça sur l'article 6. Ces dispositions concernent l'article 6. Je parle sur la capitalisation, à l'article 5.

Mme Delisle: Ma collègue me dit qu'on prévoit toujours l'émission d'un capital-actions dans un projet

de loi privé. Donc, c'est une règle ordinaire qui prévoit, à ce moment-là...

M. Garon: O. K. C'est ça que je voulais savoir.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 5 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 6: «La Loi sur les chemins de fer (L. R. Q., chapitre C-14) s'applique à la Compagnie, à l'exception des paragraphes 3° et 22° de l'article 9, des articles 10 à 47 et des articles 89, 95, 96, 99, 104, 105 et 112. »

M. Garon: Si les articles de la Loi sur les chemins de fer, c'est-à-dire les paragraphes 3° et 22° de l'article 9, les articles 10 à 47 et les articles 89, 95, 96, 99, 104, 105 et 112 ne s'appliquent pas, quelles sont les dispositions qui vont s'appliquer concernant ces matières-là?

Le Président (M. Gauvin): Me Delisle.

Mme Delisle: Ce qui arrive, c'est que, dans la Loi sur les chemins de fer, on attribue à toutes les compagnies de chemin de fer qui sont constituées actuellement des pouvoirs d'expropriation. Il n'y a pas nécessité à donner de tels pouvoirs, dans le présent cas, pour cette nouvelle compagnie, parce qu'il s'agit plutôt d'exploitation d'infrastructures existantes. Il n'est pas question de construire une nouvelle ligne ou de l'allonger. Alors, à ce titre-là, nous n'avons pas cru bon et nécessaire de leur donner ces pouvoirs d'expropriation qu'une compagnie de chemin de fer a le droit d'avoir.

M. Garon: Les dispositions qu'on a ici concernent uniquement le pouvoir d'expropriation?

Mme Delisle: Oui, exclusivement, pour le premier paragraphe.

M. Garon: Ça va. Premier paragraphe, adopté.

M. Elkas: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): C'est-à-dire, excusez, le député de Joliette voudrait intervenir.

M. Chevette: C'est peut-être le moment de poser la question que j'avais soulevée au niveau de mes remarques préliminaires, à savoir l'entretien des «crossing». Je sais que ça ne cadre peut-être pas textuellement avec le libellé de l'article, mais je pense que, pour la municipalité, c'était important qu'on puisse entendre la réponse du ministre lui-même en ce qui regarde... Si vous faites... On a dit qu'il s'en ajouterait peut-être 2, à part ça, compte tenu du développement domiciliaire qui est en bordure. Comment ça marche, le

financement de ça?

Une voix: Passages à niveau.

M. Chevette: Passages à niveau. C'est vrai, ça. Je te remercie, je le cherche depuis le matin. Je suis fatigué, donc ça ne venait pas.

M. Elkas: M. Alain Labonté, du ministère des Transports.

Le Président (M. Gauvin): M. Labonté.
(13 h 10)

M. Labonté (Alain): Oui. Dans le cas de l'ancienne ligne de CP, il y avait des arrangements avec la compagnie ferroviaire pour l'entretien, qui était un partage. C'est-à-dire que quand les passages à niveau — ils sont signalisés avec des lumières et des cloches, ceux-là — ont été construits, le ministère a payé une partie, la compagnie ferroviaire a payé l'autre partie, et l'entretien est aussi partagé. Ça veut dire que, dans ces cas-là, on payait, sous toutes réserves, environ 4000 \$ par passage à niveau à la compagnie ferroviaire qui, elle, faisait l'entretien régulier et les accidents et tout. La responsabilité et l'entretien étaient à la compagnie ferroviaire. Avec la compagnie de M. Belleville, l'entretien est toujours sa responsabilité. Nous, on y va pour des vérifications, à savoir s'il fait son travail ou pas. Et je crois, sous toutes réserves — M. Belleville pourra confirmer — qu'on a continué le même accord au niveau monétaire.

M. Chevette: Donc — je veux que ce soit bien clair et consigné au procès-verbal de la commission — la municipalité n'a pas à dépenser un sou pour l'entretien des passages à niveau.

M. Labonté: Dans le cas de cette ligne-là, je n'ai pas vérifié parce que les passages à niveau ne sont pas ma responsabilité. Ils sont celle de ce qu'on appelait le Service des utilités publiques. M. Belleville peut peut-être préciser s'il y a des passages à niveau qui ne sont pas de sa responsabilité, au niveau monétaire, j'entends. Excusez, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Belleville: Nous, on a reçu une liste du gouvernement du Québec à qui «biller» les passages à niveau. La majorité était «billée» au gouvernement du Québec, sauf 2: une à la municipalité de Saint-Félix et l'autre à la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies. Mais, dernièrement, avec les échanges de municipalités, là, les traverses de chemin de fer ont été toutes «billées» aux municipalités. Mais il y a une clause dans la question de... Le maire de Saint-Félix-de-Valois m'a donné ça. Il y a une clause où il est marqué que les municipalités peuvent recharger au gouvernement les taux des «crossing».

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que les représentants de la municipalité veulent intervenir ou si ça répond à votre question, M. le député de Joliette?

M. Lame: Si vous me demandez... Est-ce que j'ai le... Je peux poser une question? C'est peut-être ma compréhension. Moi, je sais qu'à l'heure actuelle, pour 2 passages, on paie 5160 \$ pour les frais d'entretien. Est-ce que je comprends bien que ces frais-là vont être assurés au complet par le ministère des Transports? C'est ce qu'on...

M. Belleville: Bien, j'ai un dossier en...

M. Larue: Nous aussi, à un moment donné, mais ce n'est pas clair, ça.

M. Chevette:... on va le clarifier.

M. Belleville: Moi, dans la question... J'ai une lettre qui a été envoyée à la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. D'ailleurs, Alain, je ne sais pas si vous en avez reçu une. Puis il y avait une clause là-dedans qui marquait qu'elle n'avait rien qu'à charger au gouvernement.

Le Président (M. Gauvin): Vous allez m'excusez. À ce moment-ci, je pense qu'on va devoir suspendre nos travaux parce que nous sommes appelés pour un vote. J'aimerais qu'on m'indique si la commission ne reprend ses travaux qu'à 14 h 15.

M. Garon: Le vote... quand même encore 5 minutes...

Le Président (M. Gauvin): Non. On est appelés...

M. Chevette:... de l'autre bord qui...

Le Président (M. Gauvin): Oui. Bon. On m'indique qu'on peut disposer de quelques minutes encore. Est-ce que le premier paragraphe de l'article 6 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Je lis le deuxième alinéa de l'article 6: «La Partie 1A de la Loi sur les compagnies (L. R. Q., chapitre C-38), incluant l'article 123.167, s'applique à la Compagnie, à l'exception des chapitres III, IV, VI, VII, VIII, XV, XVII, XVIII, XIX et XXI. »

M. Garon: Pourquoi vous avez mis cette disposition-là, en excluant ces chapitres-là et en incluant l'article 123.167?

Mme De Champlain (Francine): Vous permettez

que je réponde?

M. Garon: Oui.

Mme De Champlain: Dans le premier alinéa, on a exclu de l'application des chemins... à la compagnie les articles 10 à 47 de la Loi sur les chemins de fer. Ce sont des dispositions qui concernent tout l'aspect corporatif de la compagnie. Comme ces dispositions-là sont désuètes ou, enfin, plus difficiles d'application parce que le droit des compagnies a évolué beaucoup, on dit, au deuxième alinéa, que la partie 1A s'applique à la compagnie. Donc, c'est en remplacement des articles 10 à 47. Puis les autres articles qu'on a exclus, c'est parce que ça ne s'applique pas. C'est le reste de la Loi sur les chemins de fer qui s'applique.

M. Garon: Puis 123.167... Pourquoi vous spécifiez l'article 123.167?

Le Président (M. Gauvin): Mme De Champlain.

Mme De Champlain: 123....

Une voix: 167.

M. Garon: 123.167.

Mme De Champlain: Oui, c'est parce qu'on parle... Ici, ça réfère à la partie 1A, concernant le dépôt de statut.

M. Garon: De?

Mme De Champlain: En cas de conflit... Ah, attendez! «Les administrateurs peuvent, aux fins des articles... évaluer l'actif... » Ce sont les dispositions pertinentes de la Loi sur les chemins de fer qui vont s'appliquer pour cette partie-là.

M. Garon: Non, non. C'est quand vous dites «incluant». La Partie 1A de la Loi sur les compagnies...

Mme De Champlain: Oui.

M. Garon:... incluant 123.167.

Une voix: S'applique à la compagnie.

Mme De Champlain: Ah oui! Celui-là, il s'applique, effectivement. Je pensais que vous parliez...

M. Garon: Oui, mais c'est lequel?

Mme De Champlain:... des dispositions qu'on excluait. Non. L'évaluation, c'est parce que la présente compagnie va être régie sur la partie 1A; comme 123.167 en est un, alors c'est cet article-là qui va...

M. Garon: Non, mais vous l'avez spécifié. Il n'est pas dans 1A. Vous n'avez pas spécifié les autres dans 1A, vous avez spécifié celui-là. Vous avez marqué "1A, incluant l'article 123. 167". S'il est dans 1A, ça ne donne rien de le mettre, 1A s'applique. Pourquoi vous avez pris la peine d'indiquer «incluant l'article 123. 167», «s'applique à la compagnie, à l'exception» et vous avez éliminé des chapitres?

Le Président (M. Gauvin): La question: Est-ce qu'il y avait de bonnes raisons de spécifier?

M. Garon: Bien, ce n'est pas: Est-ce qu'il y avait de bonnes raisons? C'est la raison que je veux.

M. Chevette: La bonne raison!

M. Garon: La raison!

M. Chevette: Vous dites que la partie 1A...

M. Garon: S'applique.

M. Chevette:... s'applique...

Mme De Champlain: Oui.

M. Chevette:... y incluant l'article 123. 167.

Mme De Champlain: Ça va être régi par la partie 1A, effectivement.

M. Chevette: Pourquoi «incluant la partie...

M. Garon: L'article 123. 167? Si 123. 167 est dans la partie 1A, il s'applique. Alors, pourquoi le spécifier?

M. Chevette: C'est ça.

M. Garon: Parce que, après ça, vous excluez des chapitres. À mon avis, 123. 167, c'est à un des chapitres exclus. Il devrait se retrouver dans le chapitre exclu, pour indiquer que, lui, il n'est pas exclu. Je ne comprends pas trop, trop comment c'est...

M. Chevette: Qui a rédigé le projet de loi? Il pourrait nous le dire. On y va, on y va.

M. Garon: Qui l'a rédigé? C'est le requérant ou si c'est le ministère?

M. Chevette: Ou c'est l'Assemblée nationale?

M. Preto: Je pense que c'est le dernier projet de l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Gauvin): Oui, Mme De Champlain, vous dites que cette partie-là a été rédigée par?

Mme De Champlain: Un collègue des Institutions financières, alors qu'il a l'expertise technique de ce domaine-là. Moi, je ne la possède pas. Alors, c'est difficile pour moi de répondre de façon précise à votre question.

M. Garon: Oui, mais ce serait bon... On vous demande la raison. On ne peut pas voter des articles dont on ne connaît pas la raison.

M. Chevette: Est-ce qu'on pourrait consentir à revenir après le vote? Vous allez trouver la réponse. Ça va peut-être prendre 5 minutes, après.

Le Président (M. Gauvin): Alors, la commission suspend ses travaux pour reprendre dans quelques minutes.

(Suspension de la séance à 13 h 19)

(Reprise à 13 h 31)

Le Président (M. Gauvin): S'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, on en était à expliquer l'article 123. 167, dans le deuxième alinéa de l'article 6. Mme De Champlain. Me De Champlain.

Mme De Champlain: Bon. On va reprendre. C'est qu'on rend applicable à la compagnie toute la partie 1A, sauf des chapitres de la partie 1A et dans le dernier chapitre, le chapitre XXI qui est exclu, se trouve l'article 123. 167. C'est pour ça qu'on dit qu'il demeure applicable.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que l'explication...

M. Garon: C'est drôlement rédigé.

Mme De Champlain: Ce n'est peut-être pas la façon idéale, j'en conviens.

M. Garon: Parce que, là, on dit que la partie 1A s'applique, en incluant l'article 123. 167. On n'a pas besoin de dire ça, il fait partie de la partie 1A.

Mme De Champlain: C'est parce qu'il est exclu par le fait que le chapitre XXI est exclu, à l'exception des chapitres III, IV, VI, VII, VIII, XV, XVII jusqu'à XXI.

M. Garon: Ça aurait été mieux de dire, à la fin: à l'exception des chapitres untel, untel, untel et XXI, mais non de l'article 123. 167.

Mme De Champlain: Sauf l'article 123. 167.

M. Chevette: Ça aurait été mieux.

M. Garon: Parce que, ça, c'a l'air fou. Pourquoi on ne fait pas un amendement pour l'indiquer?

Mme De Champlain: Voulez-vous qu'on fasse un amendement?

M. Garon: Ce serait mieux.

M. Chevette: Ce serait plus clair.

M. Garon: Parce que ça fait drôle.

M. Pretto: Pour éviter la répétition «à l'exception», «à l'exception»...

M. Chevette: Sur le plan juridique, sur le plan législatif, c'est beaucoup mieux de dire qu'un article spécifique d'un chapitre exclu s'applique.

Le Président (M. Gauvin): Donc, la commission suspend pour quelques minutes.

M. Garon: Non. Suspendons l'article. On continue.

Le Président (M. Gauvin): On suspend l'article. Donc, nous allons suspendre l'article 6 au complet. J'appelle l'article 7: «Le contrat de vente conclu, le 18 novembre 1992, entre Canadien Pacifique ltée et Bell-Gaz ltée concernant la ligne de chemin de fer visée à l'article 2 ne peut être invalidé au seul motif que Bell-Gaz ltée n'est pas une compagnie de chemin de fer. » M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais là, elle va en être une, compagnie de chemin de fer. Ah oui! vous avez raison. Au début, c'est une compagnie... Correct. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 7 est adopté. Donc, je me vois dans l'obligation de revenir à l'article 6, deuxième alinéa.

M. Chevette: À l'exception de la clause 121.167 du chapitre XXI.

M. Garon:... permet... son contentieux qui travaille sur la nouvelle loi des compagnies de chemin de fer en préparation de nous envoyer les projets préliminaires dont il dispose actuellement. Les avocats pourraient dès maintenant commencer à nous expliquer leur loi, de sorte qu'on serait bien plus préparés lorsqu'ils la déposeraient, à l'automne.

M. Chevette: De la collaboration.

M. Elkas: Je ne sais pas si c'est faisable, mais...

M. Chevette: On a un esprit de collaboration et d'ouverture. Ça arrive qu'on reçoit des... Prenez, par exemple, des projets de loi privés, on m'en avait passé des copies.

M. Elkas: Je prends avis de votre question et je vais vous communiquer lundi ou mardi, au plus tard...

M. Garon: Vous avez un projet qui est assez avancé. On aimerait ça le voir.

M. Elkas: Peut-être qu'ils pourraient rédiger les paragraphes...

M. Garon: Je ne dis pas ça dans le sens...

M. Elkas:... de la loi pour éviter ce à quoi on fait face aujourd'hui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que vous avez copie de... On va suspendre.

(Suspension de la séance à 13 h 37)

(Reprise à 13 h 38)

Le Président (M. Gauvin): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Un amendement nous est présenté, qui se lit comme suit: À l'article 6, l'amendement est de retrancher, dans le deuxième alinéa de l'article 6, après les mots «(L. R. Q., chapitre C-3.81...

Des voix: Non, non.

Le Président (M. Gauvin): Excusez-moi. «... C-38», incluant l'article 123.167, ». Ajouter après «XXI, » les mots «sauf l'article 123.167». À la fin. Ça va.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'amendement est adopté. Est-ce que le deuxième alinéa, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 6, dans son ensemble, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 7 étant déjà amendé, l'article 8.

M. Chevette: Adopté. Il était déjà adopté et non pas amendé.

Le Président (M. Gauvin): Oui, c'est-à-dire... Je confirme qu'il est adopté. L'article 8.

M. Garon: Pour moi, il va y avoir du monde en dessous des roches cet été.

M. Chevette: Article 8.

Le Président (M. Gauvin): Article 8.

M. Garon: Les libéraux qui dorment en dessous des roches, l'été.

M. Chevette: Article 8.

Le Président (M. Gauvin): L'article 8 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle le préambule du projet de loi. Est-ce qu'il est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des choses à changer? Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle le titre du projet de loi.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que le titre est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Le projet de loi, dans son ensemble, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, la commission, ayant rempli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 13 h 40)

(Reprise à 15 h 41)

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): La commission reprend ses travaux. Alors, est-ce que vous voulez nous faire rapport, monsieur le...

M. Camden: Si je comprends bien, M. le Président, il s'agit de la commission de l'aménagement et des équipements?

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux et je voudrais que vous nous fassiez rapport, M. le secrétaire ou le Président.

Rapport de la sous-commission sur l'étude détaillée du projet de loi 200

M. Camden: Alors, M. le Président, j'ai l'honneur de vous soumettre très respectueusement le rapport de la sous-commission de l'aménagement et des équipements qui a siégé le 18 juin 1993 afin de compléter l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé 200, Loi modifiant la charte de la ville de Montréal. Le projet de loi a été adopté avec des amendements.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Je vous remercie, M. le Président.

M. Camden: Je vous dépose copie de ce rapport, M. le Président.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Vous voulez déposer cette copie, oui.

M. Camden: J'ai également un autre rapport à vous communiquer.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Allez-y, M. le Président.

M. Camden: Est-ce que vous acceptez de le prendre en considération?

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): On vous écoute religieusement.

Rapport de la sous-commission sur l'étude détaillée du projet de loi 92

M. Camden: Je vous remercie, M. le Président. J'ai le plaisir et l'honneur de vous soumettre le rapport de la sous-commission de l'aménagement et des équipements qui a siégé le 18 juin 1993 afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 92, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives. Le projet de loi a été adopté avec des amendements.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Je vous remercie, M. le Président. Alors, est-ce qu'il y a des interventions? Il n'y a pas d'intervention. Alors, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 15 h 43)