



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

**Étude détaillée du projet de loi
137 — Loi sur les chemins de fer (1)**

Le lundi 13 décembre 1993 — No 112

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Organisation des travaux	CAE-5765
Auditions	
L'Univers du rail inc.	CAE-5765
Remarques préliminaires	
M. Sam L. Elkas	CAE-5781
M. Jean Garon	CAE-5782
M. Gérard R. Morin	CAE-5785
M. Sam L. Elkas	CAE-5786
Étude détaillée	
Champ d'application	CAE-5786
Entreprise de chemin de fer	
Expropriation	CAE-5790

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Lewis Camden, président suppléant

Mme Denise Carrier-Perreault
Mme Louise Bégin
M. Jacques Baril
M. Michel Charbonneau

- * M. Denis Allard, L'Univers du rail inc.
- * M. Alain Labonté, ministère des Transports
- * M. Paul-André Fournier, idem
- * M. Pierre-Paul Vigneault, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

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

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

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le lundi 13 décembre 1993

Étude détaillée du projet de loi 137

(Seize heures vingt-quatre minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 137, Loi sur les chemins de fer.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. Mme Juneau (Johnson) est remplacée par Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière); M. Maltais (Saguenay) est remplacé par M. Richard (Nicolet-Yamaska); Mme Marois (Taillon) est remplacée par M. Dufour (Jonquière); M. Paré (Shefford) est remplacé par M. Baril (Arthabaska); et M. Tremblay (Rimouski) par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet).

Organisation des travaux

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, Mme la secrétaire. Alors, lors de la dernière séance de la commission, le 6 décembre 1993, on a permis à M. Garon de présenter la motion suivante: «Que la commission entende, dans le cadre de l'étude du projet de loi 137, Loi sur les chemins de fer, L'Univers du rail, (M. Denis Allard, président) et le Comité d'action des employés du Canadien National de Québec, (M. Richard Poisson et M. Roger Fortin). Chaque audition sera d'une durée d'une heure, soit 20 minutes de présentation et 20 minutes pour chaque groupe parlementaire.»

La motion a été adoptée, mais, par contre, la secrétaire me dit que le Comité d'action des employés du Canadien National de Québec s'est désisté. Alors, comme intervenant, il n'y a que M. Denis Allard à qui je demanderais de s'approcher à la table. M. Allard, vous avez entendu l'entente, c'est 20 minutes pour votre présentation. Il y aura un questionnaire de 20 minutes pour chaque groupe parlementaire. Vous avez la parole, M. Allard.

Auditions

L'Univers du rail inc.

M. Allard (Denis): Bon. Premièrement, ce qui m'a amené ici, c'est une série d'interventions qu'on a faites au cours de l'année concernant les voies ferrées. Notre petit groupe, c'est un groupe de «rail fans» de Charny, qui existe depuis 15 ans, puis, au cours des 15 dernières années, ils se sont préoccupés principalement de patrimoine. L'Univers du rail, c'est une société qui

chevauche trois domaines, c'est-à-dire le patrimoine, le chemin de fer et les loisirs. Ce n'est pas facile de démêler tout ça, mais, forcément, ce qui nous attire dans ce petit groupe-là, chaque nouveau membre ou chacun de nos membres, c'est le chemin de fer. Donc, on était très préoccupé de ce qui se passait à Lévis l'an dernier, puis c'est ce qui nous a amenés à intervenir et à prendre position pour faire en sorte que le chemin de fer demeure à Lévis. On était un peu déçus de voir, un peu tout le monde, même le chemin de fer, se faire manger la laine sur le dos. Puis ça, ça dure, ça fait au moins de 20 ans à 30 ans.

Dans la constitution de notre société, c'est un mandat qui est large. C'est un mandat, comme je vous l'ai dit, qui touche le patrimoine, puis c'est un mandat aussi pour favoriser le chemin de fer en même temps par des expositions, par des interventions ou encore par des événements avec la compagnie de chemin de fer, des événements communs. Présentement, notre société possède des actifs, c'est-à-dire des wagons de chemin de fer, et on a une petite locomotive qui nous a été passée par M. Angelo Nittolo pour nous permettre de déplacer nos véhicules.

Dans les semaines qui ont précédé, j'ai fait une demande auprès d'Ottawa pour que le démantèlement de la voie ferrée entre Valcartier et Saint-Raymond soit reporté. On a demandé au gouvernement fédéral de nous céder la voie ferrée pour en faire une utilisation expérimentale sur une base de deux ans, en faire la gestion, mais non pas l'achat. En temps normal, les gens qui veulent acheter les voies ferrées, propriété du gouvernement canadien, doivent faire une soumission au CN. Mais, nous autres, ce n'est pas ça qu'on veut faire. Nous autres, ce qu'on dit au gouvernement fédéral... Le CN, lui, détient un monopole qui est le monopole de la gestion des voies ferrées des contribuables canadiens. On demande au gouvernement fédéral de briser ce monopole en accordant à des petits groupes, tels que le nôtre, la gestion de tronçons ferroviaires.

Je n'ai pas mesuré la longueur totale du chemin de fer Valcartier-Saint-Raymond, mais c'est un petit tronçon qui nous intéresse beaucoup. Parce que ce n'est pas seulement le chemin de fer conventionnel...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Allard, je m'excuse, je me dois de vous interrompre. Supposément, ce n'est pas le quorum qu'on appelle en Chambre, c'est le vote. Alors, ça, c'est primordial dans nos activités parlementaires. Nous allons suspendre pour quelques instants et revenir par la suite.

(Suspension de la séance à 16 h 30)

(Reprise à 16 h 54)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 137, Loi sur les chemins de fer.

Au moment de la suspension des travaux, M. Allard était en train de nous faire son exposé. Il avait combien de minutes de faites? Trois minutes. Alors, il vous reste 17 minutes.

M. Allard (Denis): Alors, je vais écouter mon propos. Ça fait que, finalement, L'Univers du rail, on a un mandat auprès du public de sensibilisation, de conservation du patrimoine, tout ce qui relève du culturel, du social, du récréatif concernant le chemin de fer.

Dernièrement, j'ai pris connaissance du projet de loi 137. Quand on regarde le projet de loi comme tel, il y a plusieurs sections, mais on n'y retrouve pas de section de définitions. La question, moi, que je me posais relativement à ce projet de loi: l'activité ferroviaire. Je me suis toujours demandé, moi, quelle était la définition de l'activité ferroviaire pour le gouvernement du Québec. Pour moi, l'activité ferroviaire, c'est tout ce qui nécessite l'utilisation de voies ferrées ou du chemin de fer conventionnel pour se déplacer, que ce soit pour une compagnie de chemin de fer, de trains de voyageurs, de trains touristiques, de trains du patrimoine, que ce soit même pour opérer des draisines, du vélo rail ou d'autres types de véhicules qui utilisent les rails.

Ensuite, dans le projet de loi qu'on voit présentement, il y a un article, dans le chapitre II, section I, dans les clauses d'expropriation: «tout autre bien immeuble nécessaire à sa construction ou à son entretien». Là, je suis un peu déçu parce que, nous autres, présentement, L'Univers du rail, on n'a pas de bâtiment et on envisage éventuellement de faire construire un atelier ou un bâtiment pour protéger les wagons qu'on aura rénovés. Le problème est le suivant, c'est qu'on n'a pas encore le statut de compagnie de chemin de fer et nous serons voisins d'un chemin de fer, veux, veux pas. Moi, ce n'est pas l'aérogare de Québec que je vais aller louer pour peindre mes chars. Vous comprenez une chose, c'est que je vais être à côté du chemin de fer. Puis le problème va se poser possiblement pour le musée de Saint-Constant aussi, qui est voisin d'une ligne de chemin de fer.

Le propriétaire, lui, qui rachète la voie ferrée où est situé le futur bâtiment de L'Univers du rail ou celui du musée de Saint-Constant, il lit l'article 3°: «tout autre bien immeuble nécessaire à sa construction ou à son entretien». Pour nous autres, ce n'est pas facile de ramasser l'argent, des fois, et de faire rénover des choses; ça prend des fois des années. Avec un article comme celui-là, s'il n'y a pas une exclusion pour les musées ferroviaires ou les groupes comme nous autres, on va se faire «bumper», comme on dit.

Le gars, lui, qui veut exploiter un chemin de fer, l'intérêt privé, lui, qui veut exploiter un chemin de fer,

il dit: Tiens, il y a un petit groupe, là; ils ont un bâtiment et ils n'ont pas l'air d'avancer bien gros. Justement, les petits groupes comme nous autres, on avance — comment je vous dirais ça? — en miettes. Chaque année, nous autres, ça avance tranquillement, mais lentement. Mais on ne voudrait pas se faire dire d'ici une couple d'années: Vous savez, là, par le projet de loi 137, au chapitre II, article 2.3°, on peut vous exproprier pour faire l'acquisition de votre bâtiment qui nous serait utile pour activités ferroviaires. Ce ne serait pas correct, ça, parce que, ça, on l'a construit de nos mains, nous autres. On l'a construit avec du bénévolat, puis, là, on se ferait exproprier. Ça pose un problème parce que tous les gens le font de gaieté de cœur, puis possiblement qu'avec un article comme celui-là...

Il y a d'autres sociétés aussi qui entrent en ligne de compte. Le plus bel exemple, c'est, à Sainte-Foy, la Société de modélisme ferroviaire qui a acheté le bâtiment du CN pour 5000 \$. Ce bâtiment-là, il est juste à côté de la voie ferrée. Si le CN vend la voie ferrée, ça veut dire qu'eux autres ils vont se faire «bumper», ils vont perdre leur cabane à laquelle ils ont travaillé. Ça prend 10 ans pour construire un réseau à l'échelle à l'intérieur du bâtiment.

Puis cette société-là, auparavant, elle s'est fait exproprier du deuxième étage de la gare de Lévis. Ça avait pris 10 ans pour construire un réseau de chemin de fer à l'échelle, puis, lors des rénovations de la gare de Lévis, ils ont perdu le deuxième étage. Ça fait qu'ils ont construit une passerelle et puis un ascenseur chromé, puis il n'y a plus de réseau de petits trains. Puis la société qui était là, elle, qui avait travaillé pendant tout ce temps-là, elle a perdu tous ses acquis. Alors, ils ont recommencé, ils sont allés s'installer à Sainte-Foy. Ils sont encore dans un bâtiment qui est voisin du chemin de fer et puis, avec cet article-là, ils risquent de se faire «bumper» encore 10 années de travail. J'étais là, moi, membre de cette société-là, en 1986, quand on est entrés dans le local en question.

Ça fait que, dans la section 3°, il devrait y avoir une exclusion pour les activités parallèles au chemin de fer ou pour ceux qui ont des activités de patrimoine ferroviaire, muséologique, relativement au chemin de fer ou relativement aux loisirs parallèles au chemin de fer. Ça, c'est une clause qui me... Les autres collègues, là, je ne les ai pas vus, eux autres, à Sainte-Foy; ils ne le savent pas, pour ce projet de loi là. C'est moi qui ai vu ça dernièrement, puis j'étais tout surpris de ça, de voir que c'était aussi facile d'exproprier un bâtiment sans qu'on sache c'est quoi qu'il y a à l'intérieur. C'est une des principales clauses.
(17 heures)

Les autres, c'est toutes des définitions que j'aurais aimé retrouver. Dans l'activité ferroviaire, on connaît le train de voyageurs, le train de marchandises, mais est-ce que le train touristique, lui, fait vraiment partie des définitions? Les clubs de draisines, les vélorails, les motorails... J'en ai vu un, à un moment donné, à la voile, entends-tu, sur le rail! C'est toutes des choses

nouvelles qui sont apparues au cours des 15 dernières années. Ça fait que, dans les définitions que je ne vois pas dans le projet de loi 137... Imaginez bien, c'est peut-être parce que ça ne va pas là, je ne le sais pas, mais on ne les retrouve pas, ces choses-là. C'est la question que...

Le train du patrimoine. Est-ce qu'il y en a qui savent ce que c'est, le train du patrimoine? Le train du patrimoine, c'est celui qui reporte d'un an le délai de démantèlement d'une voie ferrée. C'est un train réel. Ça peut être une toute petite locomotive; ça peut être juste un «track mobile» avec un «flatcar», puis des bancs et tu pousSES ton monde là-dessus. C'est un tout petit train qui est symbolique, qui vise à reporter d'un an le démantèlement des voies ferrées. Ça fait que, quand on regarde les clauses relativement au démantèlement des voies ferrées, bien, je ne retrouve pas ça; on ne le voit pas. Je sais bien que, du côté des compagnies de chemin de fer, eux autres, ils ne sont pas enclins à avoir une clause pareille. À chaque fois qu'il y aurait un train, ils veraient reporter d'un an le démantèlement de la voie ferrée.

Mais, pour nous autres, les «rail fans», c'est important, ça. Parce que, pour nous autres, il n'y a pas seulement l'utilisation du train conventionnel. Le rail, pour nous autres, c'est toutes sortes d'activités; ça passe par le patrimoine, ça passe par le loisir. Mais tu as réellement besoin du rail pour le patrimoine et les loisirs, et on ne le retrouve nulle part dans les définitions. Il me semble que c'est important.

Quand tu regardes les magazines américains, là, tu vois les groupes américains, entends-tu, ils les ont, les rails, ils passent partout. Et nous autres, ici, on n'a rien! Ça fait que c'est ça. Moi, je trouve que, si les «rail fans» de la province veulent avoir leur place, c'est là qu'il faut y penser. Moi, ce projet de loi, j'ai entendu dire que ça fait deux ans qu'il est en préparation et, d'après certains, ça devait être le grand projet pour un bout de temps à venir. Ça se voulait le gros «package», la grosse réforme, si vous voulez.

Mais, moi, je suis un peu déçu, parce que mes collègues à moi, qui ont joint la Société, vont être encore enclins à gratter et à peindre les wagons et, à un moment donné, tu viens de finir de le peindre, ton wagon, la première chose que tu as envie de faire, c'est d'aller te promener avec, mais tu vas te promener où? Là où on est situés, nous autres, à Charny, c'est un secteur très achalandé au niveau du train de marchandises et au niveau du train de voyageurs. Sur le pont de la rivière Chaudière, il en passe, des trains. Ça veut dire que notre endroit, pour nous autres, ce n'est pas là; il va falloir aller en bout de ligne, dans un secteur pas achalandé, et se trouver une section de voie ferrée qui n'est pas achalandée pour permettre tous ces types d'activités qui ne figurent pas dans le projet de loi 137.

Nous autres, on a présentement une petite locomotive que quelqu'un nous a passée, et on aurait voulu faire un tour avec, se promener, faire un train symbolique. Il a même été question de l'amener à Valcartier et

de l'opérer, de faire un petit train de voyageurs entre Fossambault et Saint-Raymond. Bon, vous allez me dire qu'on n'aurait pas eu la permission du CN; ça aurait été un genre de petit train clandestin, vous allez me dire. Mais l'idée, là-dessus, c'est que le train de voyageurs, lui, il remet d'un an le démantèlement des voies ferrées; et, finalement, avant de poser un pareil geste, c'est ce qui m'a amené à adresser une lettre à Ottawa pour demander que ce petit tronçon de voie ferrée là nous soit confié en gestion, tout comme le CN l'a présentement.

L'idée de ça, c'est d'aller entretenir les terrains, de garder les voies ferrées en condition sans que ça ne coûte un sou aux contribuables, et avec la promesse de ne pas faire de déficit budgétaire. Alors, là, le contribuable canadien, dans cette histoire-là, il réalise que son chemin de fer, il ne l'a pas donné à des intérêts privés, il ne l'a pas vendu, il l'a encore. En attendant que le transport en commun ou que l'industrie ferroviaire reprenne du poil de la bête un peu, là, il y a un autre type d'activité qui se déroule sur ces rails-là, permettant de conserver la voie ferrée d'ici à ce qu'une autre solution ou à ce qu'une utilisation de transport en commun revienne sur ce tronçon-là. Ça, c'est une façon — ce n'est pas une excuse, là — c'est une activité qui permet de conserver la voie ferrée.

Nous autres, on est des bénévoles. On veut l'entretenir avec nos bénévoles, puis, après ça, on veut lui conserver un statut d'activité ferroviaire. Ça, c'est très important: statut d'activité ferroviaire. Parce que ce n'est pas facile de trouver des raisons, aujourd'hui. Tu demandes à quelqu'un qui demeure sur le bord de la voie ferrée: Aïe, qu'est-ce qu'on ferait bien, là, pour garder nos voies ferrées? Les idées ne sont pas nombreuses. Ça fait qu'aller faire du vélo, aller se promener en draisine ou prendre la petite locomotive, là, pour faire du train de temps en temps pour le tourisme ou pour M. Tout-le-Monde, ça, c'est quelque chose qui permettrait de conserver les voies ferrées.

Je dirais aussi qu'avec ce qui s'est passé à Lévis concernant la voie ferrée à Lévis, vous savez que le train de marchandises, lui, il passe en haut; il y a seulement le train de voyageurs qui passe en bas. Aux yeux du CN, pour justifier de conserver la voie ferrée en bas, ils n'en avaient pas, eux autres, de raison; ils n'en avaient pas. Donc, ce n'était pas facile de faire conserver la voie ferrée à Lévis; c'est une question de transport en commun.

La raison qui a été invoquée, que j'ai suggérée à Pierre Blais, j'ai dit: Écoutez, vous êtes dans Montmagny. Un de ces quatre, dans cinq ou dans 10 ans d'ici, là, il va y avoir du transport léger sur rails entre Lévis, puis Montmagny; c'est la porte d'entrée pour Québec. Mais la plupart des gens pensent, quand on parle de transport en commun par chemin de fer, qu'il faut tout entrer par le Pont de Québec, ce qui est faux. Tu pourrais t'en venir de Laurier-Station avec une rame de train, puis descendre direct à Lévis, puis transférer par le traversier. Le problème du Pont de Québec, c'est que, quand tu traverses le pont, tu es obligé d'aller faire

le tour par Cap-Rouge. Puis le tour par Cap-Rouge, la vitesse du train, c'est 10 milles à l'heure. Alors, là, tu parles d'un beau détour, toi, pour rentrer à Québec!

Ça fait qu'au niveau du chemin de fer, dans la région de Québec, au niveau de la communauté urbaine et même des régions, je dirais, de Portneuf à Montmagny, je ne vois pas l'utilité de démanteler les voies ferrées ou même de les vendre à des particuliers. Dans la région de Montréal, à l'heure actuelle, les services de trains de banlieue se sont fusionnés pour donner un meilleur service. Dans la région de Québec, ici, on est en train de vendre à la pièce les lignes de chemin de fer. Donc, dans cinq, dans 10 ou dans 15 ans d'ici, lorsqu'on voudra du transport en commun, il va falloir reprendre toutes ces pièces-là, les réunir ensemble, puis essayer de former un réseau de transport en commun.

L'Univers du rail, nous autres, c'est ce qu'on va aller faire en public. On va aller dire: Ce n'est pas correct, ces affaires-là; ça n'a pas de bon sens. Les gens de la Communauté urbaine de Québec, les gens de la région, ça va se faire sur leur dos, ces décisions-là. Qu'une compagnie privée vende son chemin de fer, il n'y a pas de problème, s'il est en dehors, puis s'il est loin; il n'y en a pas. Le problème se situe au niveau de la région, ici, pour l'utilisation du transport en commun. On pense à certains politiciens à tous les niveaux de gouvernement, là, municipal, provincial ou fédéral, qui ont fait de la Gare du palais une gare intermodale. Ils l'ont fait pour amener les autobus, pour amener les TGV et puis pour amener aussi, éventuellement, du transport en commun sur rails. Si les compagnies de chemin de fer vendent à la pièce tous les chemins de fer, un après l'autre, quelle sorte de réseau de transport en commun on va avoir tantôt?
(17 h 10)

À la deuxième conférence de presse que j'ai faite à Lévis, à la fin de l'hiver, on avait suggéré aux gouvernements provincial et fédéral de faire quelque chose pour ne plus que les voies ferrées dans la région de Québec soient démantelées ou vendues. Il s'est écoulé je ne sais plus combien de mois, sept ou huit mois, là, depuis ce temps-là, puis il n'y a rien. On ne sait pas par quel projet de loi les gouvernements vont pouvoir faire en sorte que le CN ne vende plus ses voies ferrées. Parce que le CN, c'est lui qui a la majorité de toutes les voies ferrées dans la région. Si jamais il y avait un système de transport en commun, c'est par eux autres que ça va passer. Le CP, lui, il a juste une ligne; s'il décide de la vendre, ça ne change rien, ça reste une compagnie privée pareil, elle ne fait rien que changer de nom.

Quand les employés de chemin de fer du CN annonçaient — oui, une minute — qu'ils veulent racheter toutes les voies ferrées du CN de la région du Saint-Laurent, bien, là, par exemple, ils viennent d'exaucer mes vœux et mes convictions, parce que c'est comme ça qu'on va pouvoir s'en sortir, au niveau de la région, pour avoir un bon réseau de transport en commun. La journée qu'un TGV rentre à Québec, les gens s'en re-

tourment comment chez eux, là? Ça prend un bon transport en commun. Dans toutes les grandes études nord-américaines, le transport en commun et le TGV, ça va ensemble, ça, au centre-ville. Ça va ensemble.

Alors, c'est ce que j'avais à dire relativement à ce projet de loi. En ce qui concerne les clauses ou les arguments que j'ai apportés, ce n'est pas moi qui fais les lois, remarquez bien, mais il me semble que, dans les définitions, l'activité ferroviaire devrait être définie, et on ne la retrouve pas dans le projet de loi 137. Et il y a au chapitre II, à 2.3°, l'expropriation des immeubles. J'imagine mes futurs collègues qui, eux, construisent une rotonde ou une shop à la main, et qu'un propriétaire ou quelqu'un qui a de l'argent, lui, rachète le chemin de fer et s'en vient «bumper» le musée ferroviaire à côté. Wo! la pilule va être dure à avaler pour les bénévoles.

Le Président (M. Camden): Alors, M. Allard...

M. Allard (Denis): Oui.

Le Président (M. Camden): ...je pense que le temps qui vous était imparti est terminé, à moins que les membres ne décident de vous léguer, de vous prêter leur temps. Cependant, je pense que, de part et d'autre, les parlementaires ont des questions à vous formuler de façon, sans doute, à ce que vous précisiez ou que vous complétiez, là, ce que vous avez formulé aux parlementaires.

Est-ce que, M. le ministre...

M. Elkas: Bien, je laisserais aller M. le député de Lévis en premier.

Le Président (M. Camden): Alors, est-ce que, M. le député de Lévis, vous êtes disposé à formuler des questions à M. Allard, de L'Univers du rail?

M. Garon: M. le Président, notre interlocuteur, M. Allard, a soulevé des inquiétudes, par rapport au projet de loi, qui s'adressaient au ministre. Moi, comme député de l'Opposition, je ne peux pas répondre à la place du ministre. Notre intervenant a posé un certain nombre de questions, et le seul qui puisse répondre de la volonté du gouvernement ou de l'orientation gouvernementale, c'est le ministre. Alors, je ne peux pas répondre aux questions. M. Allard a posé plusieurs questions, il a manifesté des inquiétudes par rapport au projet de loi et des attentes vis-à-vis surtout du patrimoine ferroviaire, entre autres, entendant par le patrimoine ferroviaire l'état des actifs dans le domaine des chemins de fer existants actuellement. C'est le ministre qui peut répondre à ces questions-là.

M. Elkas: Oh, j'avais peut-être pensé... La raison pour laquelle j'ai permis au député de Lévis d'y aller en premier, c'est que peut-être que lui aussi avait des questions qu'il aurait voulu nous poser en même temps qu'il vous en pose. Moi, ça ne me dérange pas,

d'une manière ou d'une autre, qui passe en premier, tu sais.

M. Garon: Bien, nous autres, on a été élus pour être dans l'Opposition; on n'a pas été élus pour être au gouvernement. Ça viendra peut-être éventuellement. Si j'étais à la place du ministre, ça me ferait plaisir de répondre aux inquiétudes ou aux interrogations de M. Allard. Mais, en attendant, moi, ce serait considéré comme de l'arrogance que de vouloir répondre à sa place.

M. Elkas: J'ai toutes les intentions du monde, M. le Président, de répondre aux questions et aux préoccupations de M. Allard, sauf que j'avais pensé que, peut-être, on aurait pu demander au député de Lévis pas de répondre, mais de s'interroger aussi, de lui poser des questions, et puis, par après, nous, prendre la relève. Mais quand même... M. Allard, quand vous parlez de vos préoccupations...

M. Garon: Non, mais un point précis, M. le Président.

Le Président (M. Camden): Un instant. M. le député de Lévis, c'est un point d'ordre?

M. Garon: On est ici pour entendre M. Allard, pas pour entendre l'Opposition. Dans l'étude du projet de loi, vous allez nous entendre plus que vous allez le vouloir. Mais, à ce moment-ci, M. Allard est là pour qu'on l'entende, lui.

M. Elkas: Écoutez...

Le Président (M. Camden): Oui. Alors, s'il vous plaît? là...

M. Elkas: ...on ne va pas prendre cinq minutes pour ça. Moi, c'était simplement par courtoisie.

Le Président (M. Camden): S'il vous plaît! Un instant. Permettez-moi de vous rappeler que, là, vous vous passez la balle d'un côté à l'autre de la salle. M. le député de Lévis, vous souhaitez que le ministre formule les questions. M. le ministre, veuillez formuler les questions...

M. Garon: Les réponses.

Le Président (M. Camden): ...aux inquiétudes... Non. Écoutez, M. le député, c'est la présidence qui dirige, qui préside aux débats, là. Si M. le ministre a des questions à formuler à M. Allard pour mieux comprendre ou s'il a des réponses à lui donner, il appartient au ministre de les offrir, de les donner. M. le ministre, nous sommes disposés à vous entendre.

M. Elkas: Merci, M. le Président. C'est une

question de courtoisie si j'ai donné la parole au député de Lévis. Je vais aller à M. Allard. M. Allard, votre préoccupation à savoir si votre musée va disparaître...

M. Allard (Denis): Va être «bumpé».

M. Elkas: «Bumpé». Est-ce que vous pensez que ce serait à l'avantage de la compagnie qui doit faire l'expropriation d'aller vous exproprier, surtout quand vous êtes là pour, en effet, vous joindre au gouvernement qui veut, à la base, protéger le patrimoine? Ce ne serait pas à l'avantage de la compagnie de chemin de fer qui fait l'achat de le faire. Est-ce que vous avez des indications que peut-être un CFIL pourrait le faire?

M. Allard (Denis): Bon. Peut-être pas au niveau d'un CFIL. À l'heure actuelle, au niveau du Canadien National, depuis un certain nombre d'années, ils se sont départis de certaines obligations. Le petit groupe L'Univers du rail, il y a 15 ans, au début, dépendait du bon vouloir du Canadien National, c'est-à-dire que, comme on n'a pas de subvention, le CN donnait le matériel, le CN donnait des outils, le CN donnait des wagons. Mais des wagons donnés du CN, il n'y en a plus; ce n'est quasiment plus possible. C'est-à-dire qu'il faut y aller par la valeur commerciale ou la valeur de rachat avant de les vendre à la ferraille.

Et l'autre indication, c'est qu'au niveau du patrimoine le Canadien National a mal rempli ses obligations au cours des dernières années. Et la plus belle preuve, c'est le Pont de Québec. Combien de fois j'ai dû appeler aux affaires publiques du CN à Montréal pour demander de sortir un train pour le 75e anniversaire du Pont de Québec! On s'est fait dire non, parce que eux: autres n'en voyaient pas l'intérêt. Au niveau des affaires publiques, on m'a répondu, de la part du CN, qu'ils trouvaient que c'était une belle idée, mais ils avaient des excuses pour ne pas le faire. Mais, quand tu prends le téléphone et que tu parles avec les responsables du CN à Charny, et qu'il y en a un qui s'en vient te dire: Si vous sortez ce train-là, moi, je câlisse mon camp en vacances, ça, j'appellerais ça une indication que, de la part du CN, on ne veut plus rien savoir du patrimoine.

Deuxième chose, deuxième indication. Après le dossier des voies ferrées à Lévis, j'ai réalisé qu'étant donné que L'Univers du rail dépendait énormément de CN possiblement qu'eux autres n'avaient pas digéré notre intervention à Lévis. Personne ne s'est attendu à ce que la décision soit renversée; ça a été à la dernière minute. On est arrivé là à la course. Et, depuis ce temps-là, toutes les demandes de L'Univers du rail au CN ont été reléguées aux oubliettes.

On a demandé au CN de nous donner la voiture 91. La voiture 91, ça, c'est un wagon avec un balcon, il en reste quelques-uns. La particularité de ce wagon-là, c'est justement le balcon en arrière. Donc, c'est un objet susceptible de devenir patrimoine ferroviaire. On en a fait la demande auprès du CN, et la lettre du président Tellier, c'était à l'effet que, en juin de cette année, il

devait conclure la vente de cette voiture-là et qu'il ne pouvait pas retarder plus longtemps la vente de cette voiture-là. Ça, c'est dans la lettre de Paul Tellier.

On est rendu aux mois de novembre et décembre de l'année, le wagon n'est toujours pas vendu et j'ai de forts soupçons de croire que, sur la vente du chemin de fer de La Malbaie, la voiture susceptible de devenir patrimoine sera donnée en cadeau, comme promotion de vente pour le chemin de fer de La Malbaie, au lieu qu'elle soit classifiée «patrimoine». Alors, ça, c'est une autre indication de la part du CN qu'eux autres, le patrimoine, ils ne veulent plus rien savoir.

Nous autres, L'Univers du rail, on aimerait, peut-être une fois par année, sortir un petit train, une journée, une semaine.

(17 h 20)

M. Elkas: Excusez...

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: ...mais qu'est-ce qui vous empêcherait de le faire?

M. Allard (Denis): C'est le CN qui ne veut pas le faire.

M. Elkas: Et pour quelles raisons?

M. Allard (Denis): Les raisons sont multiples.

M. Elkas: Non, mais est-ce qu'ils sont...

M. Allard (Denis): Si vous me demandez les raisons, je vais vous donner un exemple: dernièrement, j'ai proposé aux gens du CN d'amener une locomotive à vapeur pour les deux premières semaines de février, entre Charny et Lévis. Alors, là, j'ai fait des recherches pour avoir un garage, au niveau du CN, pour stationner la locomotive à vapeur pendant la nuit, pour ne pas que l'eau du tender se mette à geler pendant la nuit. Il n'y a personne qui veut prendre le risque de passer une porte de garage.

Quand tu regardes, à Charny, là, il y a une immense stalle, une rotonde. Et des portes, il y en a là; les locomotives à vapeur, elles entraient là, avant. Et des travaux, des fois, sont interrompus parce qu'ils n'ont pas une pièce. Alors, tu as une pièce de machinerie qui est vis-à-vis, qui occupe une section. S'ils n'ont pas la pièce avant deux semaines, bien, il n'y a rien qu'à sortir le matériel dehors et à laisser parquer la locomotive à vapeur. Mais ils ne collaboreront pas.

M. Elkas: Est-ce que je peux vous poser une question?

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: Avec la vente éventuelle de certaines lignes...

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: ... aux chemins de fer d'intérêt local...

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: ...il ne serait pas plus facile de louer d'eux une partie, tant par année...

M. Allard (Denis): Oui, oui.

M. Elkas: ...je ne sais pas, si vous en avez besoin pour 10 jours, 15 jours.

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: Mais les règles de sécurité, les assurances et tout ça, ça va s'appliquer peu importe que vous achetiez ou que vous louiez d'un CFIL ou du CN ou du CP. Vous ne pensez pas? Vous êtes un monsieur du chemin de fer depuis assez longtemps, vous comprenez tout ça.

M. Allard (Denis): Oui, écoutez, finalement, quand on a toutes les réponses du CN, ça revient à dire: Allez vous chercher un statut de compagnie de chemin de fer, rachetez une voie ferrée et allez l'exploiter. Ce qui fait que, là, je me dis: Bien oui, mais pourquoi, nous autres, on achèterait un chemin de fer pour aller faire rouler un train une fois par semaine, ou une semaine, ou une journée par année, pendant que la compagnie de chemin de fer CN, elle, et Via ne prennent pas leurs responsabilités respectives? Pourquoi, L'Univers du rail, on devrait aller chercher un statut de compagnie de chemin de fer, pourquoi on devrait aller acheter une voie ferrée pour sortir un train une journée de temps? Alors, nous autres, on prendrait l'obligation de le faire et le CN, lui, la locomotive à vapeur, il ne la sortirait pas? Ce n'est pas nous autres qui ne prenons pas nos responsabilités; c'est le CN et Via qui ne prennent pas leurs responsabilités, M. le ministre.

Il me semble qu'à la place de tous ces — comment est-ce qu'on appelle ça? — administrateurs, ces avocats aseptisés, qui ne sont même pas des «rail fans»... La première qualité de quelqu'un qui gère une compagnie de chemin de fer en haut, là, c'est d'être d'abord un «rail fan». Quand un petit groupe a besoin de faire sortir un train à vapeur, il me semble que, du côté du CN, on devrait bouger.

M. Elkas: M. Allard, la question que je vous pose...

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: ...c'est: Qu'est-ce qui vous empêche d'en arriver à une entente avec soit le CN ou un CFIL?

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: Dans le cas du chemin de fer de Murray Bay, vous savez comme moi qu'il y a des gens qui s'intéressent à faire du train touristique pour amener des gens de Limoilou à Murray Bay.

M. Allard (Denis): Oui, oui.

M. Elkas: Question de ski aussi; je pense que ça s'est déjà fait dans le passé.

M. Allard (Denis): Oui, oui.

M. Elkas: Qu'est-ce qui vous empêche de vous y attacher et d'en faire, vous aussi, une fois par année ou deux fois par année, après entente avec la personne qui est propriétaire de la ligne? Qu'est-ce qui vous empêche de faire ces choses-là? Est-ce que c'est une question d'argent ou de sécurité, ou d'assurances? C'est quoi?

M. Allard (Denis): D'abord, assez souvent, c'est l'assurance-responsabilité civile.

M. Elkas: Bon, O.K.

M. Allard (Denis): Ça, là, c'est très déterminant.

M. Elkas: Oui.

M. Allard (Denis): Du côté du Canadien National, tu dois aller chercher une police d'assurance, tu dois les couvrir pour 10 000 000 \$. Et, si tu veux avoir la permission de Via Rail pour mettre le pied sur le quai de la station, c'est une police qui couvre Via Rail pour 25 000 000 \$.

On a fait un petit projet de train, cet été, qui était le Sainte-Foy—Montmagny, avec de l'équipement du train de Deux-Montagnes qui ne servait à rien pendant un mois. Pendant toute une semaine avant le train, une personne chez Via me demande: La responsabilité civile pour Via? Bien, j'ai dit: Elle ne doit pas être bien, bien énorme. Et c'est là que ça a été le contraire, j'ai appris que c'était plus que le double du CN. Alors, là, au niveau de la responsabilité civile, le train touristique, le projet est tombé, est resté là faute de fonds. Il aurait fallu que L'Univers du rail ait au-dessus de 100 000 \$ pour se payer une assurance-responsabilité civile. En plus, il aurait fallu être solvables, il aurait fallu avoir 100 000 \$ dans le compte de banque pour garantir en cas de catastrophe, alors que le CN, ils ont toutes sortes d'activités à l'intérieur de leur compagnie. O.K.? Des fois, des campagnes de sécurité ou toutes sortes de programmes. Et, quand c'est le temps du patrimoine, ils n'ont rien de ça, absolument rien de ça.

Donc, de la part d'une grosse compagnie de chemin de fer qui nous appartient à nous autres — le

CN, ça nous appartient à nous tous — il me semble qu'au moins une fois de temps en temps, quand il y a un événement important comme le 75e du Pont de Québec ou le 140e anniversaire de l'arrivée du premier train à la gare de Lévis — c'est la ligne du CN, c'est leur responsabilité — ils auraient dû prendre l'engagement. Pourquoi, nous autres, L'Univers du rail, il faudrait qu'on le fasse, l'événement, et qu'on le paie, et qu'on coure les différents ministères, soit le patrimoine, pour faire sortir un budget qu'on prendrait chez les contribuables pour commémorer l'événement? Ça n'a pas de bon sens.

Pourquoi la compagnie de chemin de fer ne prend pas ses responsabilités et ne le fait pas, l'événement? Nous autres, finalement, avec la vente de ces billets, on pourrait se subventionner sans aller en chercher directement dans les poches du contribuable municipal, provincial ou fédéral. C'est ça qu'on dit. On ne demande pas au CN et à VIA d'en prendre la responsabilité à l'année; on demande de le faire une fois de temps en temps, pour éviter que les contribuables paient directement des subventions.

M. Elkas: Qui va payer s'il y a un accident et que vous n'êtes pas assurés, M. Allard? Ce sont des choses qu'on demande au CFIL, au moins d'avoir des assurances si vous êtes utilisateur de cette ligne. Si le CFIL vous dit: Écoutez, sur une période de 48 heures ou de sept jours, si vous voulez, allez-y, on a des assurances pour vous couvrir, il va y avoir quelque chose, eux vont devenir responsables. Ils vont s'assurer que votre «rolling stock» est sécuritaire. Il me semble qu'à la base c'est des choses qu'on pourrait exiger.

M. Allard (Denis): Je vais citer un exemple qui est le Pont de Québec. Le gouvernement fédéral en a confié la responsabilité au CN. Ça veut dire la responsabilité de l'entretenir, mais la responsabilité aussi de commémorer des événements quand il y aura lieu.

M. Elkas: Ça viendra à un autre chapitre, ça.

M. Allard (Denis): O.K.?

M. Elkas: Il me semble que ça viendra à un autre chapitre, ça. Dans le moment, on parle du projet de loi 137 et j'essaie d'aligner vos demandes sur le projet qu'on a devant nous. La seule préoccupation que vous avez démontrée, c'est la possibilité d'être exproprié. Comme je vous l'ai mentionné, ça, c'est des ententes entre toi et la personne qui fait l'expropriation.

M. Allard (Denis): C'est ça que je vous dis.

M. Elkas: Et puis, comme je l'ai mentionné, ça ne serait pas à l'avantage de la compagnie de vous faire sauter. Je pense que ce serait à son avantage de vous avoir là.

M. Allard (Denis): Comme c'est là, M. Elkas, on a un contrat de voie ferrée au montant de 2000 \$ par année. Et les premiers à chialer quand les wagons de L'Univers du rail ne sont pas peints, c'est certains responsables du CN, à Charny, qui viennent nous voir et disent: Oui, mais vos chars ne sont pas peints! Mais, je comprends, nous facturant à 2000 \$ de voie ferrée par année! Et la facture, cette année, M. Elkas, est montée à 11000\$. 11000\$!

M. Elkas: Combien de personnes êtes-vous pour partager cette facture de 11 000 \$?

M. Allard (Denis): On est une soixantaine. On était 12, il y a un an et demi. Le membership est monté à 65 en dedans d'un an, depuis que je suis membre; c'est moi qui ai fait monter le membership.

Mais, du côté du CN, je suis sort déçu parce que tu leur dis quelque chose, ça rentre par une oreille et ça sort par l'autre. Tu leur demandes de venir tasser un wagon parce que tu veux le peindre à la chaleur pendant l'hiver et tu te fais répondre: C'est les coupures. Mais ça fait trois ans qu'on se fait dire ça. Je suis obligé d'aller voir Angelo Nittolo, sur la rive sud, pour qu'il me passe ses petits engins pour qu'on tasse nos propres wagons. Imagine-toi, il y en a un qui prend l'engin, qui va plus loin que la permission et il manque de faire une collision avec un train du CN. Le responsable de Joffre s'en vient me dire: Monsieur, vous ne touchez plus à la petite locomotive! Mais, quand on veut rentrer le wagon à l'intérieur pour aller le peindre, on va le pousser avec nos mains? Il me semble que ça aurait été la moindre des choses qu'ils viennent nous le tasser, notre char!

M. Elkas: M. Allard...

M. Allard (Denis): Savez-vous ce qu'elle a dit, Mme Fillion, aux affaires publiques? Elle a dit: Vous allez être obligés de payer sur une base commerciale. Elle voudrait qu'on paie une équipe de train. Et vous me demandez depuis tout à l'heure quelles sont les raisons qui me poussent à croire que le CN ne voudra pas collaborer ou va vouloir nous évincer. Leur attitude, M. Elkas, depuis au moins cinq, six ans, fait en sorte qu'à L'Univers du rail, on n'est plus capables de faire un «move». On n'est plus capables de faire un «move»! On n'est pas capables de bouger.

M. Elkas: M. Allard, est-ce que c'est dans vos intentions de peut-être vous procurer une ligne de chemin de fer de type CFIL? Est-ce que vous avez les fonds nécessaires? Est-ce que vous avez...

M. Allard (Denis): Il faut faire attention là, M. Elkas.

M. Elkas: ...les fonds nécessaires pour aller chercher...
(17 h 30)

M. Allard (Denis): Il faut faire attention.

M. Elkas: ...surtout les assurances nécessaires?

M. Allard (Denis): L'Univers du...

M. Elkas: Vous nous parlez de l'entretien... Laissez-moi finir, là.

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: Vous parlez de l'entretien de vos wagons et tout ça. Je sais que ça coûte des sous. Dieu sait qu'on est en train d'investir sur les trains de banlieue et, vous le savez, c'est une* chose qui est très, très coûteuse.

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: Alors, si c'est le cas, êtes-vous capables de votre côté, d'une façon financière, de supporter des choses semblables? Vous ne pouvez pas penser que les gouvernements vont faire des cadeaux à des gens. Ils vont les reconnaître par des subventions, évidemment, de temps en temps, mais de là à aller acheter des chemins de fer pour quelqu'un qui va faire la «run» deux fois par année pour une période de 48 heures, ça, c'est beaucoup demander.

M. Allard (Denis): C'est ça que je vous dis, là. Il y a un choix à faire, là.

M. Elkas: Le choix, M. Allard, c'est bien simple: c'est de protéger ce qu'on a...

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: ...de protéger notre patrimoine. Même les lignes sont abandonnées, sont démantelées.

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: C'est qu'on maintienne les corridors. Ça, c'est ce que celui qui vous parle a recommandé au gouvernement...

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: ...de maintenir ces corridors, en cas qu'en 2020 quelqu'un arrive et dise: Je veux un chemin de fer sur cette ligne, c'est rentable, et se construise sur ce corridor.

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: Et c'est sûr qu'aujourd'hui ce n'est peut-être pas aussi attrayant parce que les marchés ne sont peut-être pas là, puis on a avantage le routier pendant assez longtemps. Là, bien, en parlant et en faisant

la promotion de l'intermodalité, la complémentarité entre le chemin de fer et le camionnage devient de plus en plus évidente, puis ça devient très intéressant pour s'assurer du maintien des chemins de fer. Mais, dans vos projets, M. Allard, je ne voudrais jamais vous décourager. Je pense, au contraire...

M. Allard (Denis): Non, non. Moi, je ne suis pas un gars qui se décourage.

M. Elkas: ...à vous encourager à maintenir votre «membership» et même à l'augmenter. Mais il ne faudrait pas penser que CN ou CP va simplement donner la ligne et dire: Opérez, sans respecter les règles de sécurité aussi.

M. Allard (Denis): Oui, oui. Écoutez, M. Elkas, c'était, je crois, il y a six ans. Je ne sais pas si vous avez eu vent de ça, le démantèlement du Danville Sub. Le groupe de L'Univers du rail...

M. Elkas: Je m'excuse, je n'ai pas compris.

M. Allard (Denis): Le Danville Sub.

M. Garon: Danville, près d'Asbestos?

M. Allard (Denis): C'est ça, qui passait par Saint-Agapit, puis qui se rendait jusqu'à Lyster, qui est une voie ferrée...

M. Garon: Danville Sub.

M. Elkas: Ah! Danville.

M. Allard (Denis): Danville Sub.

M. Elkas: Oui. O.K.

M. Allard (Denis): Les gens de L'Univers du rail, à l'époque, voulaient l'acheter. C'était en 1988, ça, M. Elkas. En 1988, le président à l'époque, M. Saint-Amant, fait les acquisitions de wagons de trains de voyageurs; il fait l'acquisition de la gare de Lyster et de Saint-Agapit, puis il s'appropriait à acheter aussi du matériel de chemin de fer. À l'époque, je n'étais pas dans L'Univers du rail, mais j'étais dans un autre groupe, puis on se demandait où il prenait l'argent. Puis, lui, il se figurait que le CN allait le lui donner pour 1 \$. De sorte qu'au fil des ans on s'est ramassés avec ce qu'on appelle une série de voitures, hein, une «string» de chars, comme ils disent au CN, puis le CN nous facture pour ça, puis la voie ferrée. Ça, c'est les travaux — je ne sais pas si vous les voyez de là — qui ont été exécutés l'année dernière. Faute d'outils, on a tout gratté les wagons à la petite truelle, puis ça a pris un mois, sinon tout l'été, pour peindre un char de passagers sur un côté.

Ça fait que, là, nous autres, notre financement,

nos travaux vont à un rythme qui n'est peut-être pas aussi accéléré que les ateliers de la Pointe-Saint-Charles, puis on y va avec les moyens du bord. Puis la société se finançait avec des oeuvres. Mais elle n'émet plus de reçus pour fins d'impôt, puis les oeuvres, quand elles vont être vendues, il n'y en aura plus, puis, si le CN ne se dépêche pas ou s'il n'y a pas une pression pour obliger le CN à le faire, ce train-là, puis cette levée de fonds là, on va manoeuvrer avec quoi là? Il va falloir aller demander à un palier de gouvernement de nous sortir de l'argent?

Le Président (M. Camden): M. Allard, on va permettre maintenant au député de Lévis et à ses collègues de vous adresser des questions pour obtenir des réponses et, évidemment, peut-être partager vos inquiétudes. Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: M. Allard, je vous félicite pour votre «membership», parce que 65 membres à L'Univers du rail, ça, c'est plus que le Parti libéral dans Lévis.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Allard (Denis): Ce n'est pas bien gentil, mais enfin. Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non, mais c'est pour vous montrer les proportions. Quand vous avez parlé de Montmagny, la banlieue de Lévis, vous auriez pu... Une chance que vous n'êtes pas allé du côté ouest pour parler des municipalités de Lotbinière, qui pourraient être des banlieues de... je n'oserais pas dire les villes.

Une voix: On aspire à mieux que ça, M. le député de Lévis.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça aurait pu être Charny. Mais ma question est la suivante. Vous avez manifesté une inquiétude par rapport à l'article 2, paragraphe 3°: «Le gouvernement peut, par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation: 3° tout autre bien immeuble nécessaire à sa construction ou à son entretien.» Pourriez-vous nous mentionner quel type d'inquiétude plus particulière vous voyez avec cette disposition-là?

M. Allard (Denis): Je vais résumer. Nous, présentement, on ne possède pas de bâtiment. Ma question s'adresse dans le futur, pour nous, mais s'adresse aussi à une société qui existe déjà, à Sainte-Foy, qui est sur le bord de la voie ferrée, où j'ai été membre et j'ai été impliqué bénévolement aussi. C'est un bâtiment que le CN a vendu 5000 \$. 5000 \$, c'est une somme symbolique, parce qu'un bâtiment c'est 140 000 \$. Donc, un bâtiment qui a été vendu pour une somme symbolique de 5000 \$, ça ferait l'affaire de certains CFIL, ça, à un

moment donné. Je ne dis pas, je ne veux pas, là... Mais les intérêts, des fois, c'est ça. C'est bête de même, mais c'est ça. Ils disent: Bon, bien, ça, c'est un bâtiment; on va appliquer la loi 137, le chapitre II, à 2.3°: «tout autre bien immeuble nécessaire à sa construction ou à son entretien». Puis ils vont dire à la gang: Vous autres, là, vous êtes juste un petit club de trains, on vous sort de là et on a besoin de la cabane pour exploitation ferroviaire.

Mais ça fait deux fois qu'ils sont expropriés et ça prend 10 ans pour construire un réseau. Us l'ont fait une première fois quand c'était au deuxième étage de la gare à Lévis; ils ont perdu le deuxième étage. Ils ont été en entrepôt pendant deux ou trois ans. Le «membership» est baissé à cinq ou six membres. Et là, après quasiment 10 années... Parce qu'ils sont entrés là en 1986, ça fait huit ans qu'ils sont là, je veux dire, puis ils ne sont pas confortablement installés encore. Ça prend du temps pour être bien installé.

Alors, c'est ce qui pourrait arriver avec l'adoption d'un projet de loi, s'il n'y a pas, je ne sais pas, moi, une exclusion pour un bâtiment de la sorte ou pour les activités qui sont relatives au musée de Saint-Constant ou à L'Univers du rail, ou à des bâtiments qui ont un intérêt muséologique ou qui servent au patrimoine. Il faudrait les exclure de ça.

M. Garon: Exclure qui?

M. Allard (Denis): Exclure les trois ou quatre sociétés qui ont présentement une charte, pour ne pas qu'elles soient impliquées dans le processus d'expropriation dont il est fait mention ici, pour ceux qui sont déjà en place ou ceux qui ont déjà un mandat.

M. Garon: Vous pensez auxquels, là, en particulier, qui devraient l'être?

M. Allard (Denis): À Sainte-Foy, il y en a une et, à Saint-Constant, il y a le musée de Saint-Constant. Il y a une voie ferrée à côté du musée de Saint-Constant. Si quelqu'un rachète la voie ferrée, si le CP décide de vendre sa voie ferrée à un CFIL et que le CFIL, lui, dit: Bien, coudon, moi, le musée, ça ne me dit rien, j'ai besoin de la place, bien, là, la gang se fait sortir de là. Et ils s'en vont où? Il y a une contradiction là. Ça peut être un nouveau groupe, M. Garon, qui est fondé demain; ils vont se chercher une charte de patrimoine ou une charte de musée, puis, sur une base de deux ans, ils ont réussi à trouver un bon commanditaire; ils se construisent un bâtiment pas cher, ils le font de leurs propres mains, puis deux ans après ils se font «bumper» par un CFIL. Il me semble qu'il y a quelque chose de pas correct là-dedans. Il faut protéger les musées, les petits groupes. Il n'y en a pas beaucoup. Si on est trois dans la province, c'est beau.

M. Garon: Incluez-vous le train de Hull là-dedans?
(17 h 40)

M. Allard (Denis): Bien, la compagnie... Je sais qu'ils ont deux chartes. Ils ont la charte de la compagnie de chemin de fer et ils ont la société de conservation. Fort possiblement que...

M. Garon: De laquelle vous parlez? De Hull?

M. Allard (Denis): Oui.

M. Garon: Oui. Pour leur train touristique, là, hein?

M. Allard (Denis): Oui.

M. Garon: Oui.

M. Allard (Denis): C'est le même propriétaire qui nous a offert gratuitement sa locomotive à vapeur pour les deux premières semaines de février. M. Grondin, le propriétaire, quand je lui ai parlé, étant donné qu'on lui avait passé... Nous autres, L'Univers du rail, on a passé des outils à la compagnie de chemin de fer Hull-La Pêche, parce que, l'année passée, quand ça a sorti du bateau, ce train-là, M. Grondin, lui, il n'avait pas les outils pour réparer la voie ferrée. C'est L'Univers du rail qui a passé les outils. On a passé pour 10 000 \$ d'outils à la compagnie de chemin de fer Hull-La Pêche parce que, après deux semaines d'exploitation, ça n'arrêterait pas de dérailler. Toutes sortes d'outils: pour couper les rails, perforer les trous, placer les boulons.

M. Garon: Le train déraillait?

M. Allard (Denis): Oui, le train déraillait parce que la voie ferrée n'était pas en condition. Nous autres, à L'Univers du rail, on possède des draines, on possède tout l'outillage qu'il faut pour réparer les chemins de fer. C'est tout dans nos vieux chars, ça. C'est tous des cadeaux qu'on a eus du CN à l'époque où on dépendait d'eux autres.

M. Garon: Mais, s'il déraillait, il ne devait pas voyager beaucoup de touristes.

M. Allard (Denis): Bien, des fois, ils «cancelaient» les voyages.

M. Garon: Ah oui?

M. Allard (Denis): Dans ses deux premières semaines d'exploitation, il en a arraché, M. Grondin. Moi, je l'ai vu brailler à la TV. Je vais vous dire, c'est toute une galère, l'exploitation d'un chemin de fer.

M. Garon: Mais êtes-vous... Parce que, là, vous n'avez pas présenté assez votre organisation, L'Univers du rail.

M. Allard (Denis): Oui, j'aurais aimé...

M. Garon: Vous détenez quoi, actuellement, comme équipement de nature patrimoniale ou en termes de wagons? Vous disiez que vous aviez des wagons, tantôt. Vous avez une locomotive. Vous avez des outils.

M. Allard (Denis): Nous possédons quatre wagons de trains de voyageurs.

M. Garon: De quelle époque?

M. Allard (Denis): Les années quarante, cinquante.

M. Garon: Des trains à soldats?

M. Allard (Denis): Pardon?

M. Garon: Des trains à soldats?

M. Allard (Denis): Non, c'est assez récent. Ça ressemble aux voitures bleues de Via, c'est la même catégorie que les voitures bleues de Via Rail.

M. Garon: 1940, vous dites?

M. Allard (Denis): Ah, je dirais 1950.

M. Garon: Oui.

M. Allard (Denis): Parce que, quand on parle de 1940, à ce moment-là, on parle de voitures à trois essieux avec des toitures à deux niveaux, puis plusieurs châssis. On parle de voitures faites en bois, puis des voitures boulonnées quand on parle de vieilles voitures de chemin de fer. Nous autres, on a des voitures ici, c'est du métal, c'est soudé. C'est la génération qui précédait les voitures LRC.

M. Garon: Vous en avez quatre wagons. Ensuite?

M. Allard (Denis): De trains de voyageurs, oui.

M. Garon: Ensuite?

M. Allard (Denis): On a une «caboose» en bois...

M. Garon: Oui.

M. Allard (Denis): ...qui a été rénovée. L'ai la photo ici.

M. Garon: Quelle époque?

M. Allard (Denis): 1929, 1930, parce que, dans nos archives, ils n'ont pas été capables d'établir la date de l'année de fabrication du wagon.

M. Garon: Puis ensuite?

M. Allard (Denis): Il est ici, le wagon, c'est celui-là.

M. Garon: Oui.

M. Allard (Denis): Puis on a un wagon en bois.

Le Président (M. Camden): M. Allard, pendant que vous parlez, on peut peut-être faire circuler les photos.

M. Allard (Denis): Ah oui! C'est vrai. Excusez. Oui, oui.

M. Garon: Ensuite?

M. Allard (Denis): Excusez, il y avait cette...

Le Président (M. Camden): Vos photos en noir et blanc également. Ça vaut parfois 1000 mots, hein?

M. Allard (Denis): Oui, celle-là, ici.

M. Garon: C'est parce que je pense que M. Allard n'a pas commencé par présenter son organisation.

M. Allard (Denis): M. Garon, c'est celui-là qu'on a demandé au CN, puis qu'ils ne nous ont pas donné. Puis ils nous ont renvoyés chez Canac. Mais Canac, on sait bien qu'ils vendent ça à la valeur commerciale. Quand je disais qu'il y avait des soupçons que cette voiture-là s'en aille, qu'elle fasse partie d'une espèce de cadeau pour la vente du chemin de fer, j'ai des présomptions de le croire, étant donné que ce wagon-là n'a pas été vendu, puis que le CN n'a pas statué, puis que M. Tellier avait dit qu'il fallait que ça soit fait pour le mois de juin. Là, le wagon est là. Il n'est pas vendu. Mais, s'il n'est pas vendu, pourquoi il n'est pas vendu? «C'est-u» pour donner en cadeau à celui qui va racheter la voie ferrée de La Malbaie? Bien, si c'est ça, moi, je vais faire des flammèches, parce que, au mois d'avril, on l'a demandé pour des raisons de patrimoine. Il n'y en a pas beaucoup de ces voitures-là. Il n'en reste même pas une dizaine à travers le pays. Puis c'est quoi, notre chance, à nous autres, L'Univers du rail, d'obtenir du beau matériel?

M. Garon: C'est un wagon de quelle époque?

M. Allard (Denis): Le wagon demandé, c'est des années cinquante.

M. Garon: Celui qui n'est pas vendu, là.

M. Allard (Denis): Celui qui n'est pas vendu, c'est ça.

M. Garon: Ensuite, qu'est-ce que vous avez comme...

M. Allard (Denis): C'est la voiture 91.

M. Garon: Ensuite, vous avez quoi comme équipement?

M. Allard (Denis): On a présentement une petite locomotive qui nous est passée par M. Nittolo. La raison, c'est que, lui, il ne s'en sert pas.

M. Garon: Une locomotive de quel type? À charbon ou bien...

M. Allard (Denis): C'est une Davenport. C'est une diesel avec une transmission.

M. Garon: De quelle époque?

M. Allard (Denis): Un peu comme dans un camion; tu as une transmission...

M. Garon: De quelle époque?

M. Allard (Denis): Ah, là, je dirais 1950 aussi.

M. Garon: Diesel. Elle n'est pas à charbon, elle?

M. Allard (Denis): Elle n'est pas à charbon. Elle est diesel.

M. Garon: Elle ne fait pas: Choo! Choo!

M. Allard (Denis): Mais elle n'est pas diesel-électrique.

M. Garon: Ce n'est pas une Choo-Choo.

M. Allard (Denis): Elle n'est pas diesel-électrique, là. C'est une transmission comme dans un camion.

M. Garon: Oui, oui. Je comprends.

M. Allard (Denis): Tu «shift» ça comme un «truck», puis tu t'en vas avec ça. Ça, c'est la locomotive qu'on a eu le plaisir d'opérer cet été. Pas longtemps, malheureusement.

M. Garon: Vous l'avez opérée où?

M. Allard (Denis): À Charny, pour déplacer nos chars.

M. Garon: Dans la cour de triage.

M. Allard (Denis): Oui. Parce que le problème,

la raison pour laquelle on a demandé cette locomotive-là, c'est qu'en hiver un wagon ne peut pas rester stationné. Il faut qu'il soit déplacé pour ne pas qu'il rouille, pour ne pas qu'il fige. Un wagon de chemin de fer, tu es obligé de le rouler constamment, tu ne peux pas le laisser en place. D'ailleurs, quand vous aurez l'occasion d'aller à Saint-Constant, ils ont un petit réseau de voies ferrées, puis ils ont l'occasion de déplacer les voitures l'une après l'autre. Un wagon de chemin de fer, quand ça entre dans un musée, il ne faut pas que ça reste figé là, il faut que ça se promène, puis surtout les «roller bearings», les roulements à billes. Il faut que ce soit déplacé, ces chars-là.

M. Garon: Ensuite, vous avez quoi comme équipement?

M. Allard (Denis): On a de l'outillage, puis on possède...

M. Garon: Pour combien?

M. Allard (Denis): Ah! L'outillage, la valeur, je ne suis pas capable de vous le dire. Je n'ai pas l'inventaire avec moi.

M. Garon: Pour faire quoi?

M. Allard (Denis): On a un wagon plein.

M. Garon: Pour faire quoi?

M. Allard (Denis): Bon, c'est des outils pour scier les rails, des outils pour perforer les rails. Quand tu coupes des rails, que tu changes des rails, ils n'ont pas tous la même longueur. Ça fait que les trous pour les boulons doivent être refaits. Alors, on a une machine à perforer les rails, pour aller réinstaller les boulons.

M. Garon: Là, vous êtes équipés, au fond, pour faire marcher un petit train. C'est ça que je comprends.

M. Allard (Denis): Plus qu'un petit train. On peut entretenir une ligne de chemin de fer.

M. Garon: Oui?

M. Allard (Denis): On a une draisine.

M. Garon: Puis vous voudriez quoi au juste par rapport au projet de loi qu'il y a devant nous?

M. Allard (Denis): Bien, c'est ça, là. L'inquiétude, c'est: la journée où on a un bâtiment, M. Garon, que les bénévoles ont construit...

M. Garon: En avez-vous un?

M. Allard (Denis): Non, on n'en a pas un. Mais c'est la crainte d'en avoir un, là. Avec cet article-là, on «va-tu»...

M. Garon: Ha, ha, ha! Vous savez bien que, si vous en avez un, la loi peut vous l'enlever. Ha, ha! ha!

M. Allard (Denis): Bien, c'est ça. À cause de l'article de la loi, on va être obligés de rester dans nos chars. C'est assez curieux à dire, on va être obligés de laisser les outils dans les wagons parce qu'on va avoir peur de se faire une «shop», parce que la loi ici va dire: Bien, là, on peut vous exproprier d'une journée à l'autre. Puis, nous autres, c'est le patrimoine; on n'a pas le statut de compagnie de chemin de fer encore.

Le Président (M. Camden): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière, vous aviez des questions à formuler à M. Allard.

M. Garon: Vous, au fond...

Mme Carrier-Perreault: Oui, bien, disons...

M. Garon: Je n'ai pas fini.

Le Président (M. Camden): Mais, là, M. le député de Lévis, votre collègue m'avait indiqué qu'elle souhaitait formuler quelques questions.

M. Garon: Non, non. Mais j'ai posé ces questions-là pour arriver à quelque chose, moi, là.

Le Président (M. Camden): Et plus de la moitié du temps a été déjà occupé et, pour permettre un partage de temps, j'avais pensé à votre collègue des Chutes.

M. Garon: Non, non. Mais je n'ai pas fini. Parce que j'ai posé ces questions-là pour arriver à quelque chose. Vous, vous voudriez...

Le Président (M. Camden): Merci beaucoup de votre collaboration.

M. Garon: Hein?

Le Président (M. Camden): Merci beaucoup de votre collaboration pour votre collègue.

M. Garon: Oui, on va se partager ça entre nous autres.

Le Président (M. Camden): Oui, bien, si on partageait, déjà, vous avez outrepassé votre partage.

M. Garon: Oui. Alors, la question que je vais vous demander: Maintenant, vous voudriez que les chemins de fer soient un peu d'intérêt public, au fond, pour que vous puissiez circuler sur le chemin de fer.

M. Allard (Denis): C'est qu'au moins une fois par année, M. Garon, peut-être pas une fois par année, mais quand il y a un événement majeur, quand il y a un événement important, comme le 75e anniversaire du Pont de Québec — il y en a trois 75e anniversaires — le 140e anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à Lévis, il me semble que c'est important, ça. Le premier train qui est arrivé dans la région, il n'est pas arrivé à Québec, il est arrivé à Lévis, dans votre comté à vous. C'est les gens du GIRAM qui ont fait l'étude économique en 1984, en cinq volumes. Puis c'est ça que je trouve déplorable, c'est que c'est des événements importants et majeurs. Et ce sont les propriétés du Canadien National et, au niveau du patrimoine, je regrette, mais le CN, c'est zéro depuis deux, trois ans. Ils ne font plus rien.

M. Garon: Vous voudriez que la loi prévoit quelque chose, ou vous pourriez le demander au ministère des Transports du Québec, ou quoi?

M. Allard (Denis): Oui, quelque chose, je ne sais pas, faire manoeuvrer le CN, la compagnie... Même un CFIL, M. Garon, qui rachète un bâtiment où il y a un patrimoine, qui rachète une voie ferrée où il y a un événement commémoratif, on fait quoi là? C'est quoi qui va obliger le CFIL à commémorer l'événement?

Le Président (M. Camden): M. Allard, considérant que 13 minutes et demie ont été dévolues au député de Lévis, l'autre moitié du temps, six minutes et demie, va à la députée des Chutes-de-la-Chaudière dans un partage équitable du temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il est 17 h 50. On pourrait se rendre jusqu'à 18 heures, on va ajourner à 18 heures.

Le Président (M. Camden): Moi, vous savez, M. le député de Lévis...

Mme Carrier-Perreault: M. le Président, je n'ai pas l'intention, de toute façon, d'être très longue, vous savez. Vous connaissez mon habitude. Je suis généralement brève. Alors, j'aurai besoin de très peu de temps.

Le Président (M. Camden): Efficace, oui, préparée. On vous reconnaît là.

Mme Carrier-Perreault: Moi, L'Univers du rail, je connais bien l'organisme. C'est chez nous, dans mon comté, à Charny. Ce que je comprends, par exemple, c'est que, M. Allard, si je comprends bien votre intervention, vous êtes ici pour défendre vos idées par rapport à votre organisme, puis, en même temps, vous extrapolez un peu par rapport à d'autres qui font à peu près le même genre de fonction que vous faites par rapport au patrimoine.

M. Allard (Denis): Exactement.

Mme Carrier-Perreault: Alors, vous parliez de trois organismes...

M. Allard (Denis): Oui.

Mme Carrier-Perreault: ...présentement. Il y a celui de Saint-Constant...

M. Allard (Denis): Il y aurait Saint-Constant, il y aurait la société de conservation de Hull dont j'ignore l'appellation exacte, la compagnie Choo-Choo, puis la compagnie de chemin de fer Hull-La Pêche.

(17 h 50)

Mme Carrier-Perreault: Est-ce que vous avez eu des rencontres concernant ces demandes-là? Est-ce que vous avez de temps en temps des contacts avec ces autres...

M. Allard (Denis): Je connais M. Grondin, de la compagnie Choo-Choo. J'étais allé faire un tour. Et c'est, d'ailleurs, eux autres qui sont venus nous voir pour les outils, par l'entremise de M. Veronneau, qui, lui aussi, est un «rail fan». M. Veronneau, lui, c'est un «rail fan» qui court les...

M. Garon: Quel Veronneau?

M. Allard (Denis): Jean Paul Veronneau qui, lui, court les compagnies de chemin de fer pour ramasser l'équipement dont les compagnies de chemin de fer n'ont plus besoin et qui fait les échanges entre les différents groupes, comme Hillsborough, Bytown à Ottawa ou d'autres musées en Ontario. Nous, ici au Québec, au niveau des musées, on a Saint-Constant qui possède une grosse collection, puis L'Univers du rail, au niveau collection, je peux vous dire qu'on a seulement la «caboose» en bois qui est terminée. On aurait aimé ça compléter les wagons de trains de voyageurs. Mais le fait que le CN ne s'implique pas davantage — au cours des dernières années, il ne s'est pas impliqué, il n'a pas posé le geste qu'il fallait — nous a amenés à dire: Bien, là, ça va faire!

Mme Carrier-Perreault: Oui, je comprends, M. Allard, qu'avec le CN — ça a été clair, je pense, dans votre intervention — vous n'avez pas eu une grosse collaboration ou une grosse compréhension.

M. Allard (Denis): Non.

Mme Carrier-Perreault: Mais, par rapport au projet de loi qu'on a devant nous autres, vous avez discuté avec vos collègues, si on veut, de ces deux autres organismes-là, et ils partagent, j'imagine, les mêmes préoccupations que vous...

M. Allard (Denis): Oui.

Mme Carrier-Perreault: ...à l'égard de ce projet de loi là?

M. Allard (Denis): Je ne peux pas dire que mes autres collègues dans les autres sociétés... D'ailleurs, dans le cas de Sainte-Foy, où je parlais de la Société de modélisme ferroviaire, je ne pense pas, au moment où on se parle, que les gens sont conscients de l'expropriation à laquelle ils pourraient faire face. Ça, c'est concernant la Société de modélisme ferroviaire de Québec, qui est présentement à Sainte-Foy. Ça m'étonnerait qu'ils soient au courant à l'heure actuelle de ce projet de loi là.

Mme Carrier-Perreault: Autrement dit, si je comprends bien ce que vous nous avez expliqué, ce que vous souhaiteriez, au fond, voir apparaître dans le projet de loi, c'est un peu une protection des acquis qui sont déjà à l'usage des musées ferroviaires comme tels...

M. Allard (Denis): Exactement.

Mme Carrier-Perreault: ...avant que les compagnies puissent exproprier ou quoi que ce soit.

M. Allard (Denis): Exproprier, c'est ça...

Mme Carrier-Perreault: C'est une mesure spécifique...

M. Allard (Denis): ...dans le but de s'approprier les bâtiments.

Mme Carrier-Perreault: ...prévoyant une réserve pour les gens qui s'occupent du patrimoine et tout ça.

M. Allard (Denis): C'est ça.

Mme Carrier-Perreault: Je pense que c'est plus clair. En tout cas, moi, dans mon esprit, c'est plus clair. Je vous remercie.

Le Président (M. Camden): Alors, il reste trois minutes au parti de l'Opposition pour d'autres questions. M. le député de Lévis.

M. Garon: Quelle est la meilleure façon, d'après vous, dont les dispositions législatives pourraient contribuer à réaliser ce que vous voudriez réaliser, au fond: faire la promotion des chemins de fer par l'aspect patrimonial et, en même temps, protéger les équipements que vous avez déjà ou que vous pourriez acquérir ou qui pourraient vous être donnés?

M. Allard (Denis): Bon, à l'heure actuelle, notre société n'a aucun appui politique pour le projet dont je vous parle: pour les deux premières semaines de février,

faire le train du patrimoine, qui permettrait de faire une levée de fonds pour notre société.

M. Garon: Pourquoi en février?

M. Allard (Denis): Parce que c'est pendant le Carnaval et qu'il y a beaucoup de visiteurs. Donc, c'est plus plausible de l'opérer durant cette période-là que dans les deux dernières de février ou les deux premières de janvier.

M. Garon: Ils sont chauffés, vos trains?

M. Allard (Denis): C'est chauffé électrique. Le train de la compagnie Choo-Choo, c'est des petits générateurs qui sont sous chaque wagon. Il y a seulement la locomotive qui fonctionne à vapeur. Tu peux laisser tes wagons à l'extérieur pendant la nuit, c'est un petit générateur électrique qui chauffe les voitures. La locomotive, d'après ce que M. Grondin m'a expliqué, quand il l'opère en hiver, il a installé un tuyau qui passe dans le réservoir d'eau du tender, qui est la seconde partie de la locomotive, et ce tuyau-là sert à réchauffer l'eau pendant le fonctionnement de la locomotive. Mais, quand la locomotive est arrêtée, puis est stationnée, bien, en hiver, tu ne peux pas la laisser dehors, il faut que tu la stationnes à l'intérieur.

J'ai fait des téléphones dernièrement, le mois passé, parce qu'il y a trois endroits possibles à Charny où le CN pourrait passer, mais il ne veut pas passer, parce que les responsables, à Charny, n'ont pas, comment je te dirais, l'autorisation politique de le faire de la part de leurs patrons.

M. Garon: Là, vous auriez l'appui...

M. Allard (Denis): Quand je leur parle de ça à Montréal, ça ne leur dit rien pantoute. Alors, pour moi, le CN à Montréal, ce sont des avocats, ce sont des gestionnaires. Mais, à l'heure où on se parle, on peut dire que des «rail fans», au niveau du conseil d'administration ou dans la haute direction du CN, il n'y en a quasiment plus, là. Des «rail fans», il n'y en a plus. Il y a peut-être juste M. Elkas qui est «rail fan».

M. Garon: Des quoi?

M. Allard (Denis): Des «rail fans», un «fan».

Une voix: «Rail fans».

M. Allard (Denis): «Rail fans». Des amateurs de chemin de fer.

M. Garon: Ah!

M. Elkas: «Rail fan», comme un «baseball fan».

M. Allard (Denis): Et non pas un «fan» que tu branches.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je pensais que vous vouliez dire des gens qui font du vent.

M. Allard (Denis): Du vent, c'est ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Allard (Denis): Mais ça en a fait, du vent, à Lévis, l'hiver passé.

M. Garon: Vous voudriez avoir un appui de quelle nature du ministère? Parce que, là, c'est une loi...

M. Allard (Denis): D'après moi, je dirais que, si...

M. Garon: La loi qu'on va avoir devant nous, c'est une loi...

M. Allard (Denis): Oui, oui.

M. Garon: ...qui va dépendre du ministre des Transports du Québec.

M. Allard (Denis): Ça n'a pas tellement rapport, là. En fait, ce que je vous dis là aurait pu faire l'objet d'une conversation, soit au cabinet directement ou à l'extérieur. Mais il me semble que le CN, je vais vous dire...

M. Garon: Au cabinet, c'est des invitations qui ne viennent pas de moi, là.

M. Allard (Denis): Ha, ha, ha!

M. Elkas: Qu'est-ce que tu dis?

M. Garon: II a dit: Ça aurait pu faire l'objet d'une conversation au cabinet. Mais les invitations au cabinet ne viennent pas de moi.

M. Allard (Denis): Il y a un gros manque à gagner, pas un manque à gagner, mais il me semble qu'il y a un manque de prise de conscience, là. Je comprends qu'aux chemins de fer, à l'heure actuelle, il y a beaucoup de problèmes et que les gens ne sont pas portés à ce genre de chose là, mais il me semble qu'une fois de temps en temps ça ferait du bien d'aller faire un tour à bord d'une locomotive à vapeur entre Charny, puis Lévis.

M. Garon: Vous, pour évoquer la possibilité que vous avez mentionnée d'utiliser les voies existantes pour des fins touristiques ou patrimoniales, trouvez-vous que

le projet de loi est satisfaisant à ce point de vue là ou si vous pensez...

M. Allard (Denis): Dans l'ensemble, le projet de loi... Moi, j'ai suivi tout ce qui concerne le colloque ferroviaire depuis un an et demi, O.K.? et je peux vous dire que ce projet de loi là favorise la vente des compagnies de chemins de fer à des sociétés qui veulent en faire l'exploitation ferroviaire pour le train de marchandises et le train de voyageurs, possiblement aussi le train touristique. Mais les autres aspects, le gars, lui, qui veut se promener en vélorail, celui qui veut aller faire autre chose que les activités conventionnelles du chemin de fer, à ce moment-là, on ne les retrouve pas dans le projet de loi. Je ne dis pas qu'il faut permettre au vélorail d'aller partout sur toutes les voies ferrées à la grandeur de la province, mais il devrait y avoir un tronçon ferroviaire, une section pour ces types d'activités là.

M. Garon: Mais «c'est-u» un gros besoin? Est-ce qu'il y a une grosse demande pour ça?

M. Allard (Denis): Bon. Il y a...

M. Garon: Ça, ce n'est pas une demande que, moi, en tout cas, personnellement, je connais, là.

M. Allard (Denis): Oui, oui.

M. Garon: Le vélorail, j'ai vu un article une fois dans le journal là-dessus, c'est quelqu'un qui s'était inventé, bien, qui s'était développé un vélorail.

M. Allard (Denis): Un vélorail dans la Beauce. Il en avait fabriqué huit modèles, puis il allait se promener sur les voies ferrées.

M. Garon: Oui.

M. Allard (Denis): Mais j'ai questionné la personne en question après avoir visionné le reportage à TVA. J'ai rappelé le journaliste. J'ai dit: C'est qui, lui? J'aimerais ça jaser avec lui. Puis c'est là que j'ai su qu'il se promenait sur les voies du CP, mais n'avait pas les autorisations. Bien, j'ai fait le saut. J'ai dit: Canadien Pacifique aurait dû te donner une autorisation.

M. Garon: J'espère qu'il connaît l'heure des trains.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Allard (Denis): Mais, moi, j'aime bien les activités, en autant que tu as la permission de le faire, puis que tu es conforme pour aller le faire. Moi, avant d'arriver à la commission, j'étais en beau maudit après le CN, j'avais envie de lui jouer un bon tour. On s'apprêtait à faire un train clandestin. O.K.? puis il ne manquait pas grand-chose pour le faire. Il manquait rien

qu'un petit peu de financement pour le camion, transporter le «flat car» là-bas. Parce que l'engin, on l'avait.

Le Président (M. Camden): M. Allard, on va permettre au ministre, à son tour, d'y aller de quelques commentaires, puisque le temps qui était imparti, on est allés au-delà et on a donné trois minutes supplémentaires à l'Opposition. Il reste une minute à l'aile ministérielle et on lui octroie une ou deux autres minutes, afin d'être équitables. M. le ministre.

M. Elkas: M. Allard, j'apprécie votre visite parce que je partage avec vous les préoccupations que vous pouvez avoir, mais je vais vous garantir une chose: ça n'a pas grand-chose à faire avec la loi qu'on dépose aujourd'hui. J'apprécie aussi le fait que vous ayez suivi ce projet de loi qui va permettre ou faciliter la vente des grandes compagnies CN et CP à du CFIL. Mais tout ce qui touche le patrimoine, le volet touristique et le volet loisirs, il va sans dire qu'on ne le voit pas dans le projet. Mais je n'ai jamais vu, puis ça fait assez longtemps que je traite du chemin de fer, je n'ai jamais rencontré quelqu'un qui n'était pas prêt à investir, dans la mesure où il le pouvait, dans ce patrimoine. (18 heures)

Le plus bel exemple que vous avez donné, c'est Saint-Constant. Puis vous savez que les gouvernements, le nôtre, celui qui nous a précédés, le fédéral, ont démontré un grand intérêt. Puis c'est une question de sous, on a nos priorités aussi, de déplacer Saint-Constant au Vieux-Port de Montréal pour qu'il soit plus accessible aux gens, puis d'en ajouter, d'ailleurs, des unités, qui font partie de notre patrimoine. Soit dit en passant, j'apprécie que, dans les années cinquante, il y avait des wagons assez intéressants, mais je ne pense pas que ce soient des choses qui font nécessairement partie de notre patrimoine.

Une voix: Pas encore.

M. Elkas: Pas encore, pas encore. Mais il faudrait les garder, il va sans dire. J'aimerais vous réassurer que, la journée où quelqu'un va vous menacer, que je sois ici ou non, venez me voir parce que je vais lui en faire, de la pression. Mais ce n'est pas dans l'intérêt des gens d'essayer d'exproprier des gens qui ont des objectifs comme le vôtre pour maintenir le patrimoine du chemin de fer. J'ai juste à entendre la personne qui a fait l'achat de la ligne de Clermont — vous savez qu'il y a un camionneur qui est inclus — et c'est des bonnes nouvelles pour nous. En passant, à Central Alberta Railway, vous connaissez Tom Payne qui en connaît peut-être plus que n'importe qui au Québec ou au Canada au niveau du chemin de fer. Tout ce monde-là veut voir la préservation de notre patrimoine. Je vous laisse avec ce mot-là: Ne vous inquiétez pas trop. Merci beaucoup, M. le Président.

M. Allard (Denis): Merci, M. Elkas.

Le Président (M. Camden): M. Allard, on vous remercie de votre présentation.

M. Allard (Denis): Ça m'aurait fait plaisir de faire un document de présentation, mais, ayant deux collègues absents, on n'a pas pu dresser un document couleurs comme on l'a fait quand on est allés à Lévis et quand on a fait le train Sainte-Foy—Montmagny.

M. Elkas: Il n'y a rien qui vous empêche de le faire n'importe quand, M. Allard.

M. Allard (Denis): Oui.

M. Elkas: Vous avez juste à m'appeler et on va vous recevoir.

M. Allard (Denis): O.K.

M. Elkas: Vous avez tout simplement à faire la demande.

M. Allard (Denis): Merci à tous.

Le Président (M. Camden): Bienvenue, M. Allard, et bon retour sans doute en auto et non en train.

Une voix: En autobus.

Le Président (M. Camden): En autobus. Ha, ha, ha! Alors, la commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 20 h 18)

Le Président (M. Camden): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Nous avons procédé à des consultations avant de suspendre nos travaux à 18 heures et nous en sommes maintenant aux remarques préliminaires à l'égard du projet de loi 137, Loi sur les chemins de fer. Est-ce que, M. le ministre, vous avez des remarques à formuler aux membres de la commission?

Remarques préliminaires

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Oui. Avant que je formule mes remarques, j'aimerais Vous introduire Paul-André Fournier, qui est le chef du Service des politiques multimodales en transport; à ma gauche, mon attaché politique, Sylvain Sénécal. Il y a avec M. Paul-André Fournier Me Anne Delisle et aussi Me Louis Doyle.

M. Garon: Je n'ai pas compris son nom.

M. Elkas: Louis Doyle.

M. Garon: Doyle, j'avais compris. C'est Louis que je n'avais pas compris.

Une voix: C'est Ti-Louis.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Me Louis...

M. Elkas: Me Pierre-Paul Vigneault, que vous connaissez sûrement; Alain Labonté... Alain, il n'est pas ici?

Une voix: Il est caché en arrière.

M. Garon: Pardon?

M. Labonté (Alain): Je suis ingénieur. Je suis le chef du Service des réseaux multimodaux, au ministère.

M. Elkas: Me Francine De Champlain. Pour ma part, on a eu l'occasion, évidemment, de...

M. Garon: Votre nom, vous?

M. Elkas: Pardon? Le mien... Tu ne veux pas le savoir, hein!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin: C'est le «L» que vous ne savez pas.

M. Garon: «L», on ne le sait pas.

M. Morin: Sam L.

M. Elkas: On ne le sait pas?

M. Morin: Non.

M. Elkas: Je l'ai déjà dit.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je te l'ai déjà dit. Tu perds la mémoire, hein?

M. Garon: Non.

M. Elkas: Non?

M. Garon: Non, jamais.

M. Elkas: Lawrence.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Lawrence.

M. Garon: Ah! Je ne le savais pas. En mémoire désir Laurence...

M. Elkas: ...of Arabia.

M. Garon: Hein? ...Olivier?

Des voix: Ha, ha, ha!
(20 h 20)

M. Elkas: Alors, M. le Président, on a eu l'occasion de travailler à ce projet de loi pendant un bon bout de temps. La dernière fois qu'on s'est rencontrés pour traiter de la question des chemins de fer, c'était en bill privé. On a vu ce par quoi les gens qui veulent acquérir des chemins de fer doivent passer; ce n'est vraiment pas tellement un grand incitatif. Non seulement il faut venir devant une commission où plusieurs d'entre eux peuvent se sentir intimidés, mais il y a aussi la question d'essayer de négocier et il y a toujours des délais attachés à des négociations. Je pense que le mieux qu'on a fait — j'y vais de mémoire, là — c'était environ 11 mois où on a pu accorder à quelqu'un le droit d'acquérir un chemin de fer. On l'a vu l'an dernier, quand on a travaillé Bell-Gaz, dans le comté de Joliette, ça a été assez bien.

Comme les membres de la commission espéraient voir ce projet de loi, finalement, aboutir, ça me fait plaisir aujourd'hui de vous dire qu'on est ici pour en discuter. Il y a une cinquantaine d'articles, mais il y a pas mal de concordances. Je dois vous dire que Paul-André Fournier, du ministère, est peut-être un des mieux placés pour parler des chemins de fer. Il a une très, très bonne connaissance du chemin de fer au Canada, au Québec évidemment, puis il a pris le temps de travailler le projet de loi avec d'autres. On ne voulait pas nécessairement réinventer la roue. Je pense que des CFIL existent ailleurs. Alors, c'était notre but de rendre le projet de loi le plus facile à comprendre possible, puis il est évident, dans deux ou trois ans, ou quatre ans, qu'on va revenir à la table, c'est sûr, pour y apporter des amendements vu que ça évolue pas mal.

La crainte, comme vous le savez, qu'on a, qu'on partage tous, c'est l'abandon des chemins de fer. Les grandes compagnies se trouvent dans des situations où ce n'est pas nécessairement rentable pour certaines lignes. Au lieu de les voir abandonnées, on veut s'assurer que quelqu'un d'autre en prenne la charge. Et on a vu des gens qui sont très intéressés à certaines lignes. Donc, on met en offre aujourd'hui... Une que je retiens est la ligne Delson-Sherbrooke. J'ai oui-dire qu'il y a des preneurs assez intéressés à prendre cette ligne. Puis, ça, c'est tout dans le but de promouvoir l'intermodal.

Comme vous le savez, ça a toujours été, ces guerres entre le routier et le chemin de fer. On est venus à bout d'asseoir à la même table l'Association des camionneurs du Québec, CN, CP, pour qu'ils se parlent, pour qu'ils s'entendent. La société a beaucoup à perdre si on ne maintient pas une bonne balance entre le chemin

de fer et le routier. Comme on le sait, les camionneurs occupent pas mal d'espace contrairement à autrefois où on avait une bonne partie du marché qui était transporté par le ferroviaire. C'est une question de gestion; les chemins de fer n'ont peut-être pas agi assez vite dans le temps, et aujourd'hui on se retrouve et on n'a pas d'autre choix que d'intéresser les gens et d'aller de l'avant avec un projet qui pourrait faciliter la vente de CN et CP à des entrepreneurs dans les régions.

Alors, c'est à peu près ce que j'avais à offrir, M. le Président. Je pense qu'une présentation a été faite au député de Lévis, critique officiel. Je ne sais pas s'il a des amendements. Moi, j'ai un amendement, que je sache. On en a deux?

Une voix: Trois.

M. Elkas: Trois amendements d'ordre technique. C'est à peu près tout. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Camden): Ça met fin à vos remarques préliminaires, M. le ministre? Je vous remercie. M. le député de Lévis, je présume, pour vos remarques préliminaires.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Camden): Nous sommes tout ouïe à vos propos.

M. Jean Garon

M. Garon: Alors, M. le Président, j'ai écouté avec attention les propos du ministre. Le projet de loi 137 est un projet de loi, dans notre esprit, qui est important, qui n'est pas un projet mineur, c'est-à-dire qui peut être important dépendamment de la volonté gouvernementale qu'il y ait un réseau de chemins de fer qui couvre beaucoup de kilomètres au Québec. Il n'est pas certain que c'est la volonté gouvernementale, parce qu'on ne sait pas exactement où le gouvernement s'en va. Je sais qu'il se donne un cadre avec cette loi-ci, la loi 137, pour pouvoir constituer des compagnies de chemin de fer sans avoir besoin de faire une loi privée à chaque fois. Il y a eu aussi la loi sur la sécurité dans les chemins de fer, qui a été passée antérieurement.

Maintenant, il ne semble pas que les arrimages avec le gouvernement fédéral aient été faits, puisque le gouvernement fédéral lui-même ne semble pas avoir reconnu, en tout cas, dans les faits le plan de base qui avait été élaboré par le ministre concernant le réseau ferroviaire essentiel au Québec. On voit que les lignes de chemin de fer qui étaient dans le réseau du plan de base du ministre, qui a été très long à élaborer puisque ça a pris deux ans de plus que ce que le ministre nous avait dit... Malgré la demande du gouvernement fédéral, M. Benoît Bouchard, qui, aujourd'hui, est un Parisien d'adoption... M. Bouchard est rendu à Paris, il doit se promener en TGV.

Une voix: Il a coupé Via Rail ici.

M. Garon: Après avoir coupé Via Rail, après avoir coupé le maximum de chemins de fer, notamment à Ffile-du-Prince-Édouard quand il a coupé 1169 km de chemin de fer avec une compensation...

Une voix: Terre-Neuve.

M. Garon: J'ai dit quoi?

Une voix: Île-du-Prince-Édouard.

M. Garon: Pas à Ffile-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve, avec une compensation d'un plan de développement régional de 800 000 000 \$ dont 700 000 000 \$ provenaient du gouvernement fédéral, alors qu'il coupait au Québec sans donner aucune compensation et que les routes du Québec ont été écrasées, maganées par le volume accru de marchandises transportées sur nos routes.

Le sentiment qu'on a, on a une loi. Une loi, ce n'est pas difficile à faire. Ça ne coûte rien. Ça coûte les avocats, les conseillers juridiques qui la font et le papier sur lequel c'est imprimé. Maintenant, qu'est-ce qu'il y aura comme compagnies de chemin de fer au Québec? Qu'est-ce qui va se passer dans le développement des secteurs ferroviaire et maritime qui, dans certains cas, sont interreliés, pour lesquels il ne semble pas y avoir de manifestation de volonté gouvernementale? Quand on voit, par exemple, que même l'essence pour automobile, qui était transportée par bateau autrefois vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean, aujourd'hui est transportée par camion et ça écrase nos routes — chaque camion équivaut à peu près à 80 000 automobiles qui passent sur la route — et qu'il n'y a pas d'indication de faire payer vraiment aux usagers le coût des routes...

On fait payer l'automobiliste. Dans le fond, ce n'est pas lui qui brise les routes. On lui augmente des surcharges à tour de bras, mais ce n'est pas lui qui brise les routes. Et on voit, en même temps, des camions ultra-pesants, super-pesants, diraient les jeunes, qui s'en vont sur les routes et qui équivalent, à chaque fois qu'il en passe un, à 80 000 véhicules, alors que, si le gouvernement et le ministère des Transports «chargeaient» le prix des licences ou le prix de l'essence, ou quoi que ce soit, en fonction de l'utilisation qui est faite de la route, là on verrait un incitatif très fort pour faire utiliser les bateaux ou les chemins de fer quand il s'agit de volumes pesants. Au fond, les gens qui paient, ce sont des gens qui ne sont pas coupables actuellement, les mêmes qui se font siphonner leur caisse de la Société de l'assurance automobile, parce qu'ils ont le tort d'être des Nord-Américains qui aiment ça se promener en automobile.

(20 h 30)

La loi qu'il y a là va permettre au ministre de dire: On a une loi. Mais de quelle façon on va répondre à un besoin de chemins de fer, à un besoin réel d'utilisa-

tion de chemins de fer? Tantôt, le monsieur qui est venu nous voir, M. Allard, de L'Univers du rail, j'ai fait exprès pour lui poser des questions, parce que je me suis rendu compte qu'au début de son exposé il n'expliquait pas suffisamment le rôle que joue son organisme. Ce sont des gens bénévoles qui croient beaucoup à l'avenir du chemin de fer, qui ont des équipements, mais qui voudraient, occasionnellement, marquer certains anniversaires au point de vue de l'histoire des chemins de fer.

Dans le fond, ils sont reçus par une compagnie, le Canadien National, qui est une compagnie qui a l'air d'une compagnie de liquidation, qui est en train de liquider les chemins de fer au Québec. M. Tellier est reconnu comme un grand Canadien et, pour le prouver, il doit démontrer qu'il nous organise le plus possible. Alors, j'aurais aimé ça que M. Tellier soit nommé en charge des chemins de fer de l'Ouest du Canada, qu'il fasse la vraie job. C'est là qu'est le gaspillage, où il y a quelque 20 000 km de chemins de fer non rentables. Mais il n'y a pas de danger qu'on nomme M. Tellier là-bas. Alors, il va venir au Québec et il va essayer de couper le maximum de chemins de fer pour faire disparaître davantage les chemins de fer au Québec et dans une absence totale de politique de chemins de fer du gouvernement fédéral au Québec. À tel point qu'actuellement le transport maritime et le transport par chemin de fer sont pénalisés au Québec parce qu'il n'y a pas véritablement de politique dans ce sens-là. À un tel point que même des gens dans l'entreprise privée me disent que la voie ferrée qu'il y a sur la rive sud du Saint-Laurent est une voie ferrée qui est tellement en mauvais état que, quand il y a des trains le moindrement pesants qui y passent, il faut réduire la vitesse considérablement pour qu'ils puissent passer. Je ne nommerai pas les noms des entreprises, mais c'est des entreprises très importantes dans le domaine du transport dans l'entreprise privée.

M. Elkas: Tu ne peux pas les donner publiquement, mais tu peux me les donner après.

M. Garon: Je ne sais pas si je peux vous les donner parce qu'ils me l'ont dit à moi, mais ils ne m'ont pas demandé de le dire. Quand les gens me disent quelque chose privément, je ne me sens pas nécessairement autorisé à le dire. Mais ils m'ont dit que, pour que le port de Québec, par exemple, soit utilisé pour des fins de conteneurs, ça prendrait d'abord un chemin de fer qui a du bon sens, parce que la voie ferrée n'est pas dans l'état qu'il faudrait.

Deuxièmement, on se rappelle, du côté nord, que la compagnie de chemin de fer ne voulait même pas refaire le pont lorsqu'il est tombé, sur la rivière Bécancour, si ma mémoire est bonne, à Sainte-Anne-de-la-Pérade.

Le Président (M. Camden): La rivière Sainte-Anne.

M. Garon: La rivière Sainte-Anne, là où il y a la pêche aux poissons des chenaux. Alors, le pont était tombé — c'est vrai, c'est celui-là, je suis allé voir — et la compagnie de chemin de fer ne voulait même pas... C'est la commission nationale des transports qui les obligeait à le construire et, même malgré ça, actuellement, ils voudraient encore l'abandonner. Au fond, ils ne sont pas intéressés vraiment à avoir une ligne là. Donc, il n'y a pas de volonté de transport par chemin de fer.

Et, actuellement, on le paie très cher parce que, là, se positionnent, dans le libre-échange, les routes majeures de pénétration du continent. Moi, je pense qu'actuellement on établit des routes... Et le fleuve Saint-Laurent, toute la vallée portuaire et ferroviaire, si on veut, qu'est le fleuve Saint-Laurent comme voie de pénétration du continent, est en compétition avec la côte de l'Atlantique. N'ayant pas de stratégie de pénétration du continent, tantôt, avec des folies comme c'est arrivé l'an passé, avec le fleuve qui a été bloqué pendant 30 jours, moi, je ne vois pas beaucoup d'armateurs après ça qui vont renvoyer des bateaux pour être pris dans la glace pendant 30 jours avec des frais quasiment de 10 000 \$ le bateau, par jour, dans la glace. Après ça, les autres bateaux qui s'en viennent, les faire arrêter au Nouveau-Brunswick, puis leur faire prendre le train et leur payer la différence de compensation pour pouvoir avoir le transport.

Pourquoi? Parce que le gouvernement fédéral, quand il s'agit de faire l'ouverture du fleuve, l'hiver... Essentiellement, le territoire d'été et le territoire d'hiver, pour la garde côtière responsable de la sécurité sur le fleuve, ce n'est pas le même territoire l'hiver et l'été. L'été, le golfe dépend de Québec, mais, l'hiver, il redépend des Maritimes, pour un territoire plus grand, de sorte que notre sécurité de transport sur le fleuve est assujettie à la bonne volonté des gens des Maritimes, nos concurrents. Et, en plus, on les subventionne à tour de bras avec nos taxes. Comme bêtise dans la commercialisation, puis dans le libre-échange, on n'aura pas vu mieux.

Et on s'est assuré que le transport ne fasse pas partie du libre-échange. Pourquoi? Parce que les trois quarts de ce que fait le Canada dans le domaine des transports aurait été déclaré illégal. La concurrence déloyale qu'il y a dans le domaine du transport est faite essentiellement par le gouvernement fédéral qui subventionne à tort et à travers le domaine des chemins de fer, mais toujours à notre détriment, jamais à notre avantage.

Alors, dans cette politique d'ensemble — il faut garder la vision d'ensemble — le chemin de fer, au fond, dans une époque où on va être maintenant de plus en plus dans le transport intermodal, c'est un rouage important, mais à travers un ensemble qui comprend le maritime, le ferroviaire, puis la route. Quand on voit, par exemple, des entreprises comme — j'ai déjà donné l'exemple — Honda, à Columbus... Il y a 247 produits différents qui entrent dans la fabrication d'une Honda; le nombre d'heures d'approvisionnement de l'usine est de

six heures et il y a 247 produits différents, puis il y a deux lignes, je pense, parfois trois lignes de production. Les gens ne peuvent pas se permettre d'avoir un genre de transport comme ça. Alors, la vallée du Saint-Laurent... On ne peut pas faire partie de leur approvisionnement parce qu'on n'est pas dedans, alors qu'on aurait des avantages considérables, mais à la condition déjouer nos avantages.

Le chemin de fer peut être un élément important, mais une loi n'est pas suffisante. Une loi doit être un élément d'une politique de transport dont les chemins de fer sont un élément. Moi, je pense que c'est ça qu'il va falloir regarder quand on va regarder le projet de loi et qu'on pose des questions pour que se manifeste la volonté gouvernementale dans la loi elle-même en fonction des objectifs à réaliser. Pourquoi? Parce que, vous savez, au Canada, il y a deux lois de chemins de fer: une pour l'Est et une pour l'Ouest. J'aimerais savoir, au fond, si on a copié celle de l'Ouest — bien, copié, je ne dis pas ça péjorativement, là; on peut dire ça d'une façon plus objective — si on s'est inspiré de celle de l'Ouest ou de celle de l'Est. Parce que, dans celle de l'Est, le critère de rentabilité est un critère de base et, dans celle de l'Ouest, le critère n'est plus la rentabilité, mais l'intérêt public. De sorte qu'il s'agit de déclarer un chemin de fer d'intérêt public, même s'il est déficitaire, ça n'a pas d'importance.

C'est sur cette base-là que l'ineffable Benoît Bouchard, dont l'ego est sans doute plus gros que ses attributs spirituels, avait l'habitude de nous dire qu'il fallait couper, au Québec, par exemple, la ligne de chemin de fer Montréal-Sherbrooke, Montréal-Québec, Québec-Mont-Joli. Dans un cas, les subventions — je ne m'en rappelle plus, je ne peux pas vous dire lequel par coeur — c'était 99 \$ par passager; dans l'autre cas, c'était 25 \$, puis dans l'autre cas, c'était 49 \$ ou 50 \$. Mais il maintenait en opération, dans le même communiqué de presse, le chemin de fer Prince Rupert-Jasper où, là, ça coûtait 434 \$ de subvention par passager et la ligne le Montagnard des Rocheuses où, là, ça coûtait 380 \$ de subvention par passager. De sorte que, si un de nos amis asiatiques décidait de voir les montagnes Rocheuses et de prendre les deux trains, ça coûtait, 434 \$ plus 380 \$, 800 \$ de subvention aux contribuables canadiens. On en paie le quart. Puis, s'il avait la bonne idée de venir avec son conjoint, ça coûtait 1628 \$ pour qu'ils puissent venir voir les montagnes Rocheuses. Et on paie le quart. Ça veut dire que le voyage, nous autres, nous coûtait 407 \$ pour que le couple qui arrivait de l'Ouest puisse venir voir les montagnes Rocheuses. Ça, c'était correct. Il n'y avait pas de problème pour ça. Ça, ça pouvait être maintenu. Ça, c'est dans le communiqué de Benoît Bouchard qui annonçait en même temps qu'il coupait à peu près 1200 km de chemins de fer au Québec.

(20 h 40)

Une voix: C'est en quelle année, le savez-vous?

M. Garon: En 1989.

M. Elkas: Des services qu'ils avaient coupés.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Les services sur les lignes, pas les lignes elles-mêmes.

M. Garon: Non, non. Bien, les lignes suivaient par après. Alors, ce que je veux dire, au fond, c'est qu'il y avait deux politiques: une politique pour l'Est, puis une politique pour l'Ouest. Il y en a une pour l'Est dans les Maritimes où on peut subventionner 75 % du transport par chemin de fer, par camion et par avion, pour un certain nombre de produits nommés: the Maritime Freight Act. Ça a commencé avec les chemins de fer, ça s'est étendu à d'autres modes de trafic pour entrer la marchandise ici. Donc, on a donné des avantages aux Maritimes pour encourager les gens à aller faire leurs affaires là plutôt que de les faire ici. Puis, dans l'Ouest, on fait la même chose, des subventions pour passer la marchandise vers Vancouver, Prince Rupert, avec le tarif du Nid-de-Corbeau qui a coûté l'an dernier, je pense, autour de 1 300 000 000 \$.

Ce qui fait qu'on a l'ineffable intelligence de payer 25 % des frais du Nid-de-Corbeau pour que le bateau de grain qui s'en va en Europe, au lieu que le train l'apporte dans notre port, ici, le port de Montréal, le port de Trois-Rivières, le port de Québec... Bien, Montréal, moins maintenant, parce que le grain ne s'en va plus par là depuis qu'avec beaucoup de gentillesse on a enlevé les silos pour mettre une fenêtre sur le fleuve. C'était très beau. En fait, ils pourraient nous faire des fenêtres sur le fleuve, nous aussi, et nous enlever nos silos, ici aussi. Et, en même temps, on envoyait les grains par Vancouver en train. Ils descendaient la côte du Pacifique, après ça ils prenaient le canal de Panama, puis traversaient l'Atlantique.

Pour un pays qui est à 46 000 000 000 \$ dans le trou, ça prend rien que des imbéciles pour avoir une politique de transport comme ça au Canada. Alors, celui qui cherche à couper, M. Chrétien, n'a pas besoin de se forcer. Qu'il arrête les subventions pour des folies de même: envoyer les trains transporter la marchandise à Vancouver, descendre la côte du Pacifique, prendre le canal de Panama et, après ça, traverser l'océan Atlantique. Alors, il n'y a pas un pays dans le monde fou raide comme le Canada. Les quêteux montés à cheval, ils vont être obligés de vendre le cheval avant longtemps et de faire le reste du trajet à pied, parce qu'ils n'ont plus les moyens d'avoir le cheval. Alors, là, on fait des affaires comme ça et nous, on ne se plaint pas, on ne dit rien. On est des bons catholiques; on a une claque sur la joue droite et on tend la joue gauche. Alors, résultat, bien, on a une politique des transports qui est tout écrianchée parce qu'elle n'a pas pour but d'être efficace; elle a pour but d'essayer de maintenir ensemble un ensemble géographique qui n'a pas de bon sens. On a des relations est-ouest périmées, désuètes, alors que l'avenir, ce sera dans les relations nord-sud. En attendant, nos voies pour

aller au Sud, nous autres, elles font dur et ne sont pas compétitives.

C'est pour ça qu'une loi comme celle-là doit être un élément d'une politique d'ensemble. Parce que, dans le cadre du libre-échange, un des ministères, sinon le ministère le plus important, c'est le ministère des Transports. Quand on lit l'histoire de l'Amérique du Nord, on se rend compte que la plupart des villes américaines ont été colonisées à partir d'où? Elles ont été fondées à partir d'où? À partir des gens d'ici qui sont passés par le Saint-Laurent. Pas par les gens de New York; par les gens qui sont passés à partir d'ici. Pas parce qu'ils étaient plus fins que les autres; parce que, dans ce temps-là, il n'y avait pas de subventions, le gouvernement ne se mêlait de rien, de sorte que ce sont les lois naturelles qui jouaient. Ça passe mieux, ça se pénètre mieux, le continent américain, par la vallée du Saint-Laurent que par la côte de l'Atlantique, parce que, là, il faut traverser les chaînes de montagnes.

D'ailleurs, vous voyez, quand vous allez à New York, quelle route vous prenez? Selon que vous preniez la 83, la 95, quels que soient les numéros de route, 87, vous choisissez la vallée que vous prenez. Alors, quand vous avez à faire de la circulation, c'est la même chose qui se fait, vous devez traverser les chaînes de montagnes. Alors, c'est pour ça que, quand on regarde, même dans le bout de Cincinnati, Ohio, on voit que ce sont des Québécois qui ont fondé ça. Pourquoi? Parce que c'était facile d'y aller. Ils prenaient le canot, ils descendaient, ils se rendaient là. Aujourd'hui, on aurait des avantages de pénétration aussi, mais à condition de les faire jouer. Pour ça, ça va prendre une politique de transport pour avoir des ports de mer efficaces, une politique de chemins de fer efficace, une politique de transport terrestre efficace dans son ensemble.

Le Président (M. Camden): En conclusion, M. le député.

M. Garon: C'est pour ça qu'en étudiant le projet de loi un des aspects qu'on va surveiller, en plus des aspects qui ont été mentionnés par M. Allard, c'est les questions d'intérêt public et les questions d'objectifs d'une politique de chemins de fer, parce qu'une loi sur les chemins de fer ne peut pas être une loi neutre; ça doit être une loi qui tend à favoriser l'utilisation des chemins de fer.

Le Président (M. Camden): On vous remercie. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants qui souhaitent faire des remarques préliminaires? M. le député de Dubuc.

M. Gérard R. Morin

M. Morin: Quelques remarques, M. le Président, pour dire que j'ai pris connaissance aussi du projet de loi. J'ai écouté le ministre, tout à l'heure, expliquer un peu pourquoi il était arrivé à la conclusion que c'était la façon de procéder, suite à l'expérience connue au niveau

des différents bills privés et aux difficultés, bien sûr, d'assurer l'exploitation de ce qui restait. Sauf que j'ai l'intention de questionner un petit peu, je pourrais dire, à la section I du deuxième chapitre, tout ce qui touche le volet expropriation, parce qu'il demeure un fait pour moi: ça me paraît être une option un peu spéciale, pour ne pas dire extraordinaire. Parce que disons que donner des pouvoirs d'expropriation, on ne peut pas dire que c'est chose coutumière. Même si ça s'applique uniquement dans ce cas-là, j'ai hâte de le vérifier par rapport à la Loi sur l'expropriation. En tout cas, c'est surtout à ce niveau-là, ainsi que sur les articles qui suivent que j'ai beaucoup de questionnements. Quant à la balance, je pense que ce sont des articles qui sont conséquents au pouvoir d'expropriation et à la mise sur pied de ces éventuelles compagnies-là.

Alors, ceci dit, M. le Président, je ne veux pas élaborer davantage. Je pense que mon collègue de Lévis a fait pas mal le tour de la question, de la situation, le portrait des réseaux ferroviaires, d'ouest en est, en passant un petit peu par les Maritimes, ce qu'on aurait pu, peut-être, élaborer davantage, etc. Alors, je m'arrêterai ici, M. le Président. On verra un petit peu plus tard, lors de l'étude des articles. Merci.

Le Président (M. Camden): Je vous remercie, M. le député de Dubuc. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? M. le ministre.

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Moi, j'ai une petite réplique. Je comprends les préoccupations de l'Opposition à l'effet qu'on ne trouve pas, dans le projet de loi, des objectifs, parce qu'il n'y a pas de politique établie dans un projet de loi. Mais, en vue d'établir une politique, il faut se débarrasser des choses qui nous empêchent d'aller de l'avant avec une politique. L'autre aspect aussi, qui était très important, c'est de s'assurer que les joueurs, les compagnies de chemins de fer, les transporteurs, surtout au niveau de la marchandise, se parlent. Vous le savez comme moi, c'est une concurrence féroce entre les compagnies de chemin de fer et le camionnage. On est venu à bout de s'assurer que ces gens-là se parlent et ensemble on va établir une politique.

Mais ça prend, avant qu'on aille de l'avant, des preneurs pour les CFIL. Vous savez qu'on a tenu deux symposiums sur les CFIL, ce qui nous a permis d'aller de l'avant, et on s'est inspirés, évidemment, de plusieurs projets de loi qui ont été déposés soit aux US, au Canada. Je pense qu'on est en voie d'établir une politique sur le transport, qui, j'espère, pas nécessairement dans son ensemble, va bien répondre aux Québécois, à la société québécoise. Alors, c'est à peu près tout, M. le Président.

Le Président (M. Camden): M. le ministre, vous pourriez peut-être, pour le bénéfice de nos débats, les CFIL, nous indiquer de quoi il s'agit?

M. Elkas: Un CFIL, c'est un chemin de fer d'intérêt local.

Le Président (M. Camden): Merci. Pour le bénéfice des gens qui, évidemment, dactylographient au **Journal des débats**. Alors, j'appelle donc l'article 1. Des remarques, M. le ministre? Des commentaires à fournir à l'égard de l'article 1?

Étude détaillée

Champ d'application

M. Elkas: Le premier article: «La présente loi s'applique aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Québec.

«Toutefois, elle ne s'applique pas aux organismes publics qui, dans le cadre de leur loi constitutive, agissent comme transporteurs ferroviaires.»

M. le Président, il apparaît nécessaire de préciser le champ d'application du projet de loi, étant donné le champ de compétence constitutionnelle restreint du Québec en cette matière et les nombreuses zones grises. Sont donc visées les compagnies de chemin de fer d'intérêt local. Alors, on traite d'un groupe de transporteurs, les CFIL. Quant au deuxième alinéa, il a pour but de soustraire du champ d'application, notamment, les sociétés de transport des communautés urbaines dont les lois constitutives mentionnent qu'elles ne sont pas soumises à l'application de la Loi sur les chemins de fer. (20 h 50)

M. Garon: À quoi vous référez quand vous dites «ne s'applique pas aux organismes publics qui, dans le cadre de leur loi constitutive, agissent comme transporteurs ferroviaires»?

M. Elkas: Métro, transport en commun, des trains de banlieue.

M. Garon: Qui ne relèveront pas de ça?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Mais ce n'est pas clair quand vous dites ça, là: «Toutefois, elle ne s'applique pas aux organismes publics qui, dans le cadre de leur loi constitutive, agissent comme transporteurs ferroviaires.» Ça peut être n'importe quoi.

M. Elkas: L'organisme public...

M. Garon: C'est quoi, un organisme public?

M. Elkas: Ça limite bien du monde, ça.

M. Garon: La définition d'organisme public, est-ce qu'on la retrouve dans la loi à quelque part?

M. Elkas: M. Fournier.

Le Président (M. Camden): M. Fournier, si vous voulez vous identifier, ainsi que vos responsabilités.

M. Fournier (Paul-André): Oui. Paul-André Fournier, chef du Service des politiques multimodales au ministère des Transports.

Le Président (M. Camden): Merci, M. Fournier. Allez-y.

M. Fournier (Paul-André): Tout le projet de loi vise à permettre la création de compagnies de chemin de fer. Si on parle d'organismes publics, ce qu'on vise essentiellement, comme M. le ministre l'a indiqué, c'est des organismes comme la STCUM, par exemple, dans le cas où elle voudrait mettre sur pied un service de trains de banlieue avec une constitution séparée de la STCUM. Mais ça demeure un organisme public par opposition à une compagnie formée en vertu de la Loi sur les compagnies.

M. Garon: Ça serait une compagnie privée. Le chemin de fer de l'Outaouais, là, les deux municipalités qui sont là-dedans... Comment ça s'appelle? Choo-Choo? Choo-Choo, Hull-La Pêche, je pense, hein?

Une voix: Choo-Choo, oui.

M. Elkas: Hull, Wakefield.

M. Garon: La Pêche. Il y avait La Pêche là-dedans, il me semble.

M. Fournier (Paul-André): C'est le même village.

M. Garon: Pardon?

M. Fournier (Paul-André): C'est le même village, La Pêche ou Wakefield.

M. Garon: Ah!

M. Fournier (Paul-André): On me dit qu'il s'appelle Hull, Chelsea et Wakefield.

M. Garon: C'est ça. Les municipalités sont impliquées là-dedans?

M. Fournier (Paul-André): Les municipalités, de mémoire, sont propriétaires du chemin de fer. Elles l'ont acquis... En fait, ça a été un don de CP Rail aux trois municipalités. Cependant, l'exploitant, lui, est une compagnie de chemin de fer privée, une compagnie privée.

M. Garon: Le chemin de fer appartient à la municipalité.

M. Fournier (Paul-André): Les rails. L'infrastructure appartient à la municipalité.

M. Garon: Et le matériel roulant appartient à la compagnie.

M. Fournier (Paul-André): C'est une compagnie de chemin de fer privée.

M. Garon: Et là, la Loi sur les chemins de fer, ça concerne les deux?

M. Fournier (Paul-André): Ça concerne les deux, mais il peut y avoir une distinction entre l'infrastructure et l'exploitation, entre la propriété des infrastructures et l'exploitant du chemin de fer. Ce n'est pas nécessairement la même personne. C'est, d'ailleurs, la tendance à séparer maintenant.

M. Garon: Alors, quand arrive un cas comme ça, les chemins de fer appartiennent à la municipalité, puis la compagnie privée a le matériel roulant. On dit: «La présente loi s'applique aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Québec. Toutefois, elle ne s'applique pas aux organismes publics qui, dans le cadre de leur loi constitutive, agissent comme transporteurs ferroviaires.» Vous, vous considérez qu'ils sont couverts ou ne sont pas couverts?

M. Fournier (Paul-André): La compagnie qui exploite la ligne de chemin de fer est couverte, c'est une compagnie de chemin de fer.

M. Garon: Puis les municipalités qui possèdent les rails?

M. Fournier (Paul-André): Ce qu'on me dit, c'est que les trois municipalités ont formé une compagnie, Choo-Choo, qui possède le chemin de fer. On a donc un exploitant et une compagnie propriétaire des infrastructures.

M. Garon: À ce moment-là, quand vous dites: «ne s'applique pas aux organismes publics qui, dans le cadre de leur loi constitutive, agissent comme transporteurs ferroviaires», ça veut dire quoi? La STCUM, c'est surtout une compagnie d'autobus.

M. Fournier (Paul-André): La STCUM est impliquée dans l'exploitation de deux trains de banlieue, actuellement.

M. Garon: Oui.

M. Fournier (Paul-André): Et peut-être qu'elle le sera dans l'exploitation de plus de trains de banlieue dans le futur. Ce qu'on veut dire, c'est qu'elle ne serait pas soumise à cette loi-là. Elle devrait avoir une loi particulière.

M. Garon: Le chemin de fer de Hull, tui, qui appartient aux municipalités, est-ce qu'il est couvert?

M. Fourrier (Paul-André): Lui, il est couvert.

M. Garon: Parce que ce n'est pas dans leur loi constitutive.

M. Fourrier (Paul-André): Il est couvert par cette loi-là, oui. Il y a une disposition transitoire, à la fin, qui le couvre.

M. Garon: Ah oui? À quel article?

M. Fourrier (Paul-André): Il est couvert par l'article 55. M. le Président, je m'excuse. Il est couvert par l'article 51 et non pas par l'article 55.

M. Garon: Supposons que, pour une raison ou pour une autre — on a écouté ce que nous a dit M. Grondin quand il nous parlait du chemin de fer, là — l'entreprise ait des difficultés — l'entreprise qui opère le matériel roulant — et qu'à ce moment-là la Communauté urbaine de l'Outaouais, qui souhaiterait voir ce chemin de fer là continuer, décidait de le prendre à sa charge dans une corporation publique qui serait municipale ou supra-municipale, qu'est-ce qui arriverait à ce moment-là? Le chemin de fer appartiendrait aux municipalités et la compagnie qui a le matériel roulant étant une corporation intermunicipale, publique, relevant de la Communauté urbaine de l'Outaouais, cesserait d'être couverte par la loi?

M. Elkas: Moi, je ne comprends pas. Est-ce que la compagnie privée l'exploiterait pour la communauté urbaine de la région?

M. Garon: Non. Il y aurait un genre de corporation qui, au lieu d'avoir des autobus — je ne sais pas s'il y a une compagnie de transport en commun dans l'Outaouais, je ne suis pas assez familier — déciderait de prendre le chemin de fer à sa charge.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Selon que le chemin de fer serait pris en charge par un organisme dans le cadre d'une loi véritable, la Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas. C'est un organisme public qui, en vertu de sa loi habilitante, est autorisé à faire des opérations ferroviaires. Et, dans ce cas-ci, la Loi sur les chemins de fer ne s'appliquerait pas. Par contre...

M. Garon: Il faudrait sans doute, à ce moment-là, que la Communauté urbaine de l'Outaouais ait une disposition qui lui permette d'opérer un chemin de fer.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est ça.

M. Garon: Ça prendrait une loi privée pour amender la charte de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est ça.

Le Président (M. Camden): Excusez-moi. Pour le bénéfice du *Journal des débats*, quel est votre nom et vos fonctions?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Pierre-Paul Vigneault.

M. Elkas: Tes responsabilités et fonctions?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Avocat au ministère des Transports.

Le Président (M. Camden): Merci.

M. Garon: Si le ministère, lui, décidait d'opérer un train... Mais ça ne serait pas le ministère, ce serait le gouvernement qui ferait une corporation publique, qui dirait...

M. Elkas: Une société?

M. Garon: Oui.
(21 heures)

M. Elkas: On est exclus. Tu sais, c'est difficile, là. Je ne sais pas. Est-ce que c'est quelque chose qui existe ou est-ce qu'on décide d'implanter un système ici, dans la région de Québec? C'est quoi, là? Parce qu'on pourrait... Supposons que la STCUM, qui opère maintenant des trains de banlieue dans la région de Montréal, se dise peu intéressée et qu'on voudrait qu'un autre corps les opère, un peu comme on fait à Londres, à Paris, qu'une société gouvernementale les prenne en charge, on n'aurait pas de changement à faire à la loi, parce qu'elle n'est pas couverte dans la Loi sur les chemins de fer. On pourrait simplement les opérer...

M. Garon: Moi, je vais vous dire ce que j'ai à l'esprit. Supposons une ligne que le gouvernement fédéral veut abandonner. Par exemple, le gouvernement québécois considère qu'elle est importante; le gouvernement fédéral se fout pas mal de ce que pense le ministère des Transports du Québec. On le voit opérer, là. Je ne dis pas ça péjorativement, c'est une réalité. Ça peut être, admettons, la ligne qu'il veut abandonner entre Sherbrooke et Richmond, qui descend jusqu'à Charny, en passant par Vallée-Jonction, là. Le gouvernement considère, lui...

M. Elkas: Québec Central.

M. Garon: ...que c'est important de l'opérer parce que, autrement, il y a des charges pesantes qui, au lieu prendre le chemin de fer, vont prendre la route. Il considère ça important. Alors, il dit: Bon, bien, il n'y a pas d'acquéreur privé immédiatement; moi, je vais l'opérer temporairement en attendant qu'elle soit acquise

par un opérateur privé. On n'a pas pensé à ça — je ne sais pas si vous n'avez pas pensé à ça — mais supposons qu'à ce moment-là le gouvernement considère que c'est d'intérêt public parce que l'état des routes serait pénalisé si ce chemin de fer là disparaissait, puis que le gouvernement fédéral, lui, considère qu'il ne veut plus l'opérer — pour une raison ou pour une autre. Il s'en fout parce que sa loi, c'est la rentabilité; ce n'est pas l'intérêt public. Alors...

M. Elkas: De notre côté, le gouvernement pourrait, évidemment, acheter la ligne comme on fait. On a des offres pour acheter certaines lignes de voie ferrée abandonnées. Mais, dans un cas comme vous expliquez, vous prenez la ligne de QCR, le gouvernement dit: On veut acquérir la ligne. On l'acquiert, puis ça nous prendrait quelqu'un, comme on est en train de le faire aujourd'hui, intéresser des gens pour l'opérer. Est-ce que vous suggérez que nous l'opérions ou qu'on soit en mesure de trouver quelqu'un qui pourrait l'opérer pour nous?

M. Garon: Non, je veux dire, est-ce que le...

M. Elkas: Mais supposons qu'on trouve quelqu'un pour l'opérer, ce serait un CFIL, en effet.

M. Garon: Non, mais, si vous n'en trouvez pas...

M. Elkas: Si je n'en trouve pas, qui va l'opérer? Vous suggérez que le gouvernement l'opère?

M. Garon: J'ai dit: Si le gouvernement...

M. Elkas: Ça prend quelqu'un pour l'opérer.

M. Garon: Je comprends, ce n'est pas ça que je dis, là.

M. Elkas: Non...

M. Garon: Supposons que le gouvernement considère qu'elle est d'intérêt public, la ligne...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: ...qu'il en a besoin. Le gouvernement fédéral ne veut plus l'opérer et il n'y a personne qui se présente pour l'acquérir, là, à court terme. Alors, le gouvernement du Québec dirait: C'est nécessaire de l'opérer, moi, je vais prendre la relève temporairement en attendant qu'une entreprise privée l'acquière.

M. Elkas: Mais la question...

M. Garon: Et que le fédéral ne veut pas attendre.

Mme Bégin: Autrement dit, est-ce que l'article 2 pourrait permettre au gouvernement d'être une personne, puis d'acquérir par expropriation un terrain. C'est ça?

M. Garon: Non, non, pas par expropriation.

Mme Bégin: Bien, là, «le gouvernement peut, par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation».

M. Garon: Oui, oui, mais ce n'est pas ça. C'est le gouvernement fédéral qui se débarrasse du chemin de fer. Ce n'est pas ça.

M. Elkas: «I think I know.» O.K.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Je ne le sais pas, là, mais il y a une mine et le gouvernement craindrait, par exemple, que le minerais, au lieu de s'en aller par chemin de fer, s'en irait par camion sur les routes, puis que ça donnerait une usure épouvantable à la route. Puis il n'y a personne qui veut l'acquérir à ce moment-ci, à court terme. Le gouvernement fédéral a tout passé ses étapes, pour abandonner la ligne. Parce que, lui, son critère, c'est toujours la rentabilité, là, puis il ne la considère pas rentable pour un ensemble de raisons ou bien il s'est organisé pour la dérentabiliser, comme il le fait à certains endroits. Il s'organise pour ne pas qu'elle soit rentable. Le gouvernement du Québec dit: Moi, je ne peux pas laisser faire ça parce que tout ce minerais-là va s'en aller sur la route, puis notre route va devenir dans un état épouvantable, puis ça va nous coûter une fortune. Alors, il dit: Il faudrait que la ligne continue. Mais il n'y a pas d'acquéreur à court terme, là. Alors, le gouvernement provincial dirait à la compagnie de fer: Je vais m'organiser pour rendre possible l'utilisation de ce tronçon-là temporairement, mais il est en vente. On veut le vendre, mais il n'y a pas d'acquéreur immédiatement.

M. Elkas: Le gouvernement du Québec peut conclure une entente avec le fédéral aujourd'hui dans la loi qui existe où le gouvernement de la province de Québec décide qu'il va subventionner la compagnie de chemin de fer qui opère. Ils ne veulent pas opérer parce qu'ils sont perdants, mais, pendant qu'on essaie de trouver quelqu'un, on subventionne la compagnie qui l'opère. Alors, ce n'est pas dans leur intérêt d'abandonner s'ils sont subventionnés. C'est des ententes avec le fédéral avec qui on pourrait...

On a un exemple dans le Nord-Ouest du Québec, à Louvicourt, en Abitibi, où on a ce problème et il y est question de compléter une espèce d'embranchement qui permettrait à la compagnie de livrer son produit tout en évitant une cinquantaine de camions lourds sur les routes de la région. On vise tous la même chose. D'ailleurs, c'est le but de l'exercice.

M. Garon: Moi, je pensais à un pontage en

attendant. Je comprends que le fédéral veut s'en débarrasser, mais les gens ne sont pas prêts à l'acquérir immédiatement, quelles que soient les raisons.

M. Elkas: C'est le «National Transportation Act», le c.34, sous l'article 165, deuxième paragraphe.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: «Le gouverneur en conseil peut, par décret, sur demande d'un expéditeur, d'un gouvernement municipal ou provincial, ou de leurs mandataires modifier la date fixée dans un arrêt pris en vertu du paragraphe (1)...»

M. Garon: Dans quelle loi?

M. Elkas: La Loi nationale sur les transports.

M. Garon: Fédérale?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Elle permet quoi?

M. Elkas: Elle permet au gouvernement municipal ou provincial, dans une entente avec le fédéral, en effet, de subventionner jusqu'à ce qu'on trouve une solution permanente, tel que vous l'avez mentionné.

Le Président (M. Camden): L'article 1 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Camden): J'appelle l'article 2.

Entreprise de chemin de fer

Expropriation

M. Elkas: L'article 2: «2. Le gouvernement peut, par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation:

«1° un chemin de fer existant ou les terrains constituant l'emprise d'un chemin de fer existant ou à construire;

«2° les terrains nécessaires à la construction de ses gares et stations;

«3° tout autre bien immeuble nécessaire à la construction ou à son entretien.

«La largeur maximale de l'emprise est de 50 mètres. Cette limite peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement.»

(Consultation)

M. Garon: On ne fait pas référence à des condi-

tions, parce qu'on dit: «Le gouvernement peut, par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation.» On sait que, dans le passé, au XIXe siècle, quand ces compagnies de chemin de fer ont été formées, elles ont eu des pouvoirs considérables d'expropriation de chaque bord du chemin de fer. Elles ont eu des pouvoirs considérables pour vendre des terrains, etc. Quand une compagnie de chemin de fer a un pouvoir d'expropriation et localise quelque chose, ça lui donne des pouvoirs. Il y a des terrains qui valent très cher, à certains endroits, là-dedans. Alors, éventuellement, ça peut être revendu et, après ça, l'intérêt public n'est pas nécessairement protégé là-dedans. On dit que le gouvernement peut, par décret, attribuer, mais on ne dit pas... Il attribue le pouvoir, point, ou il peut mettre des conditions là-dedans?

M. Elkas: La personne, il va falloir qu'elle démontre qu'elle peut l'opérer, c'est sûr et certain. On n'a pas à accorder des choses, je pense, qui étaient voulues de M. Allard qui est venu nous voir aujourd'hui. Il faut qu'il comprenne et que tout le monde comprenne que le pouvoir sera accordé par le Conseil des ministres lorsqu'on l'aura justifié après étude sérieuse et lorsqu'on touche, en effet, le transport. Alors, ce n'est pas fait au pif. Je pense que c'est important qu'on comprenne ça. J'ai essayé de faire le point pour M. Allard.

M. Garon: C'est parce que, avant, quand ils venaient dans une loi privée, je me rappelle un cas qu'il y avait chez vous, Alcan, pour aller vers le quai de La Baie...

Une voix: Non, à l'usine de Laterrière.

M. Garon: C'était l'usine de Laterrière.

M. Elkas: Excusez, l'usine?

M. Garon: De Laterrière.

M. Elkas: Laterrière, O.K.
(21 h 10)

M. Garon: Ils sont venus en bill privé, puis il y a eu beaucoup de questions parce qu'il y a beaucoup de gens qui s'opposaient à tout ça. Mais, parce que c'était un bill privé, on a pu demander des choses, on a pu demander aux gens d'aller faire leurs devoirs, puis de revenir. Puis ceux qui étaient contre sont venus ici, en commission parlementaire. Ça a été un assez gros débat, cette question-là, je me rappelle, dans le temps, en 1989, je pense, en 1988 ou 1989. Vous n'étiez pas là, à ce moment-là.

M. Morin: Moi, non plus, je n'étais pas là.

M. Garon: À ce moment-là, on avait eu un assez gros débat et ça avait brassé pas mal. 11 y avait eu des articles dans les journaux, tout ça. Les gens ont posé des

questions. Ils étaient partis, puis ils étaient revenus par après. Puis, là, il y avait plus de consensus.

Tandis que, là, si le gouvernement le donne par décret, par exemple, si vous pouvez, «par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation», comme ça, là, moi, je pense que les gens auraient été moins protégés qu'en faisant le projet de loi en bill privé où ils venaient, puis ils devaient montrer leur projet. Puis, les gens pouvaient s'objecter en disant... La façon de s'objecter, c'était de demander que le bill privé ne passe pas, à moins qu'il satisfasse telle chose. Tandis que, là, c'est un pouvoir d'expropriation général. À ce moment-là, si les gens ne sont pas contents...

Là, il n'y a pas de corridor approuvé, il n'y a rien, là. On dit: C'est une emprise de 150 pi. Mais le pouvoir d'expropriation... L'emprise, j'ai dit 150 pi; c'est 50 m, là. «La largeur maximale de l'emprise est de 50 m. Cette limite peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement.» Alors, l'emprise, est-ce que c'est 50 m de chaque bord ou 50 m en tout? Mais, ensuite, est que qu'on donne un pouvoir d'expropriation aussi général que ça ou si le gouvernement se donne le droit d'approuver par après? Parce que c'est un pouvoir exorbitant, ça, qu'on donne à une entreprise privée d'exproprier du terrain pour faire un chemin de fer. Mais dans quelles conditions?

Puis, je vois mes deux collègues qui ont été maires chacun de leur côté. Le député de Dubuc a été maire chez lui et le député d'Arthabaska a été maire chez lui. Voir arriver un chemin de fer qui décide: C'est là, moi, que je passe. J'ai un pouvoir d'expropriation en vertu de la loi. Qu'est-ce qui arrive? Comment ça marche?

M. Elkas: M. Vigneault?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Lorsque le pouvoir d'expropriation a été attribué à une compagnie de chemin de fer, la Loi sur l'expropriation s'appliquera et chacune des expropriations subséquentes qui seront faites dans l'exercice de ce pouvoir-là devrait être elle-même autorisée par le gouvernement. En vertu de l'article 36 de la Loi sur l'expropriation, ça doit être autorisé au préalable aux conditions que le gouvernement détermine, et ceci, pour chaque expropriation qu'il sera nécessaire de faire dans l'exercice du pouvoir d'expropriation.

Le pouvoir d'expropriation que l'on attribue au gouvernement par décret en vertu de la Loi sur les chemins de fer est pour vérifier le mérite du projet de construction ou d'acquisition d'un chemin de fer. Par la suite, si on a considéré que c'est un projet qui était suffisamment d'intérêt public pour attribuer le pouvoir d'expropriation, la Loi sur l'expropriation s'appliquera, comme dans toutes les expropriations, en vertu d'un pouvoir d'expropriation attribué par une loi, et on devra obtenir l'autorisation préalable du gouvernement pour chaque lot qu'on expropriera.

M. Garon: En vertu d'une autre loi.

M. Vigneault (Pierre-Paul): En vertu de la Loi sur l'expropriation qui s'applique dans tous les cas où le pouvoir d'expropriation a été attribué.

M. Elkas: Ça comprend — excusez si je vous demande la question aussi — une audience publique qui doit être tenue?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Pas nécessairement.

M. Elkas: Pour répondre à la question du député de Lévis, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le gouvernement pourrait faire tenir des audiences par le ministre des Transports avant d'attribuer le pouvoir d'expropriation, mais il n'a pas d'obligation.

M. Morin: M. le Président...

Le Président (M. Camden): M. le député de Dubuc.

M. Morin: ...bien, c'est parce que j'entends beaucoup de «il pourrait, puis il pourrait», là. À ma connaissance, je ne suis pas sûr que la Loi sur l'expropriation exige des audiences. Les seules audiences qu'il y a devant le tribunal, ce sont les parties concernées: l'exproprié et l'expropriant. Ce n'est pas ce que j'appelle des audiences publiques. C'est juste ça. Je ne voudrais pas qu'on laisse entendre des choses qui n'existent pas dans la loi.

Puis, M. le Président, ce que je voulais demander aussi: Est-ce que — peut-être que je ne l'ai pas lue — dans la présente loi, on fait justement référence à la Loi sur l'expropriation?

M. Elkas: Ça ne change pas grand-chose, sauf...

M. Morin: Comment, ça ne change pas grand-chose! Je ne vous demande pas de porter un jugement; je vous demande s'il y a un article quelque part qui en fait mention.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, la réponse est non.

M. Morin: Bon.

M. Elkas: «Le gouvernement peut, par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation.» C'est ça que vous questionnez ou les autres?

M. Morin: Non, non, non. Je dis: Vu justement que, dans l'article 2, on octroie un pouvoir d'expropriation... Le monsieur, tout à l'heure, a fait référence à la Loi sur l'expropriation.

M. Elkas: Oui.

M. Morin: Je veux bien, mais c'est ce qu'il dit. Ma question est de savoir si votre loi fait référence... Autrement dit, une fois que le gouvernement octroie le pouvoir, à ce moment-là, c'est en fonction des règles incluses dans la Loi sur l'expropriation que le tout doit se dérouler. Je présume, c'est ce que lui dit. Sauf que, dans votre loi, c'est la question que je pose, vous n'y faites aucunement référence. Donc, c'est des déductions que lui fait. Probablement des déductions fort à propos, Sauf que ce n'est pas gratuit, mais presque, dans le sens que votre loi n'en fait pas mention.

M. Vigneault (Pierre-Paul): On se réfère à l'article 35 de la Loi sur l'expropriation, qui prévoit que «le présent titre régit toutes les expropriations permises par les lois du Québec et prévaut sur les dispositions inconciliables de toute loi générale ou spéciale». C'est une loi d'application générale qui va régir la procédure d'expropriation de toutes les expropriations permises au Québec.

M. Morin: À quel article vous dites que vous faites référence?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Article 35 de la Loi sur l'expropriation.

M. Morin: Oui, oui, je comprends.

M. Vigneault (Pierre-Paul): La Loi sur l'expropriation prévoit qu'elle régit toutes les procédures d'expropriation ou toutes les expropriations permises par les lois du Québec. C'est pour ça qu'on n'y a pas fait référence de façon expresse, pas plus qu'on ne fait référence...

M. Morin: C'est parce que ce qui arrive, c'est que, lorsqu'il s'agit d'un bill privé qui autorise une expropriation ou toutes les expropriations permises par la loi au niveau public, ça va, sauf que, là, on a un projet de loi d'ordre public qui, lui, a pour objet de permettre l'expropriation par du privé. Et vous me dites que la Loi sur l'expropriation prévoit d'avance tout ça.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui.

M. Morin: En tout cas, vous avez l'air bien convaincu, sauf que, si j'avais eu le temps de vérifier tout ça... C'est drôle, je ne suis pas tranquille. Ça ne m'empêchera pas de dormir, je ne dis pas ça pour ça, mais...

Une voix: Attention! Il y a un juge qui a dit ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin: Alors, c'est mon questionnement. Je trouve qu'on en vient vite aux conclusions que, pour cette partie-là, les règles sont assujetties presque automa-

tiquement par des modalités déjà incluses dans la Loi sur l'expropriation.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Bellechasse.

Mme Bégin: Oui. J'aimerais tout simplement qu'on me lise l'article 35 de la Loi sur l'expropriation, qui semble être l'article auquel on se rattache dans le projet de loi 137. J'aimerais en avoir lecture, si c'était possible.

Le Président (M. Camden): Alors, Me Vigneault, je pense que vous en avez copie entre les mains.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui.

Le Président (M. Camden): Si vous voulez nous en faire lecture.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il se lit comme suit: «35. Le présent titre régit toutes les expropriations permises par les lois du Québec et prévaut sur les dispositions inconciliables de toute loi générale ou spéciale.»

Mme Bégin: Ça englobe tout?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui. On ne pourrait pas contredire la Loi sur l'expropriation par une disposition d'une loi générale ou spéciale.

Mme Bégin: O.K.

Le Président (M. Camden): Alors, Me Vigneault, ça veut dire que ça les soustrait des examens à la Commission de protection du territoire agricole?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, ça ne les soustrait pas. Ça va les régir pour l'expropriation. La procédure d'expropriation, en ce qui concerne l'expropriation, va être régie par la Loi sur l'expropriation. Elles devront se soumettre aux autres lois du Québec pour les autres conditions avant de pouvoir commencer l'exploitation des chemins de fer ou d'une construction quelconque.

Le Président (M. Camden): Est-ce que, dans le cadre qu'on a présentement, ça signifie qu'il n'y aurait pas d'audiences publiques en matière environnementale ou qu'il y en aurait et que c'est au gouvernement à le prévoir?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est les lois sur l'environnement qui devront régir les audiences publiques.

Le Président (M. Camden): Sans aucune intervention autre du gouvernement pour venir le préciser? Il va falloir que le gouvernement...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans les lois sur les chemins de fer, non; c'est dans les lois sur l'environnement que l'on va trouver la réponse à cette question, à savoir si les audiences publiques sont exigées ou pas.

Le Président (M. Camden): M. le député d'Arthabaska.
(21 h 20)

M. Baril: Oui. Je sais que le projet de loi a des bonnes intentions, mais on a soulevé justement la Loi sur la protection du territoire agricole. Moi, d'abord, quand j'ai regardé ce projet de loi, je pensais que c'était pour les lignes de chemin de fer désaffectées, les lignes existantes, les tracés existants. Mais, en lisant l'article 2, on peut extensionner ces tracés-là, on peut faire des branches, d'après ce que je peux voir, etc. Mais, avant qu'on n'ait traversé la Loi sur la protection du territoire agricole, là, il va y avoir une procédure à suivre qui va être sans doute longue, ardue et importante, parce que, si on regarde nos tracés de chemin de fer, souvent, où les terres sont cultivées, ils coupent les terres en deux. On ne s'en est pas trop préoccupé à cette époque-là. C'est vrai probablement que les terres n'étaient pas cultivées comme aujourd'hui, mais on ne s'est pas trop préoccupé à savoir où les chemins de fer passaient. Et là, si une compagnie veut modifier le tracé, il va y avoir des problèmes tantôt. On a beau, comme on dit, être de bonne foi dans ça, permettre une utilisation ou redonner des notes de noblesse aux chemins de fer, on va avoir un paquet d'ennuis à contourner tantôt.

M. Elkas: Je pense que, quand on mentionne le mot «construire», ça se peut que le corridor existe. Ça touche plutôt les corridors existants. Je ne pense pas que quelqu'un va aller investir sur un nouveau corridor, parce que c'est très dispendieux. Les corridors existants, c'est pas mal moins dispendieux pour lui, sur la construction comme telle. Alors, je vois votre préoccupation d'aller sur des territoires...

M. Baril: Des terres agricoles.

M. Elkas: ...des terres agricoles, mais je ne penserais pas que quelqu'un voudrait s'y aventurer. Même s'il devait s'aventurer et aller chercher un branchement, mettons, sur un terrain agricole, il y a un processus qu'on doit suivre. Me Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui, il y aurait sûrement, comme pour la construction des routes, là, tout un processus d'autorisations préalables.

M. Elkas: Tu sais, des études d'impact, tout le kit, à l'environnement.

M. Baril: Oui, mais c'est pour ça que je dis que, vous autres, là, déjà vous devez avoir un aperçu

des tracés ou des routes potentiels qui peuvent être remis en...

M. Elkas: On a quelque 900 km de voies abandonnées qui sont en vente, justement. On a fait une offre pour acheter l'ensemble de ces voies, des corridors, et c'est notre intention d'être propriétaires du fonds de terre. Et, s'il y a un preneur, il est évident qu'on pourra négocier avec lui; pour la construction de la voie ferrée et l'exploitation comme telle, on va lui laisser... C'est sûr que ça peut nous toucher demain comme ça peut nous toucher dans 30 ou 40 ans. Il faut avoir un peu de vision, aussi. Vous savez, en l'an 2000... Si on ne fait rien, par exemple, et qu'on est pris à construire une autre route entre Québec et Montréal, je n'ai pas à vous dire... En dollars d'aujourd'hui, c'est 1 100 000 000\$. Alors, on n'a pas les moyens de faire ça. Puis, on a un chemin de fer qui longe. C'est dans notre intérêt de s'assurer que les corridors sont là et, si quelqu'un veut s'intéresser à construire sur le corridor existant, qu'on le lui permette. Même là, s'il a été abandonné pendant une période de temps, il va falloir avoir recours à des études d'impact.

M. Baril: Mais ça, je comprends ça. Ma question, elle n'est pas dans le sens de dire que je suis opposé, puis que le gouvernement ne devrait pas toucher à ça. Ce n'est pas ça que je veux dire pantoute. Au contraire, il y en a un, corridor, chez nous, qui est inutilisé, désaffecté depuis un certain temps. Mais j'aimerais ça savoir si...

M. Elkas: C'est lequel, ça?

M. Baril: C'est celui de Richmond-Charny.

M. Elkas: «C'est-u» le Danville Sub?

M. Baril: Est-ce qu'il fait partie des 900 km que le ministère, chez vous, veut...

M. Elkas: Je ne peux pas vous dire. Peut-être. Est-ce qu'il est vendu?

M. Baril: Non, non. Il n'est pas vendu encore.

M. Elkas: Je veux dire, il n'y a personne qui l'a pris en charge.

M. Baril: Non, non.

M. Elkas: Le municipal n'a pas pris...

M. Baril: Non, non.

M. Elkas: O.K. J'ai l'impression qu'il est dedans.

M. Baril: Non. Je demande ça parce que je me

fais poser souvent la question. Puis, chez nous comme ailleurs, il y en a qui veulent établir une piste cyclable à l'intérieur de ce tracé-là. C'est pour ça que je vous demande la question: Est-ce qu'il fait partie de votre corridor, comme on dit, protégé ou acquis du gouvernement fédéral?

M. Elkas: Ce qu'on a fait, dans ces cas-là, vous savez, il y a toute la question de la contamination, puis il faut la régler un de ces jours. Mais, dans le moment, ce qu'on a fait, on a fait appel aux MRC et au municipal, leur demandant s'ils ont intérêt à s'occuper de cette ligne, à faire l'entretien, premièrement, ainsi qu'à assurer la responsabilité civile. Parce qu'on n'est pas pour... Si les gens veulent s'en servir, qu'ils s'en servent, mais qu'ils en fassent la surveillance aussi. Ça, c'était tout un autre volet. Mais, admettons que, dans 10 ans, quelqu'un arrive et dise: On veut faire un chemin de fer dans la région, là, il faudrait donner un avis à la municipalité ou à la MRC, je ne sais pas, de trois, quatre ans, leur disant: Tassez-vous, le chemin de fer va passer. Je pense que c'est logique qu'on prenne cette approche-là.

M. Baril: Mais, actuellement, ce qui se produit, comme je disais, il y en a qui veulent faire... Les MRC semblent favorables à l'établissement d'une piste cyclable, mais il y a beaucoup de pressions des riverains à l'effet qu'eux veulent l'avoir, veulent que ça leur soit rétrocédé. Tant que la question ne sera pas réglée, c'est quoi? Est-ce que le ministère le prend à sa charge et, après ça, il le remet aux MRC? Mais, tant que ça ne sera pas fait, la question reste en l'air et personne ne peut rien faire.

M. Elkas: Pas pour tellement longtemps. Je dois vous assurer que le mandat a été donné... J'ai envoyé les lettres à toutes les MRC. Elles ont jusqu'à la fin février pour répondre. On a envoyé ces lettres-là au début d'octobre.

M. Baril: Les MRC ont jusqu'à la fin février pour répondre, si elles sont intéressées à prendre en charge ce tracé-là?

M. Elkas: C'est ça, oui.

M. Baril: Mais elles n'ont pas à l'acheter; c'est juste pour l'entretien. Elles se rendent responsables du tracé. C'est ça?

M. Elkas: Elles se rendent responsables pour l'entretien, ainsi que la responsabilité civile. Et elles ont deux ans pour présenter un projet, un projet de piste cyclable «or whatever».

M. Baril: Oui. C'est bien. On va surveiller ça.

M. Morin: M. le Président...

Le Président (M. Camden): Avant, sur le même sujet que le député d'Arthabaska, parce que nous, dans Lotbinière, manifestement, on est traversés par le même tronçon. Pour bien comprendre, là, on confie le mandat à la MRC; cependant, ce serait le gouvernement du Québec qui en serait le propriétaire?

M. Elkas: Non. Il ne faudrait jamais laisser aller la propriété.

Le Président (M. Camden): Parce que ma crainte...

M. Elkas: On devient propriétaire.

Le Président (M. Camden): ...va dans le sens de celle qu'a exposée le député d'Arthabaska. La pression va devenir telle pour rétrocéder aux propriétaires des emprises qui ont une valeur considérable, considérant le fait qu'on n'a pas à se soumettre au processus de la Commission de protection du territoire agricole, des mesures au niveau environnemental, sauf l'aspect contamination, bien sûr... Mais on a déjà un corridor qui peut être utilisé à diverses fonctions. Je ne suis pas sûr, moi, que tout le monde est bien vendu à cette idée et peut, chez lui, traduire dans les faits cette idée, la défendre et résister à un puissant lobby du milieu.

M. Elkas: Vous allez comprendre que ça va pas mal loin. On ne verra peut-être pas ce jour comme députés, mais la deuxième génération à venir pourrait peut-être en faire la demande pour un chemin de fer, ou même, dans 10 ans, la compagnie de gaz naturel qui voudrait avoir un accès, une compagnie de téléphone, que ce soit Québec Téléphone, ou Bell Québec qui pourrait faire une demande au gouvernement pour s'en servir.

Vous savez, si on ne fait pas ce geste-là aujourd'hui, imaginez-vous qu'est-ce que ça nous coûterait pour exproprier à l'avenir. C'est un peu comme la ligne entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier. Je vais vous dire que reprendre tout ça, ça coûterait des millions et des millions. Je pense qu'on a fait un «deal» qui est assez raisonnable, mais il est important qu'on les maintienne. C'est une chose qu'on ne veut pas avoir, ça, la responsabilité d'organiser des choses d'intérêt local telles que les loisirs. Je pense que les MRC ont été mises en place pour coordonner des activités semblables. C'est pour cette raison qu'on a fait la demande à ces gens-là.

Le Président (M. Camden): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: Moi, M. le ministre, je peux vous dire que je suis très favorable à ce que le ministère — j'allais dire le ministre — garde la propriété du tracé. Ça, je suis parfaitement d'accord avec ça.
(21 h 30)

M. Elkas: Je ne suis pas sûr si on veut être les

propriétaires parce que le ministère des Transports ne veut pas l'acquérir pour fins de transport nécessairement, pour l'opérer lui-même. Dans l'éventualité, peut-être, où il voudrait le faire, nous, on est là comme «brokers». On a l'expertise de faire l'achat; alors, c'est là qu'on implique le ministère des Transports.

M. Baril: Bon, ma question est à l'effet que le ministère des Transports garde sa propriété quand il ne trouve pas un preneur, pour dire ça de même. Mais, là, il l'offre aux MRC. Admettons qu'une MRC — parce qu'il y en a plusieurs au Québec, il y en a 96, je pense — refuse de prendre la responsabilité de l'entretien. Il arrive quoi?

M. Elkas: Ça nous crée un problème...

M. Baril: Là, ça fait un problème, hein?

M. Elkas: ...il n'y a à pas dire, parce que vous pouvez avoir une MRC qui ne s'y intéresse pas...

M. Baril: Puis l'autre...

M. Elkas: ...puis en avoir deux autres...

M. Baril: C'est ça.

M. Elkas: ...que ça intéresse, puis on a un vide dans le milieu, ce qui n'était pas nécessairement le cas lorsqu'on a réuni les gens de Mont-Laurier—Saint-Jérôme; il y avait deux ou trois MRC qui étaient incluses. J'ai rencontré ce monde-là. C'est difficile pour une MRC de dire; Exclus-moi. Comme voisin, ça ne se fait quasiment pas, mais ça pourrait arriver. Mais on n'est pas arrivé à ce point-là encore.

M. Baril: Oui, mais c'est parce qu'aussi je sais...

M. Elkas: J'espère qu'on ne fera pas face à une situation semblable.

M. Baril: ...qu'actuellement dans la MRC d'Arthabaska, pour ne pas la nommer, il y a un groupe qui voudrait, oui, établir une piste cyclable, mais il y a plusieurs propriétaires riverains qui, eux, font des pressions sur les maires pour, justement, que la MRC ne prenne pas ça parce qu'ils veulent que ça leur soit rétrocédé. Ça fait que, moi, je me dis que, le jour où le ministère ou le gouvernement dira très clairement qu'il n'est pas question de rétrocéder ça aux riverains, ça va enlever la pression ou l'espoir, je vais dire, des riverains de dire: On veut avoir ça. Et, pour avoir discuté avec eux, je ne dis pas tous, mais plusieurs riverains, ce n'est même pas dans un intérêt pécuniaire qu'ils veulent que ça leur soit rétrocédé; c'est uniquement parce qu'ils veulent qu'il y ait moins d'achalandage qui passe au bout de leur terre, au milieu de leur terre, etc.

Et aussi j'avais dit, moi, à la Corporation de développement touristique des Bois-Francs, entre autres, d'aller rencontrer surtout les agriculteurs et de leur expliquer comment, eux autres, ils vont aménager ce tracé-là, parce que souvent on a eu des graves problèmes d'égouttement des terres agricoles par le CN; lui, ça lui passait 100 pi par-dessus la tête, ça, qu'une terre soit égouttée ou bien que ça coupe un fossé, etc. Ça fait que, moi, j'ai dit: Si vous alliez voir les gars pour leur expliquer que tout ça, ça serait mieux drainé, c'est autant à votre avantage qu'à eux autres. Mais il reste que plusieurs agriculteurs restent, quand même, réticents à appuyer leur municipalité pour autoriser un autre usage sur cette voie-là. Ça fait que c'est pour ça que je dis que la décision du gouvernement de dire: Il n'est pas question de rétrocéder ça, nous, on les garde ad vitam aeternam... Je ne sais pas si vous comprenez ce que je veux dire.

M. Elkas: Si vous avez compris ça, ce n'est pas ça que je voulais vous dire. On a une offre pour acheter les 900 et quelques...

M. Baril: Kilomètres.

M. Elkas: ...kilomètres de voies abandonnées. Admettons qu'il y ait deux MRC, à chaque bout, qui décident d'en faire une piste cyclable, puis que celle du milieu décide qu'elle ne veut pas en faire, puis que le ministère décide: Bien, nous autres, ce n'est pas notre responsabilité de faire des pistes cyclables, alors, on ne va peut-être pas la rétrocéder, mais permettre l'usage de cette voie à ceux que ça intéresse. Alors, ça peut être les riverains, mais, un de ces jours, quand on veut y avoir accès, on leur demande. Et peut-être qu'une MRC peut revenir, dans trois ans, quatre ans ou cinq ans, et dire: Oui, on veut compléter ce maillon qui manque entre les deux. Ça, c'est des choses qu'on pourrait discuter avec le milieu. Mais, tu sais, dans une terre agricole, il y a moyen de permettre à l'individu de s'en servir pour une période de temps, mais, lorsqu'on en aura besoin, qu'on le prenne, que ce soit pour utilité publique ou pour faire du transport ferroviaire. C'est notre objectif.

M. Baril: O.K.

Le Président (M. Camden): M. le ministre, de ce que j'entends dans vos propos, ça m'apparaît être assez hasardeux et ça ouvre la porte, à mon sens, à un lobby qui pourrait devenir assez puissant dans chacun des milieux puisqu'il s'agit de faire pression sur sa municipalité et les voisines et de créer un mouvement tel qu'il va faire en sorte que la MRC va se faire tout simplement inviter par les localités à ne pas intervenir dans ce dossier de façon à atteindre l'objectif qui ressemblerait à une rétrocession par les propriétaires riverains. Et, à ce moment-là...

(Consultation)

M. Elkas: Le fonds de terre va toujours rester la propriété du ministère.

Le Président (M. Camden): Vous savez, les rétrocessions temporaires, là...

Une voix: Et les droits d'usage?

M. Elkas: Les droits d'usage, tu les négocies sur une période de temps. Mettons, si tu décides et que la MRC ne veut pas, il n'y a rien qui l'empêcherait de permettre à une autre personne, à un autre groupe de s'en servir pour une période de deux ans. Mais, tu sais, on n'est pas rendus là encore. Je vous offre ça, comme tel. La raison pour laquelle je me sens très confortable que les MRC vont nous arriver avec des projets, on a vu l'expérience où on a été impliqués dans le projet de Mont-Laurier—Saint-Jérôme et il y en a d'autres dans le comté de... C'est à Farnham?

M. Charbonneau: Iberville.

M. Elkas: ...Iberville, où les gens se sont pris en main et l'ont fait eux-mêmes; ils n'ont pas attendu que le gouvernement s'implique.

Une voix: Dans la Haute-Gatineau aussi, c'est les gens du terrain qui travaillent là-dessus.

M. Elkas: La Haute-Gatineau.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Bellechasse.

Mme Bégin: Oui. Moi, c'est parce que, dans mon comté, il y a une voie désaffectée. Et je me souviens très bien, et c'est à peu près reprendre les propos du député d'Arthabaska... Si je comprends bien, le gouvernement va se porter acquéreur de 900 km de voies ferrées. Par la suite, il va les mettre disponibles aux MRC qui vont vouloir présenter un projet à but non lucratif, exemple, piste cyclable. Certaines MRC disent: Nous, on n'a rien, on n'en veut pas, de projet de piste cyclable, pour telle ou telle raison. Par contre, les producteurs agricoles dont la voie ferrée coupe les terres, ils seraient peut-être intéressés, pendant cinq ans, 10 ans, à s'en servir à leurs propres fins. Parce que, dans mon comté, c'est un peu ça qu'on soulevait bien des fois. Je ne vous dis pas... Eux auraient aimé s'en porter acquéreurs purement et simplement. Mais je voudrais savoir: Est-ce que vous envisagez de la mettre disponible à des producteurs agricoles pour leurs fins? Parce que 50 m sur une distance de, je ne sais pas, ça peut être tout de même assez long, ça ferait un terrain qui peut être intéressant pour eux. Et, advenant le cas, est-ce que, lorsque vous allez reprendre le chemin, il va falloir qu'ils le remettent dans le même état?

M. Elkas: Bien, là, je ne pense pas qu'un agri-

culteur voudrait aller aussi loin que ça, parce qu'il y a beaucoup qui est impliqué ici. Il y a toute la question de la pollution. La minute qu'on commence à démanteler...

Mme Bégin: Oui.

M. Elkas: ...le ballast et tout ce qu'on a, je vais vous dire que ça peut créer des gros problèmes pour l'individu. Ce qu'on a eu comme suggestion, c'est qu'on donne un accès assez facile à l'agriculteur pour lui permettre d'aller d'un côté de la terre à l'autre sans gros problème, de se créer des accès.

Mme Bégin: Ça, on l'a déjà, là. Est-ce que je pourrais poser une autre question? Attendez une minute, je l'ai perdue, je m'excuse.

M. Baril: En attendant qu'on la retrouve, peut-être, si on regarde ici, en date du 3 avril 1993, dans **La Voix de l'Est**, on parle du comité Lafrance. On disait: Le comité Lafrance recommande au gouvernement d'acquérir les emprises en bloc à un coût de 5 000 000 \$ à 6 000 000 \$. Les organismes du milieu, MRC, municipalités et associations de loisirs, auraient ensuite trois ans pour procéder à un projet régional; faute de quoi, l'emprise serait alors démembrée et revendue aux riverains.

Donc, le ministre n'a pas retenu cette proposition-là. Parce que, si j'interprète bien ce que le ministre dit, ça ne sera jamais démembré et ça ne sera jamais revendu aux riverains. Le fonds de terre, si je peux dire, va toujours rester la propriété du gouvernement du Québec.

M. Elkas: Savez-vous, c'est des recommandations que j'ai le droit de faire, mais il y a aussi une question, à savoir combien ça coûtait dans le temps. On sait combien ça a coûté à certains riverains pour acheter des lignes de chemin de fer. C'est des montants qui sont très élevés, et on se demande la question: Est-ce qu'on a les moyens de les acheter? Et, moi, ce que je vous dis, c'est qu'on a mis des gens du ministère au travail, ils se sont entendus sur des prix pas mal attrayants. Et puis, pour nous, ça devient intéressant de faire l'offre d'achat et d'aller de l'avant avec le projet de recommander au Conseil des ministres l'achat de ces voies abandonnées. (21 h 40)

M. Baril: Oui, je suis d'accord. Je l'ai dit tout à l'heure, je suis d'accord avec le ministre, mais je voudrais quand même être bien clair: la recommandation du ministre, ce n'est pas la recommandation du comité Lafrance, là.

M. Elkas: Non, pas nécessairement.

M. Baril: Ce n'est pas ça. Bon.

M. Elkas: Non. J'apprécie ce que M. Lafrance a fait. Il a fait la tournée et c'est basé sur des informations que lui avait.

M. Baril: Oui, oui.

M. Elkas: Puis il y a eu bien des choses qui ont changé depuis le temps qu'il a fini ses...

Une voix: Il y avait le député de Rousseau aussi.

M. Elkas: Le député de Rousseau, c'est vrai, oui. Alors, depuis qu'ils ont fini leurs rencontres dans le milieu et le temps qu'on vous parle, il y a bien des choses qui sont changées.

M. Baril: Comme je dis, là, moi, je suis d'accord, mais je veux faire répéter au ministre, pour que ce soit bien clair, que la recommandation qu'il va faire au Conseil des ministres, c'est à l'effet que le ministère ne se départira jamais des emprises existantes. C'est ça?

M. Elkas: Oui. Moi, je ne peux pas penser que j'ai la réponse à tout. Dans le moment, au moment où on se parle, c'est ma recommandation.

M. Baril: Bon, c'est ça que je veux savoir.

M. Elkas: Alors, n'oublions pas une chose, par contre: j'ai des MRC qui pourraient m'en suggérer d'autres; c'est pour cette raison-là qu'on a écrit aux MRC au mois d'octobre, leur donnant jusqu'au mois de février pour nous arriver avec des réponses. Peut-être, basé sur ce qu'elles vont me dire, dans certains cas, on va dire: Bien, on abandonne au complet. Voyez-vous, quand on a fait le réseau ferroviaire de base, on n'a pas exclu les gens du ministère de l'Industrie et du Commerce. Je pense que c'était très, très important de les mettre à contribution, parce qu'on n'est pas pour commencer à défendre un bout de ligne où on ne voit pas d'avenir au niveau du transport de marchandises, tu sais. Et il faut aller loin, là. Il ne faudrait pas penser que c'est seulement dans trois, quatre ans, là, mais essayer de voir, dans 20 ans, est-ce qu'il y a une possibilité? Je vais vous dire: Ça passe assez vite, 20 ans.

M. Baril: Juste pour, moi aussi, être bien clair et renchérir sur ce que le ministre dit et sur ce que j'ai dit tantôt, moi, je suis d'accord pour que le ministre fasse une recommandation au Conseil des ministres, parce que, comme il le dit, c'est vrai que ce n'est pas lui qui décide tout seul; c'est le Conseil des ministres avec lui. Lui fait les recommandations au Conseil des ministres. Moi, ce que je veux dire, je suis d'accord avec la recommandation à l'effet que le gouvernement reste propriétaire du fonds de terre ou du tracé. Bon, ça, je suis pleinement d'accord avec ça. Mais ce que je veux faire préciser au ministre, là: le gouvernement, il reste propriétaire du tracé, du fonds de terre, mais, advenant qu'une MRC entre deux, là, ne veuille pas, là, est-ce que le gouvernement, dans la proposition que le ministre va faire au Conseil des ministres... Est-ce que, dans votre tête à vous, là, même si une MRC ne veut pas l'utiliser, ce tracé-là, vous ne le rétrocé-

derez pas au propriétaire et qu'il va toujours rester la propriété du gouvernement?

Parce que, si une MRC aujourd'hui ne veut pas, il n'y a rien qui dit que, dans cinq ans ou dans 10 ans, elle voudra. Et, même si elle ne veut pas, le jour, dans 20 ans, où il y aura une utilité publique — ça peut être, pas un chemin de fer, en tout cas, un chemin de fer privé, oui, mais, en tout cas, une ligne de transport, ça peut être un réseau de gares, ça peut être un réseau de je ne sais pas quoi — si, déjà, le gouvernement l'a rétrocédé, dans une MRC donnée, aux riverains, là, tu viens de couper le tracé qui devient inutilisable, parce qu'il va être juste par bouts, là, au plan de la propriété.

M. Elkas: Vous avez absolument raison. Quel est l'objectif? L'objectif, c'est de s'assurer que le corridor soit maintenu, «left intact»; et puis, s'il y a une partie dont la MRC ne veut pas se servir, il y aurait peut-être une autre personne, un riverain qui pourrait peut-être s'en servir pour je ne sais pas quoi, là.

M. Baril: Oui, oui.

M. Elkas: Mais ce serait toujours maintenu par le ministère ou le gouvernement.

M. Baril: Bien, c'est ça.

M. Elkas: Parce que n'oublions pas une chose, c'est que, dans 20 ans, on revient et puis on a, mettons, trois ou quatre MRC, mais il y en a deux ou trois autres qu'on doit aller exproprier. C'est là que ça devient très dispendieux...

M. Baril: Oui. C'est vrai, je suis...

M. Elkas: ...parce qu'on l'avait rétrocédé à du privé.

M. Baril: C'est parce que, tantôt, le ministre a dit aussi: Il faut faire attention pour ne pas que les riverains en modifient les usages, qu'ils enlèvent la plateforme du tracé, je ne sais pas quoi. Mais le ministre n'est pas sans savoir que, déjà, chez nous, il y a un crime de bout que le CN lui-même a vendu la «gamotte» dessus.

M. Elkas: Bien, en effet, ils ont enlevé le chemin de fer, ils ont enlevé des «ties».

M. Baril: Oui.

M. Elkas: Il reste encore le ballast.

M. Baril: Non, non, ils ont enlevé la «gamotte», ils ont vendu la «gamotte».

M. Elkas: Bien, tu en enlèves combien? Pas tellement. Je pense que...

M. Baril: Ils ont enlevé, je dois vous dire...

M. Elkas: Un pied de terre?

M. Baril: ...18 po.

M. Elkas: Hein?

M. Baril: Ils ont enlevé 18 po minimum. Et ça, elle passe chez nous, elle traverse ma terre. Ça fait que, vous savez...

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Baril: .. je le sais, hein! Ha, ha, ha!

Une voix: C'est toi qui l'as pris par derrière.

M. Baril: Non, non, ce n'est pas moi qui l'ai pris. Viens voir dans ma cour si tu veux.

M. Elkas: Bon. Est-ce qu'on...

M. Baril: Oui.

M. Elkas: Excusez-moi si on a ouvert...

Le Président (M. Camden): Oui.

M. Elkas: ...sur ça, là.

Le Président (M. Camden): M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: M. le ministre, j'ai chez nous des producteurs agricoles aussi qui m'ont sensibilisé au fait d'avoir la possibilité que ces gros producteurs agricoles là se servent éventuellement de la voie ferrée pour faire le transfert d'une terre à l'autre, des terres qu'ils achètent ou des terres qu'ils louent. Us voudraient se servir de la voie ferrée. Vous apportiez l'exemple tantôt d'une MRC ou d'une région qui n'a pas de projet. Est-ce qu'il est pensable, à ce moment-là, que des producteurs agricoles puissent se servir, pour leur usage, de cette voie qui coupe, évidemment, d'autres terres? Est-ce que c'est pensable?

M. Elkas: Si ça se fait de concert avec les autres MRC, que des agriculteurs veulent s'en servir pour faire le transport...

M. Charbonneau: C'est pensable?

M. Elkas: ...c'est pensable.

M. Charbonneau: Pour se promener d'une terre à l'autre, au lieu de se promener sur les chemins publics, ils prennent la voie ferrée qui traverse les terres

pour leurs machineries agricoles, pour sortir les récoltes, ainsi de suite.

M. Elkas: C'est une très belle application. Ce sont des choses qui peuvent être soulevées par le local et puis que les gens nous fassent des recommandations.

M. Charbonneau: Ça a été soulevé chez nous, cette question-là. Ce que ça impliquerait, c'est qu'avec des tronçons comme ça qui traversent des secteurs agricoles importants, bien, c'est qu'on enlève aussi sur les routes les machineries agricoles, on peut même parler de camions qui pourraient circuler éventuellement sur ces voies-là. Merci.

Le Président (M. Camden): M. le député de Dubuc.

M. Morin: Moi, je voudrais revenir...

Le Président (M. Camden): Il me fait toujours plaisir de répondre, évidemment, aux collègues députés qui souhaitent formuler des commentaires ou des questions au ministre.

M. Morin: M. le Président, je voudrais revenir là-dessus...

Le Président (M. Camden): Oui, j'arrivais à vous, M. le député de Dubuc.

M. Morin: ...sur l'expropriation. On a dit, tout à l'heure, que le tout était, évidemment, assujéti à la Loi sur l'expropriation. Tout à l'heure, le ministre a dit qu'évidemment, avant d'octroyer ou d'adopter un décret octroyant ce pouvoir-là, le dossier serait évalué au niveau de sa faisabilité. Parallèlement à ça, est-ce que j'ai raison de me rappeler que, dans le pouvoir du tribunal, il y a celui de reconnaître le pouvoir ou non d'expropriation, admettons, d'une municipalité ou d'un corps public? On sait que, lorsqu'il y a une demande d'expropriation, le tribunal peut, s'il y a contestation, refuser le droit d'expropriation à la municipalité, avant de procéder à toute l'analyse. C'est exact de penser ça?

Où je veux en venir, M. le Président, M. le ministre, c'est qu'à partir du moment où vous aurez, de par votre loi, adopté un décret qui, lui, de par son essence même, laissera entendre que vous aurez statué sur le sérieux du projet, comment vous pouvez l'arrimer ou l'assujettir à la partie de la Loi sur l'expropriation? N'avez-vous pas l'impression, à ce moment-là, de vous substituer à une partie du rôle du tribunal qui, lui, a à établir le bien-fondé de la demande d'expropriation, parce que vous aurez déjà établi que c'est recevable comme demande? Donc, vous statuez, puisque vous allez adopter un décret après analyse sur le fond. Comment le tribunal, lui, va pouvoir dire, conformément à certaines règles, que ce ne serait pas recevable comme

demande d'expropriation, sans aller plus loin quant à toute l'évaluation, là, de ces choses-là?

Comment vous pouvez vous arrimer avec ça? Expliquez-moi ça. Parce que, tout à l'heure, vous avez bien dit que tout ça, implicitement, était assujéti à la Loi sur l'expropriation. Expliquez-moi ça, parce que je ne veux pas retarder, sauf qu'on est, quand même, dans le coeur et, tant que vous ne m'aurez pas satisfait là-dessus, bien, je vais faire comme d'habitude, je vais rester sur mon appétit, là, parce que je ne suis pas toujours satisfait, mais, enfin... Bien, ça arrive souvent. Ce n'est pas un reproche, c'est un peu normal de rester sur son appétit. Mais qu'il me réponde à ça, il en a pour un petit bout de temps. Je connais ça, ces affaires-là.

M. Elkas: Pour ne pas faire d'erreur, Me Vigneault va vous l'expliquer. C'est nous qui le donnons, le pouvoir d'exproprier.

M. Morin: Exact.

M. Elkas: O.K.

(21 h 50)

M. Morin: Oui, sauf que, quand le gouvernement le donne à une municipalité, c'est une chose, mais... En tout cas, je vais écouter, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le tribunal ne vérifiera que si la municipalité a le pouvoir d'exproprier et ne pourra pas attribuer le pouvoir d'exproprier à une municipalité. Ce n'est pas la fonction du tribunal de l'expropriation.

M. Morin: Non, non, d'accord. Mais par rapport à un projet précis, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Par rapport à un projet précis?

M. Morin: Oui.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le tribunal ne vérifiera que si la municipalité a le pouvoir d'exproprier.

M. Morin: Exact, dans ce cas-là précis.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans ce cas-là. Le gouvernement, lui, donne le pouvoir d'exproprier, ce que l'entreprise n'a pas à l'origine du projet. Alors, la fonction du tribunal va se trouver simplifiée, là, parce qu'il vérifiera l'existence du décret attribuant le pouvoir d'exproprier.

M. Morin: Vous dites qu'elle est simplifiée, sauf que vous n'y faites nullement allusion, à la Loi sur l'expropriation.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est-à-dire que...

M. Morin: Mais, là, vous venez de le simplifier. Tout à l'heure, je vous ai posé la question et vous m'avez dit que ce projet de loi là était totalement assujéti à la Loi sur l'expropriation. Là, vous me dites qu'il y a une partie qui est libérée, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non.

M. Morin: Non?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le tribunal va vérifier si la corporation a le pouvoir d'exproprier, comme il le vérifie dans le cas d'une municipalité.

M. Morin: Oui, mais il n'y a pas grand vérification parce que le gouvernement se sera donné, octroyé le pouvoir.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est une vérification du décret. Ça va se faire par la vérification du décret. Dans le cas d'une municipalité, ça va se faire par une vérification du Code municipal ou de la loi sur...

M. Morin: Oui, mais, lorsqu'il s'agit d'une municipalité, c'est différent, mais vérifier le décret du gouvernement, là, en tout cas, je me mets à la place du tribunal et...

M. Vigneault (Pierre-Paul): En aucun temps le tribunal ne peut attribuer le pouvoir d'exproprier. C'est la loi qui l'attribue. Le tribunal ne peut que vérifier si l'expropriant a reçu le pouvoir d'exproprier. Dans ce cas-ci, on permet au gouvernement d'attribuer le pouvoir d'exproprier.

M. Morin: Bon. Alors, dernière question: il y a toujours — je ne veux pas devancer, là — les articles 3 et 4 qui sont ni plus ni moins, à peu de chose près, des règles qu'on retrouve dans la Loi sur l'expropriation. Alors, si vous dites que tout est assujéti et que tout est conforme, je veux bien vous croire, mais vous savez que 3 et 4, ça s'apparente à des règles qu'on retrouve dans la loi, et je ne suis pas sûr que... On me dit que oui.

M. Elkas: L'article 3 fixe les... On parle de l'article 3, là?

M. Morin: Oui, je ne veux pas discuter de 3, mais je veux juste y référer, là, pour vous dire que c'est encore deux articles qui m'embarrassent, parce que, tout à l'heure, vous avez dit que la loi était totalement assujéti à la Loi sur l'expropriation. Et vous trouvez moyen d'y inclure des règles qui risquent d'être incompatibles, pour ne pas dire contradictoires à des règles qu'on trouve dans la Loi sur l'expropriation. Mais tout ça a été vérifié par votre contentieux, comme d'habitude, et il ne risque pas d'y avoir de contestation même si, à tout bout de champ, il y en a. C'est évident, parce que, à tout bout de champ, on me dit: Le contentieux...

Ce n'est pas pire, le ministre des Transports n'est pas scrupuleux, est moins susceptible que le ministre des Affaires municipales. Le ministre des Affaires municipales — bonjour! — quand on conteste son contentieux, il est chatouilleux, ça le choque.

M. Garon: C'est parce que le contentieux...

M. Morin: Et, à tout bout de champ, c'est contesté au bout de la ligne.

M. Garon: Le ministre des Affaires municipales, je suis certain que le contentieux, c'est lui-même!

M. Morin: Que ce soit la loi sur les immeubles non résidentiels...

M. Garon: Il pourrait y avoir un seul fonctionnaire qui est le ministre

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): L'article 2 est-il adopté?

M. Garon: Un instant.

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

M. Garon: Avez-vous comparé les pouvoirs d'expropriation de la Loi sur les chemins de fer fédérale? Ce que vous mettez, ici, à l'article 2 correspond-il aux pouvoirs d'expropriation qui sont prévus dans la loi des chemins de fer ou si les mécanismes d'attribution du pouvoir d'expropriation sont différents dans la loi des chemins de fer fédérale?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, dans la Loi sur les chemins de fer fédérale, il faut se rappeler que la constitution d'une compagnie de chemin de fer doit être autorisée par l'Office avant que les lettres patentes soient délivrées et que chaque construction de chemin de fer doit être autorisée par l'Office.

M. Garon: Doit...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Doit être autorisée par l'Office. Or, compte tenu de ces autorisations-là qui doivent être requises, le pouvoir d'expropriation est attribué par la loi à la compagnie de chemin de fer. Dans ce cas-ci, on a cru nécessaire de permettre au gouvernement d'attribuer le pouvoir d'expropriation parce qu'on voulait permettre la constitution des compagnies de chemin de fer comme toute autre compagnie ordinaire, sans qu'on fasse, au préalable, un examen sur l'intérêt public du projet de construction de la compagnie de chemin de fer. Il n'y aura pas, comme dans la loi fédérale, d'autorisation au préalable, avant la

construction d'un chemin de fer, attribuée par un office, ni vérification avant de permettre la constitution de la compagnie. C'est le gouvernement qui, au moment de l'attribution du pouvoir d'expropriation, vérifiera le caractère d'intérêt public du projet pour lequel on va attribuer le pouvoir d'expropriation.

M. Garon: On court-circuite ces mécanismes-là dans notre loi, ici. Il n'y a pas de mécanismes semblables dans la loi qui est devant nous.

M. Vigneault (Pierre-Paul): On m'informe que, dans le cas du Canadien National, qui est régi par une loi spéciale, la procédure est différente. Us n'ont pas d'autorisation à demander. Le simple dépôt d'un plan des terrains expropriés serait suffisant pour que le CN puisse exproprier. Il s'agit d'un cas particulier parce que le CN est régi par une loi d'exception, une loi particulière.

M. Garon: Quels sont les pouvoirs consentis par la loi actuelle des chemins de fer du Québec? Qu'est-ce que ça ajoute par rapport à la loi existante au Québec?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les compagnies de chemin de fer, qui sont constituées par lois spéciales, ont généralement le pouvoir d'expropriation, à moins que, dans leur charte, on n'intègre pas ce pouvoir-là. Dans la loi actuelle sur les chemins de fer, on attribue...

M. Garon: Tel quel?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui, pas mal tel quel. Le pouvoir d'expropriation est attribué aux compagnies de chemin de fer...

M. Garon: Automatiquement.

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...automatiquement par leur constitution. Les dispositions concernant l'expropriation sont intégrées, par fiction juridique, dans la charte comme si elles avaient été adoptées.

M. Garon: Il n'y a pas de distance minimale au-delà de laquelle...

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est 50 m.

M. Garon: Pardon?

M. Vigneault (Pierre-Paul): La distance d'emprise, là?

M. Garon: Non, non.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, il y avait 10 km de long.

M. Garon: Dix kilomètres, c'est ça.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui. Il fallait que le droit de construire soit autorisé dans la charte. Le droit de construire le chemin de fer devait être autorisé dans la charte et, au-delà de la...

M. Garon: Un minimum de 10 km.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les 10 km, c'était...

M. Garon: Pour avoir le droit d'expropriation.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, les 10 km, c'était une distance qui pouvait être autorisée sans modifier la charte. C'est 10 km de la ligne principale.

M. Garon: Automatique.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui.

M. Garon: Et le gouvernement ne donnera pas d'approbation, après ça, quand le tracé va être déterminé.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le gouvernement va devoir autoriser l'expropriation des lots une fois que le tracé va être fait, comme il doit le faire pour toutes les expropriations au Québec, mais il va donner le pouvoir d'expropriation avant qu'on connaisse le tracé exact de la ligne.

M. Garon: Quand?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Au moment où le projet de construction va être conçu. Au moment de la conception du projet, il pourra donner le pouvoir d'expropriation et, pour l'exercice de ce pouvoir-là, c'est là qu'intervient la Loi sur l'expropriation qui prévoit que, pour chaque lot devant être exproprié, il doit y avoir une autorisation du gouvernement. Et là, ça se fait sur tracé et sur plan.

M. Garon: La crainte que manifestait M. Allard cet après-midi, qu'est-ce que vous en pensez?

M. Vigneault (Pierre-Paul): De voir exproprier un immeuble?

M. Garon: Il a peur de ça, qu'il se fasse un immeuble éventuellement et qu'on vienne l'exproprier. Cinquante mètres, ce n'est pas bien grave, 150 pi. Cinquante mètres, c'est de chaque bord ou si c'est l'emprise complète?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est l'emprise complète.

M. Garon: Ce n'est pas précis, ça.

M. Morin: Ça peut être plus. Le ministre se

réserve le droit de mettre plus. Ça ne veut rien dire, 50 m; il peut mettre plus s'il veut.
(22 heures)

M. Baril: Sur quoi vous vous êtes basés pour établir ça, 50 m? Parce que, actuellement, ça n'a pas 150 pi de large, un tracé de chemin de fer?

M. Elkas: C'est 150, 200.

M. Baril: Non, c'est 100 pi.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Actuellement, c'est à 30 m, à l'article 89.

M. Baril: Tiens! Vois-tu, là? C'est ce que je disais. Il y a une ligne qui passe chez nous, ça fait longtemps; je l'ai traversée assez souvent, je sais combien elle mesure. Pourqu'on a mis 50 m?

Des voix: On allait tirer des roches.

M. Baril: C'est ça. On allait écouter le train: on se mettait l'oreille sur le rail et le train, deux milles plus loin, on l'entendait venir.

M. Garon: Il fallait enlever son oreille à temps.

M. Baril: Ah, ça! On était moins pires que les jeunes d'aujourd'hui, hein?

(Consultation)

M. Baril: Non, non, mais c'est parce que 50 m, je trouve ça large pour rien, parce qu'on me dit que le tracé — moi, je disais 100 pi — c'est 30 m actuellement.

M. Elkas: Maximal, maximal.

M. Baril: Maximal. Oui, oui, mais pourquoi on a mis 50 ici, si, des fois, c'est 30? Pourquoi on a ajouté 20 m de plus?

M. Elkas: Dans certains endroits, ça va prendre du remblai pour la monter, la soutenir.

M. Baril: Oui, oui, mais déjà, tout à l'heure, vous avez dit vous-même, là: C'est surtout sur des voies, des tracés existants. Mais, sur des tracés existants, le remblai est fait et tout est là.

M. Elkas: On peut la reprendre aussi.

M. Baril: Vous avez dit, tout à l'heure, qu'il ne s'en construirait pas gros à cause des coûts, etc.

M. Elkas: Non, non, mais admettons qu'il s'en ouvre une dans le Nord à cause d'une mine qui doit être exploitée, il faut commencer par avoir une loi. Pourquoi revenir ici?

M. Baril: C'est parce que vous dites plus loin: «peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement». Bien, moi, je la mettrais à 30 m et, si elle a besoin d'être augmentée, le gouvernement est toujours là; elle peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement. Donc, là, 50 m, ça veut dire que, sur un tracé existant qui a 30 m actuellement, vous permettez... Et, je vous le dis tout de suite, ça peut vous causer des problèmes, parce que les gens vont vous voir venir; les propriétaires riverains vont dire: Tiens, ils vont encore nous enlever 20 m de plus, avec une affaire de même. Donc, moi, je me dis...

M. Elkas: Quel avantage on aurait d'aller exproprier 20 m de plus sur une emprise qui va être exploitée par un CFIL?

M. Baril: Ça, M. le ministre...

M. Elkas: C'est pour ça... Si tu vas chercher un terrain additionnel, c'est pour quelle fin? Pourquoi on va aller exproprier si...

M. Baril: Pourquoi vous le marquez? Mettez 30 m. Ça donne quoi, de mettre 50?

M. Elkas: Dans le cas où on aurait à faire du nouveau. Je n'exclus pas le fait qu'on aurait à bâtir du nouveau: maximal, ce serait 50.

M. Baril: Bien oui, mais on continue...

M. Elkas: À certains endroits, ça en prendrait plus que 30 m.

M. Baril: Vous avez juste à utiliser la fin de l'article où on dit: «Cette limite peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement.» Donc, tu mets 30 m, c'est assez, là. C'est ça, actuellement, le tracé. Puis, s'il y a des tracés nouveaux ou si ça en prend plus, bien, on a l'autorisation du gouvernement. Là, on ne met pas des phrases pour rien, c'est là: «Cette limite peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement.» Je vous le dis, là, je vous préviens: Vous allez choquer du monde. Vous savez, en politique, même si l'intention du gouvernement n'est pas là, juste le fait que les chiffres soient là... Les gens se méfient des gouvernements. C'est une proposition bien...

M. Morin: Bien terre à terre.

M. Baril: ...bien terre à terre, c'est le cas de le dire, d'une clôture à l'autre, d'un clos à l'autre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril: Je me dis: Pourquoi mettre 50 m quand on reconnaît que, déjà, c'est 30 m actuellement?

Le Président (M. Camden): M. Four nier.

M. Fourrier (Paul-André): Alors, M. le Président, dans le fond, ce qu'on a voulu faire, c'est simplifier. La Loi sur les chemins de fer du Québec actuelle prévoit une largeur de 30 m et elle prévoit aussi qu'on peut prendre des largeurs additionnelles pour des voies d'évitement avec des longueurs limites. De plus, elle prévoit que le gouvernement peut autoriser des largeurs additionnelles dans le cas de remblais et déblais, où il faut assurer la stabilité des pentes de ces remblais et déblais.

On aurait pu reprendre un texte complexe; on a privilégié un texte plus simple où on permet d'aller jusqu'à 50 m sans autorisation additionnelle du gouvernement. Il est évident qu'il n'est pas de l'intérêt du chemin de fer qui va exproprier d'exproprier plus qu'il en a besoin, parce qu'il va devoir payer pour ces terrains-là aussi. Je veux dire, s'il achète plus large qu'il en a vraiment besoin, il y a un coût associé à ça.

M. Garon: Au fédéral, ils prévoient quoi?

M. Fournier (Paul-André): Cent pieds.

M. Baril: C'est 30 m.

M. Garon: Pourquoi en mettre plus?

M. Fourrier (Paul-André): Parce que la loi prévoit déjà des largeurs additionnelles. C'est 100 pi pour la ligne principale simple, mais la loi prévoit déjà des largeurs additionnelles dans certains cas comme des voies d'évitement, comme des remblais et déblais, par exemple.

M. Baril: Oui, mais on dit que la «limite peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement». Tu n'as pas besoin de ramener un projet de loi ici pour l'autoriser, là, on le dit: «peut être augmentée avec l'autorisation du gouvernement». Ça doit être par décret, ce n'est pas plus compliqué que ça.

M. Fourrier (Paul-André): C'est une démarche additionnelle.

M. Baril: Oui, mais une démarche additionnelle, c'est exceptionnel aussi; ils ne le demanderont pas tous.

M. Fourrier (Pari-André): Toute la procédure d'expropriation est une procédure qui est très exceptionnelle. On ne pense pas qu'il va y en avoir beaucoup, d'expropriations. Le sens de la loi, c'est essentiellement de permettre à des entrepreneurs de racheter des tronçons de chemin de fer de juridiction fédérale. Tout le reste, c'est vraiment des mesures d'exception.

M. Baril: C'est pour ça que je me dis en moi-même: On en reste à la même largeur qui est reconnue par tout le monde: c'est 30 m. C'est ça qui est reconnu, 100 pi, avec des exceptions. Les exceptions restent là. Elles sont là. Si ça en prend plus, c'est le gouvernement qui décide par un décret. Ce n'est pas compliqué, ça. Le gouvernement est habitué à en faire, des décrets.

M. Elkas: Je n'ai pas de problème avec ça. On va y aller avec 30 m, avec exceptions.

M. Baril: On devrait mettre 30 m au lieu de 50 m. Je vous le dis, vous ne le regretterez pas; vous allez voir, ça va vous aider à passer votre loi. Sérieusement, les gens vont être moins méfiants.

Le Président (M. Camden): M. le ministre, vous allez nous déposer un amendement, un papillon?

M. Elkas: Oui.

Le Président (M. Camden): Alors, est-ce qu'on suspend nos travaux momentanément, le temps de...

M. Garon: On va continuer sur l'article.

Le Président (M. Camden): On peut suspendre nos travaux. Vous êtes pressé, M. le député?

M. Garon: On peut suspendre pour ceux qui veulent aller au petit endroit.

Le Président (M. Camden): Vous êtes pressé, M. le député de Lévis?

M. Elkas: Deux secondes.

M. Garon: Suspendons.

Le Président (M. Camden): Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 7)

(Reprise à 22 h 21)

Le Président (M. Camden): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Alors, un amendement nous a été déposé concernant l'article 2. Est-ce que M. le ministre souhaiterait le lire?

M. Elkas: Remplacer, dans le deuxième alinéa de l'article 2 du projet de loi, le nombre «50» par le nombre «30».

M. Garon: Qui a rédigé ça? Est-ce que c'est votre main d'écriture, à vous?

M. Elkas: Ce n'est pas la mienne.

M. Baril: Ce n'est pas pire. Pour un avocat, c'est lisible.

M. Elkas: Me De Champlain.

M. Garon: C'est bien écrit. C'est la première fois qu'on voit quelqu'un qui a une belle main d'écriture à la commission.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Comparé à...

M. Garon: Ha, ha, ha! Vous l'avez remarqué, vous aussi!

Le Président (M. Camden): Alors, l'amendement, tel que proposé, est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Camden): Adopté. Est-ce que l'article 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Là, j'aurais des questions concernant le troisième paragraphe de l'article 2. «Le gouvernement peut, par décret, attribuer à une personne le pouvoir d'acquérir par expropriation: 3° tout autre immeuble nécessaire à sa construction ou à son entretien.»

Alors, M. Allard, de L'Univers du rail, qui est venu cet après-midi, avait des inquiétudes concernant le troisième paragraphe de l'article 2. Étant donné les propos qu'il a tenus à cette commission, est-ce que M. le ministre pourrait nous dire, M. le Président, si M. Allard a raison de s'inquiéter ou s'il doit y avoir des dispositions particulières pour faire en sorte qu'il ne soit pas inquiet?

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

(Consultation)

M. Elkas: Comme je l'ai mentionné à M. Allard, notre projet de loi ne touche pas les musées et je vois mal qu'une personne qui veut faire de l'expropriation aille exproprier une personne comme M. Allard qui a un autre mandat complètement que ce qu'on essaie de promouvoir ici. Alors, ce n'est pas une question d'aller exproprier un musée comme tel, parce qu'on n'est pas touché, dans ce projet de loi, par des musées. À savoir si l'individu est dans une emprise aujourd'hui, je ne pense pas qu'il le soit. Il n'est nulle part.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Celle de Montréal, de Saint-Constant

est vraiment à l'extérieur de l'emprise, de ce qu'on vise ici dans ce projet de loi.

M. Garon: Vous trouvez qu'il avait des appréhensions frivoles?

M. Elkas: Non, je ne dirais pas.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Non, mais vous n'êtes pas d'accord qu'on pourrait avoir envie d'exproprier un immeuble bien situé, d'autant plus que la valeur marchande serait à peu près nulle à un endroit comme ça, sur le bord d'un chemin de fer.

M. Elkas: Moi, à savoir si sa demande est frivole, je ne peux pas répondre à ça. Si monsieur vient ici et démontre une inquiétude, puis qu'on peut l'assurer que ce projet de loi là ne touche pas son domaine, qui est, en effet, des musées, je pense qu'il peut sortir d'ici assez réconforté et confortable du fait qu'on n'est pas là pour lui nuire.

M. Garon: C'est parce que vous supposez qu'il n'y aura personne qui va avoir de l'intérêt. Vous supposez que personne n'a de l'intérêt, mais supposons qu'il y ait quelqu'un qui ait de l'intérêt.

M. Elkas: La personne qui va faire l'expropriation de ces bâtisses ou de ces équipements doit le justifier. Et, comme on me le mentionne, pour quelle raison on dirait oui à une demande semblable d'aller exproprier un musée? Coudon!

M. Garon: Ce n'est pas vous qui allez dire oui. Ce n'est pas le ministre qui va dire oui.

M. Elkas: Non, mais la personne doit le justifier.

M. Garon: À qui?

M. Elkas: La personne qui va faire l'expropriation d'un musée tel quel, elle doit le justifier.

M. Garon: Pas seulement d'un musée. Il parlait s'il avait un entrepôt pour garer ses wagons, sa «caboose» et sa locomotive.

M. Elkas: Dans le moment, ils ne sont pas là.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Dans le moment, il n'est pas dans une emprise. Alors, il faudrait qu'il aille le faire après. Si le projet de loi passe — admettons qu'il passe — je verrais

mal que M. Allard et son groupe aillent acheter des terrains, pas acheter, mais aillent s'imposer sur un corridor existant. Us ne pourraient pas le faire. Ils seraient à l'extérieur des 30 m.

(Consultation)

M. Garon: Est-ce qu'il y a des dispositions semblables dans la loi fédérale?

M. Elkas: Oui. Le CN pourrait l'exproprier dans sa loi, dans le moment, là, sans même le justifier. Alors, il est mieux protégé sous notre loi qu'il ne l'était avec la loi fédérale.

M. Garon: C'est parce que l'argument, c'est que la compagnie de chemin fer, c'est une compagnie privée qui pourrait être dans la situation d'acquérir une entreprise publique. Un musée a un caractère public. C'est rare, ça. Quand on regarde ça un peu, le caractère de musée, c'est un caractère public. Est-ce que c'est imaginable qu'une société de transport, qui serait incorporée en vertu de cette loi-là, qui fonctionnerait en vertu de cette loi-là — donc, essentiellement, une compagnie privée, parce qu'on le dit dans le premier article qui a été adopté — puisse exproprier un musée qui aurait une certaine vocation publique? Ce n'est pas nécessairement un organisme public, mais ce serait un organisme qui aurait une vocation publique.

Le Président (M. Camden): On m'indique que les cloches sonnent, actuellement...

M. Garon: C'est le quorum?

Le Président (M. Camden): ...pour un vote. Votre présence est requise en Chambre.

M. Garon: Un vote de quoi?

M. Morin: Sais-tu sur quoi? Non?

Le Président (M. Camden): Vous savez fort bien de quel sujet il s'agit, M. le député de Dubuc.

M. Garon: Non, mais ça a pu évoluer pendant notre absence.

M. Morin: Oui, mais, des fois, des amendements ou...

Le Président (M. Camden): Vous savez, tout évolue, mais en fonction de votre présence, M. le député de Lévis.

Alors, la commission va donc suspendre ses travaux pour permettre aux parlementaires de se rendre au salon bleu afin de voter.

(Suspension de la séance à 22 h 29)

(Reprise à 22 h 52)

Le Président (M. Camden): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Nous en étions à l'article 2. Est-ce que l'article 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Bien, là, on voudrait savoir si le «pool» est fait.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Quel «pool»?

M. Garon: Bien... Ha, ha, ha!

Une voix: Vous ne voulez pas le savoir.

Une voix: Bien, à quelle heure on va finir, puis combien d'articles on va avoir adoptés.

Le Président (M. Camden): Alors, il y a un pari, là.

M. Garon: Alors, l'article 2, adopté.

Le Président (M. Camden): L'article 2 est adopté, tel qu'amendé. J'appelle l'article 3.

M. Elkas: Article 3. «Le titulaire du pouvoir d'expropriation peut, à toute heure raisonnable, pénétrer et circuler sur les terrains que doit traverser le chemin de fer et y faire les opérations nécessaires pour établir l'emplacement du chemin de fer, marquer et déterminer les parties de ces terrains requises pour la construction du chemin de fer et mesurer l'ampleur des travaux nécessaires à sa réalisation.

«Il doit aviser les propriétaires de ces terrains au moins quarante-huit heures avant d'exercer ces pouvoirs.

«Il est responsable de tout dommage causé sur les terrains non expropriés dans l'exécution de ces pouvoirs et doit faire en sorte de réduire de tels dommages au minimum.»

Le Président (M. Camden): Est-ce que vous avez des commentaires à ajouter, M. le ministre?

M. Morin: Ma question, M. le Président...

Le Président (M. Camden): M. le député de Dubuc.

M. Morin: ...va dans le sens où j'allais. Pourquoi c'est nécessaire de marquer ça? J'aimerais qu'on m'explique. Parce qu'on sait que, à partir du moment où vous obtenez le pouvoir d'exproprier, vous avez même le pouvoir de possession immédiate. Alors, si vous avez le pouvoir de prendre possession, pourquoi dire: Tu as le droit d'aller sur le terrain, si tu as le droit d'en pren-

dre possession, en conformité avec la Loi sur l'expropriation à laquelle vous m'avez dit que la présente loi était assujettie? S'il vous plaît, une réponse.

M. Elkas: Cette loi couvre la même chose que le texte actuel qui se retrouve dans la Loi sur les chemins de fer nationale, hein?

(Consultation)

M. Elkas: Cette chose-là, on la retrouve dans la loi actuelle, hein, au neuvième article, alinéa 17°.

M. Morin: Mais ce n'est pas en fonction de ça, vous, monsieur?

Une voix: Moi, je vais vous poser...

M. Elkas: Peut-être M. Fournier...

M. Fournier (Paul-André): Alors, M. le Président, la réponse, c'est que la compagnie de chemin de fer qui obtient du gouvernement le pouvoir d'expropriation, on lui donne le pouvoir de pénétrer sur les terrains qu'elle va ou pourrait exproprier pour déterminer la ligne précise de chemin de fer, pour déterminer l'emplacement exact de l'emprise dont elle aura besoin. Et elle doit, après ça, revenir devant le Conseil des ministres avec des plans précis des terrains à exproprier.

Il ne faut pas oublier, comme Me Vigneault le disait tout à l'heure, que vous obtenez, d'abord, du gouvernement le pouvoir d'expropriation et que vous devez revenir devant le gouvernement pour exercer ce pouvoir-là d'expropriation. Puis, entre les deux, la compagnie de chemin de fer doit être capable de déterminer la ligne, l'emprise dont elle a besoin exactement. Et l'autre élément, c'est que ce pouvoir-là est déjà dans la loi des chemins de fer actuelle. On a repris la disposition existante de la loi des chemins de fer actuelle. Il n'y a rien de nouveau dans cette disposition-là.

M. Morin: Bien, il n'y a rien de nouveau; c'est nouveau, parce que c'est une loi publique. Je veux dire, quand vous me réferez aux lois sur les compagnies de chemin de fer existantes, c'est une chose, mais cette loi-là...

M. Elkas: Bien, coudon! Vous avez le texte actuel...

M. Morin: ...ça ne s'applique pas à des compagnies qu'on connaît comme les compagnies de chemin de fer. Ça s'applique à d'éventuelles compagnies qu'on ne connaît pas, avec tout le processus que ça peut engager, là. Vous me réferez à la loi fédérale ou à la loi provinciale?

M. Fournier (Paul-André): La loi provinciale.

M. Morin: Oui, mais, sur les compagnies de chemin de fer, les lois existantes, je n'ai rien contre ça. Quand vous me dites que c'est à peu près la même chose, je veux bien. Je ne veux pas vérifier, mais...

M. Elkas: Je vais vous lire le texte actuel.

M. Morin: Oui.

M. Elkas: Ça dit: «pénétrer sur tout terrain appartenant au domaine public, sans autorisation préalable, ou sur les terrains appartenant à toute corporation ou personne quelconque situés sur la voie ou la ligne projetée du chemin; faire les arpentages, relevés et autres opérations nécessaires sur ces terrains pour fixer le tracé du chemin, et marquer et déterminer les portions de terrains qui lui sont propres et nécessaires.»

(Consultation)

M. Morin: Mais pourquoi vous le désignez comme titulaire du pouvoir s'il ne peut, dans un premier temps, que faire les recherches appropriées pour confectonner des devis ou un tracé et que c'est seulement après que le gouvernement va donner son approbation finale, si je comprends bien? Donc, il n'est pas a priori titulaire, comme vous le désignez là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il reçoit, dans un premier temps, le pouvoir d'expropriation. Il devient titulaire du pouvoir d'expropriation. Mais, pour exercer ce pouvoir d'expropriation là sur un terrain particulier, il devra obtenir une autorisation subséquente du gouvernement.

M. Morin: O.K.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Donc, à cette étape-là, il devra avoir tous les plans et devis nécessaires pour localiser de façon précise le chemin de fer.

M. Garon: Mais, quand on a étudié le projet de loi privé de la compagnie Alcan, il n'y avait pas eu des plaintes concernant l'exercice de ce droit-là? Est-ce qu'il y a quelqu'un, des fonctionnaires qui étaient là à ce moment-là?

M. Fournier (Paul-André): Oui. Moi, j'étais là à ce moment-là.

M. Garon: Il n'y avait pas eu des plaintes, justement, des gens qui étaient ici, des intervenants, comme quoi la compagnie était entrée sur le terrain, puis avait coupé du bois pour tirer ses lignes? Si ma mémoire est bonne, là, les gens s'étaient plaints, justement, qu'il y avait eu un exercice abusif du droit, en disant qu'ils avaient coupé une partie du boisé pour pouvoir tirer des lignes. Puis les gens étaient en mosus, parce qu'ils disaient: Dans le fond, ils n'ont pas d'affaire à... Ils

trouvaient que la compagnie avait été beaucoup trop loin dans l'utilisation de son droit.
(23 heures)

M. Elkas: Je pense que l'avis, qu'on ne voit pas dans le texte actuel, qu'on insère dans le nouveau texte, c'est l'avis de 48 heures qui, en effet, répond à la question que vous venez de poser, à la référence que vous venez de faire sur Alcan.

M. Garon: De toute manière, exercer des pouvoirs, ça veut dire aller aviser qu'on va aller sur le terrain. Mais ils avaient fait plus que ça, hein? Parce qu'on dit, regardez, ici: «Le titulaire du pouvoir d'expropriation peut, à toute heure raisonnable, pénétrer et circuler sur les terrains que doit traverser le chemin de fer et y faire les opérations nécessaires pour établir l'emplacement du chemin de fer, marquer et déterminer les parties de ces terrains requises pour la construction du chemin de fer et mesurer l'ampleur des travaux nécessaires à sa réalisation.» Les gens, pour tirer des lignes, si c'est dans le bois, là, il faut qu'ils coupent le boisé. C'est des gros pouvoirs, ça, parce que, si ça n'a pas lieu, l'expropriation, le gars se retrouve avec un boisé qui est disparu. Bien, qui est disparu, en tout cas, qui a une moyenne...

M. Elkas: Oui, mais il doit avoir...

M. Garon: ...«trail» dedans!

M. Elkas: Ha, ha ha!

M. Garon: Il y a un moyen sentier dans le boisé, tu sais.

M. Elkas: Non, mais il est aussi mentionné qu'«il est responsable de tout dommage causé sur les terrains non expropriés dans l'exécution de ces pouvoirs et doit faire en sorte de réduire de tels dommages au minimum».

M. Garon: Moi, je me rappelle que les gens étaient très mécontents de ça. Il y avait autre chose. Je ne m'en rappelle pas, mais il y avait une montagne là-dedans. Il y avait...

M. Morin: Ah oui. C'est parce qu'il y avait un domaine.

M. Garon: Il y avait un domaine, oui.

M. Morin: Il y avait un domaine, puis il y avait une forêt de fond. Alcan était arrivée là-dedans, puis elle avait déboisé tout le secteur, ce qui avait causé un préjudice aux gens, aux propriétaires environnants, sans même ou avant même, je ne sais pas, là, qu'on procède à l'expropriation.

Le Président (M. Camden): M. Fournier.

M. Fournier (Paul-André): M. le Président, à l'époque, j'avais participé aux deux sessions de la commission parlementaire sur l'adoption du bill privé soumis par la compagnie Chemin de fer Roberval-Saguenay, et une des plaintes particulières des propriétaires de terrains traversés par la ligne d'arpentage était, justement, l'absence de préavis, le fait que les arpenteurs d'Alcan ou de Roberval-Saguenay s'étaient présentés, dans le fond, sans aviser. Le projet de loi actuel, pour éviter ce problème-là, justement, prévoit le préavis de 48 heures.

M. Garon: Dans l'ancienne loi, est-ce qu'il y avait des dispositions disant qu'il devait y avoir un préavis ou s'il n'y avait rien?

M. Fournier (Paul-André): Non. Il n'y avait rien.

M. Garon: On disait quoi?

M. Fournier (Paul-André): Ils pouvaient pénétrer sur les terrains, couper des arbres, faire des sondages.

M. Garon: Mais, là, le préavis concerne quoi au juste? Juste pour dire qu'on va aller sur le terrain, ou avant de couper ou de marquer, de déterminer les parties des terrains requises pour la construction...

M. Fournier (Paul-André): Bien, c'est avant de pénétrer sur les terrains, j'imagine, hein?

M. Garon: Juste pénétrer sur les terrains, on serait mieux de...

M. Fournier (Paul-André): Bien, pour couper, pour faire de l'arpentage, il faut, d'abord, pénétrer sur les terrains. Donc, il y a déjà un préavis, là, que le propriétaire va recevoir.

M. Garon: Oui, mais ça ne règle pas le problème. Si les personnes peuvent aviser avant d'aller sur le terrain, c'est une affaire. Mais, si ça veut dire seulement qu'on donne un avis, puis qu'après ça on commence à bûcher... C'est des pouvoirs qui sont considérables, ça.

M. Fournier (Paul-André): Il doit, d'abord, aviser le propriétaire avant d'entrer, avant de pénétrer sur le...

M. Garon: Ça, c'est correct.

M. Fournier (Paul-André): Oui.

M. Garon: Oui. Il va prendre une marche pour voir les lieux. Ça, c'est correct.

M. Fournier (Paul-André): Et l'article dit «avant d'exercer ces pouvoirs», c'est-à-dire que c'est l'ensemble des pouvoirs...

M. Garon: Oui.

M. Fournier (Paul-André): ...qui sont prévus à cet article-là. Donc, avant de circuler, avant de faire les opérations nécessaires, il doit aviser le propriétaire.

M. Garon: Mais il n'y aurait pas une obligation d'obtenir des autorisations, quelque chose? Parce que, là, c'est un pouvoir d'expropriation. Ce n'est pas nécessairement un pouvoir d'expropriation. C'est de pouvoir établir l'emplacement qui devra être soumis éventuellement... Mais, dans le cas qu'on avait étudié dans le temps, il y avait, c'est ça, un domaine, il y avait des chevaux, puis il y avait...

M. Morin: Le domaine Laterrière.

M. Garon: Oui. Il y avait des chevaux, il y avait tout un aménagement, là. Puis, quelqu'un qui arrive là-dedans, puis qui... C'est un peu, à un moment donné, comme quelqu'un qui voudrait faire passer, par exemple, un chemin de fer dans un domaine comme — ce n'est pas possible, mais mettons que c'est une affaire comme ça, là — le Manoir Richelieu. Il y a trop de buttes; il ne peut avoir y avoir un chemin de fer là. Mais il voudrait faire passer un train dans le bout du Manoir Richelieu. Je n'aimerais pas ça, moi, être propriétaire d'un hôtel alors qu'ils font passer un chemin de fer pas loin en arrière pour faire du bruit.

M. Fournier (Paul-André): Mais...

M. Garon: Tu sais, un chemin de fer peut passer à un endroit, mais, si on le fait passer à un endroit où les gens ont investi de l'argent, il peut y avoir des dommages avec ces bruits-là. Puis le chemin de fer, s'il passe, mettons, en plein milieu de la nuit ou bien le matin de bonne heure et que vous êtes à un endroit de villégiature, n'importe quoi de ce genre-là, moi, je pense que ça peut causer des dommages considérables.

M. Fournier (Paul-André): Mais on avait l'impression qu'on avait encadré davantage le pouvoir d'expropriation. Dans la loi actuelle, n'importe quel chemin de fer a le pouvoir d'expropriation, au départ.

M. Garon: Oui.

M. Fournier (Paul-André): Là, il doit, d'abord, obtenir du gouvernement le pouvoir d'expropriation, puis il doit revenir au gouvernement pour obtenir le pouvoir de l'exercer, ce pouvoir d'expropriation là.

M. Garon: Oui.

M. Fournier (Paul-André): On a ajouté une barrière de plus.

M. Garon: Oui, mais, quand on regarde l'origine de ces lois-là, ça a été au XIXe siècle, alors que ces gens-là s'en allaient dans du terrain vierge, se comportaient comme des sauvages, comprenez-vous, en Buffalo Bill. Quand on pense à ça, là, je pense qu'à sa gang, ils ont tué à peu près 50 000 000 de bisons, tu sais, parce que ça dérangeait les trains qu'il y ait des bisons. On avait un troupeau naturel, on n'avait rien qu'à s'en prendre quelques-uns par année, puis ça ne coûtait pas une cent à personne. Alors, on avait engagé des gars, puis ils ont tué des millions de bisons. On dit que le troupeau, à ce moment-là, je pense, c'était 60 000 000 de bisons. C'étaient des bisons, ça. C'est du bison, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On avait un troupeau naturel, puis on n'avait rien qu'à s'en prendre quelques-uns chaque année, puis on les a tués pour ne pas déranger le chemin de fer. C'étaient des pouvoirs terribles, quand on pense à ça. Ces lois-là partent... On leur donnait des terrains, je ne me rappelle pas si c'était un demi-mille chaque bord de la «track», de la voie ferrée, pardon. Alors, c'étaient des pouvoirs considérables.

Or, quand on copie ces lois-là un peu, on prend des lois dépassées, du XIXe siècle, puis on continue. Il me semble qu'on devrait être... Aujourd'hui, le monde ne procède pas comme ça. Avant d'aller sur des terrains, puis de commencer à couper les arbres, à emprunter des scies mécaniques, à creuser des tranchées, n'importe quoi, on devrait avoir, il me semble, une autorisation à demander à quelqu'un pour bien justifier que c'est vraiment nécessaire, à quelqu'un qui va être du tribunal ou quelque chose comme ça.

C'est des pouvoirs abusifs, ça, à mon avis, qui étaient utilisés au XIXe siècle. Les gens s'en allaient dans le territoire, puis ils ne s'occupaient pas beaucoup de ça, parce qu'ils disaient: C'est des autochtones qui sont là. Sauf que je trouve que c'étaient des pouvoirs abusifs qui ne respectaient pas le droit des gens, d'aucune façon. Il faut dire que, dans ce temps-là, il n'y avait pas de propriété privée. Quand les premières compagnies de chemin de fer y sont allées, elles s'appropriaient du territoire, hein? On leur donnait des concessions, puis elles allaient dans le terrain vierge. À ce moment-là, moi, je pense que les autochtones avaient raison. Il y a eu beaucoup d'abus qui ont été faits à leur endroit, parce qu'elles ne s'occupaient pas de ça, les compagnies.

Mais, aujourd'hui, qu'on parte de ces lois-là... Il me semble, quand on donne un pouvoir aussi important que celui-là... Puis, quand on a l'exemple du domaine Laterrière, dans le temps de la compagnie Alcan, les gens étaient furieux, parce qu'ils avaient un domaine qui valait... Je ne m'en rappelle pas, mais je pense que c'était une couple de millions de dollars. Je dis ça de mémoire, là, ça fait cinq, six ans. Puis, là, bien, ils étaient arrivés là-dedans, ils avaient fait une moyenne

razzia dans le domaine. Ha, ha, ha! Les gens étaient furieux, parce que c'était un centre d'équitation, puis vous savez ce que c'est, un centre d'équitation; des fois, c'est mieux entretenu qu'un club de golf. C'était comme un club de golf. Puis les gens étaient arrivés là-dedans, puis ils avaient commencé à tracer des lignes, à creuser. Je me demande même s'il n'y avait pas eu un bull qui était allé là-dedans, à part ça, hein? En tout cas, ils avaient coupé le bois.

Alors, il me semble, là-dedans, qu'ils devraient avoir une autorisation à demander. Aller sur le terrain pour voir, ça, c'est une affaire. Tu as un avis de 48 heures qui dit: On va aller voir, tu sais, les lieux. Mais, avant de commencer à faire des travaux, moi, je distinguerais les deux, là, les travaux où on dit qu'on va aller voir, pénétrer... Bien, «peut, à toute heure raisonnable — en voulant dire de jour, je suppose — pénétrer et circuler sur les terrains que doit traverser le chemin de fer». Mais il y a d'autres opérations car on dit «et y faire les opérations nécessaires pour établir l'emplacement du chemin de fer, marquer et déterminer les parties de ces terrains requises pour la construction du chemin de fer et mesurer l'ampleur des travaux nécessaires à sa réalisation». Là, c'est plus gros, ça, parce que ce n'est plus seulement aller marcher sur le terrain; c'est faire des travaux sur le terrain. Il me semble qu'à ce point de vue là ils devraient avoir une autorisation à demander à quelqu'un.

M. Elkas: Mais, là, «il doit aviser les propriétaires de ces terrains au moins quarante-huit heures avant d'exercer ces pouvoirs».

M. Garon: Je comprends, mais...

M. Elkas: On ajoute ça.

M. Garon: ...ça ne veut pas dire...

M. Elkas: On ajoute aussi le fait que... Le point que vous avez soulevé: il va rentrer là, puis il va commencer à causer toutes sortes de dommages; il me semble qu'il devrait être tenu responsable. Ils doivent les maintenir au minimum. Puis on comprend qu'il y a une couple d'arbres qui...

M. Garon: Il n'y a pas rien qu'une couple d'arbres, là, c'est...

M. Elkas: Non, non, non, mais, coudon, cet individu-là doit faire son travail. Et aussi ils prennent des vérifications du sol. Ils prennent des carottes. (23 h 10)

M. Garon: Des carottes, il n'y a rien là, non plus, ce n'est pas ça.

M. Elkas: Non, non, mais il se déplace. Peut-être qu'il va faire du dommage dans vos yeux, peut-être pas dans les yeux d'un autre. Mais c'est maintenu au minimum.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire. C'est que supposons qu'il place une ligne comme celle-là. C'est des pouvoirs exorbitants. Il peut y avoir toutes sortes de choses alentour. Les gens vont dire: Bien, ne mettez pas votre ligne là, ça n'a pas de bon sens! Sauf que les dommages vont avoir été faits. Ils vont avoir coupé du bois, ils vont avoir fait des tranchées, ils vont avoir fait différentes choses pour faire ce qui est nécessaire pour eux autres pour établir leur ligne. Et, pour la ligne, souvent, il n'y a pas rien qu'une place possible; il y a plusieurs places possibles. Puis, à ce moment-là, les gens ne réaliseront pas...

C'est pour ça que je vous donnais l'exemple d'un hôtel, par exemple, trop près. Ou encore ça peut être des élevages d'animaux, par exemple, qui ne supportent pas le bruit. On sait, par exemple, que les femelles visons avortent quand les avions passent trop bas parce que ça fait du bruit. Ça énerve les mères, puis elles ont des fausses couches. Ha, ha, ha! Les femelles visons, en tout cas, je ne sais pas comment...

M. Elkas: Une mise bas prématurée.

M. Garon: ...ont une mise bas prématurée, parce que l'avion passe, puis qu'elles ont peur.

Le Président (M. Camden): À quelle altitude?

M. Garon: Alors, il y a d'autres animaux, par exemple, quand il y a trop de bruit, qui vont paniquer. Ils vont tous s'agglutiner ensemble, puis ils s'étouffent. Ils s'étouffent parce qu'ils ont peur. Alors, il y a différents types de dommages, je veux dire, quand quelqu'un veut tracer une ligne de même. Aujourd'hui, ce n'est pas comme au XIXe siècle, quand ils arrivaient dans du terrain vierge, puis qu'ils faisaient des lignes. Là, aujourd'hui, souvent, maintenant, ils vont être parmi le monde pour faire ces lignes-là. Il me semble qu'ils devraient avoir une autorisation à demander à quelqu'un, pas seulement un avis. Aller marcher les lieux, c'est une affaire, ça. Pour ça, je comprends qu'un avis de 48 heures, c'est suffisant. Mais aller faire des travaux pour tracer les lignes, là, c'est une autre affaire. Parce que, après ça, il peut y avoir des dommages considérables, puis là vous êtes...

Le Président (M. Camden): M. Fournier.

M. Fournier (Paul-André): Alors, d'abord, je rappelle que le projet de loi prévoit que le détenteur du pouvoir d'expropriation est responsable des dommages causés. D'autre part, on a fait une recherche des lois similaires dans les provinces qui ont adopté des lois de chemins de fer récentes. Ce que j'ai ici: le même pouvoir existe au niveau du gouvernement fédéral, au niveau du gouvernement du Manitoba, au niveau d'un bill au Manitoba qui a été présenté en 1991 ou 1992; c'est tout récent. En Saskatchewan, le même pouvoir existe,

une loi adoptée en 1989. Et, en Alberta, c'est plus vieux aussi, mais le même pouvoir existe. Donc, il y a une espèce de constante dans les lois adoptées par les provinces.

M. Garon: Non, non. Mais, là, ça adonne que je connais la Saskatchewan, puis le Manitoba pour y avoir vécu à peu près un an et demi. Je connais un peu le territoire. On est dans quelque chose de différent, tu sais. Je me rappelle que, quand je voyageais dans ce coin-là, on disait: La ville où on va, c'est bien gros. «It is a nice little town.» «It is a nice little town», c'était 200 habitants, 200 de population à peu près. Alors, là, on est dans d'autres choses, tu sais, où le voisin est à peu près à deux milles. Tout le monde est armé parce qu'il a peur de voir arriver des voleurs le soir; la police est trop loin, tu sais. Dans la Saskatchewan, puis le Manitoba, là, une section, c'est un mille de long, tu sais. Le problème, ce n'est pas d'avoir bien du monde; c'est de ne pas en avoir assez. Ha, ha, ha! Alors, ce n'est pas pareil. Dans la Saskatchewan, le Manitoba, l'Alberta, ça, ça ne m'étonne pas quand vous avez dit: Il y en a, des lois semblables.

Mais je parle des lois, par exemple, aux États-Unis. Tu sais, dans la Nouvelle-Angleterre, par exemple, je suis convaincu que les gens doivent être plus prudents quand ils donnent des pouvoirs comme ça. Dans l'Ouest, c'est une autre chose. C'est complètement différent, l'Ouest du Canada. Il n'y a pas de densité de population. Mais je serais curieux de voir au Vermont s'il y a des pouvoirs comme ça ou dans les États de la Nouvelle-Angleterre, par exemple, ou de l'Ontario. Ça dépend, l'Ontario. L'Ontario du Nord, il n'y a pas grand monde là, hein? C'est ça que je veux dire, moi, là. C'est dans des endroits où il y a une certaine densité de population et où on veut passer des lignes de chemins de fer.

Le Président (M. Camden): M. Fournier.

M. Fournier (Paul-André): Au niveau de l'Ontario, la loi est trop vieille, on ne peut pas... Ça serait quelque chose d'identique à la loi du Québec actuelle, probablement. Tout ça était copié sur la loi fédérale.

M. Garon: New York. Je sais, par exemple, pour New York-Boston, qu'ils ont étudié le tracé pour prendre le X2000, là. Us ne veulent pas faire un TGV parce que ça coûterait trop cher, mais ils veulent prendre un X2000, mais ils veulent enlever des...

M. Fournier (Paul-André): Des courbes?

M. Garon: ...«loops». Tu sais, des... Des courbes, oui.

M. Fournier (Paul-André): Des courbes, redresser des courbes.

M. Garon: Redresser des courbes.

M. Fournier (Paul-André): On n'a pas regardé les lois américaines.

M. Garon: Je serais curieux de voir comment ils opèrent pour faire ces choses-là. Ça, c'est des endroits où il y a de la population. C'est pour ça, d'ailleurs, qu'ils ne veulent pas mettre un X2000. Ils disent: Faire une ligne de chemin de fer serait prohibitif, une nouvelle ligne.

M. Fournier (Paul-André): Oui, oui.

M. Garon: C'est à ça, moi, que je réfère, là. Parce que, nous autres, on fait une loi en 1993. On ne peut pas s'inspirer de modèles du XIXe siècle.

Le Président (M. Camden): M. Fournier.

M. Garon: Le ministre est parti...

Le Président (M. Camden): Il est allé vaquer à une occupation très personnelle, M. le député de Lévis.

M. Fournier (Paul-André): Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Il va nous revenir dans les meilleurs délais.

M. Garon: On devrait suspendre quelques instants. Hein?

Le Président (M. Camden): Ah! On peut suspendre si vous le souhaitez. Nous allons suspendre nos débats pendant quelques instants.

Nous reprenons nos travaux, le ministre fait son entrée.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il a l'air décidé.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Comme ça, il n'a pas le droit d'aller à la toilette, ce ministre-là?

M. Garon: Oui, oui, il a le droit.

Une voix: Il faut suspendre, pas...

M. Garon: Il faut qu'il nous le dise.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Vous devez présumer.

Une voix: Mais c'est gênant de dire ça: J'ai envie, il faut que j'aille à la toilette.

M. Garon: Non, non! Il ne dit pas ça, mais il demande de suspendre.

Le Président (M. Camden): Alors, écoutez, là, le ministre est revenu; nous pouvons reprendre nos débats où nous en étions.

M. Charbonneau: Nos ébats?

Le Président (M. Camden): Alors, peut-être plus tard, M. le député de Saint-Jean. Ha, ha, ha! Mais, pour le moment, nous sommes à l'article 3. Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne sais pas si les fonctionnaires ont dit au ministre de quoi on parlait pendant qu'on... Parce qu'on ne s'était pas aperçus immédiatement que vous étiez parti. Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon: On a dit qu'on avait pris le modèle sur des lois de l'Ouest du Canada où il n'y a pas de densité de population. Mais, comme les chemins de fer, au Québec, sont appelés à être dans des endroits où il y a plus de monde que dans l'Alberta, la Saskatchewan ou le Manitoba, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'avoir une disposition différente, pas pour aller sur le terrain voir les lieux, mais pour faire des travaux pour tracer la ligne, là? Pas pour aller voir, aller prendre une marche, voir si ça peut être là ou si ça peut être à tel endroit, mais pour faire des travaux, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de demander l'autorisation à quelqu'un?

(Consultation)

M. Elkas: Les autorisations, là, seront données par le gouvernement une fois qu'il aura justifié son projet. Puis, dans la justification, évidemment, il y a un corridor qui doit démontrer au gouvernement ce que lui veut exproprier. Alors, il reste qu'il va travailler à l'intérieur d'un corridor. Je ne pense pas que ce soit à son avantage d'aller endommager... Il va faire attention, c'est sûr, s'il doit payer pour les dommages, il me semble.

Je veux bien comprendre l'article. Ce paragraphe, s'il n'existait pas, bien, en tout cas, coudon, je vais passer, puis, si j'endommage quelque chose, «too bad», c'est le gouvernement qui m'a donné les autorisations d'aller faire des vérifications, des tests de sols, etc. Mais on ajoute que c'est lui qui est responsable, puis on lui a déjà donné l'autorisation de passer dans un corridor, parce qu'il l'a justifié, son projet. Là, on parle du nouveau, hein?
(23 h 20)

M. Garon: Ce n'est pas marqué, ça, le corridor. Ce n'est pas marqué qu'il y a un corridor, puis ça ne marche pas. Les corridors, c'est assez large.

Moi, M. le Président, c'est parce que j'ai à l'esprit le débat qu'il y avait eu ici, la loi privée de Laterrière, hein? Je dois vous dire que les gens étaient furieux. Us étaient furieux, hein? Pourquoi? Parce qu'il y avait un corridor. Ils disaient: Vous auriez pu passer là, vous auriez pu faire ceci. C'était difficile à visualiser pour nous autres, sauf que les gens disaient: Ça n'a pas de bon sens, ce que vous avez fait, puis ils étaient furieux, les gens. Parce que le corridor est assez large, hein? Quand on dit un corridor, ce n'est pas un corridor de 200, 300 pi, là. C'est entre deux points, puis...

M. Elkas: Il faut qu'il se donne...

M. Garon: ...le corridor, c'est peut-être bien un mille ou deux de large, là. Moi, si ma mémoire est bonne — c'était quoi, la largeur? — c'était large assez.

M. Fournier (Paul-André): Ce n'était pas si large que ça, parce que la compagnie Chemin de fer Roberval-Saguenay, dans ce cas-là, avait déjà adopté un tracé à partir de cartes aux 5/1000, de photographies aériennes. Ils savaient déjà de façon relativement précise où est-ce qu'ils voulaient passer. Ce n'était pas plusieurs milles de large, ce qu'ils regardaient; c'était essentiellement la zone de contact entre le bouclier canadien et la plaine.

M. Garon: Non, ce n'étaient pas plusieurs milles, mais c'était large. C'était un mille ou deux. Je n'ai pas dit plusieurs milles.

M. Fournier (Paul-André): Ah! Je ne croirais pas que c'était un mille ou deux.

M. Garon: Je me rappelle qu'ils n'étaient pas contents pour leurs chevaux.

M. Fournier (Paul-André): Oui, c'est vrai.

M. Garon: Parce qu'ils disaient que les chevaux... Tu as un train qui passe la nuit. Les chevaux sont tranquilles dans la grange. À un moment donné, le train passe, puis il te lâche une couple de coups de sifflet; je vous dis que les chevaux, là, ils font un moyen saut, hein! Ils ne sont pas habitués à ça.

Le Président (M. Camden): Sur le même sujet, je comprends, M. le ministre, les appréhensions du député de Lévis, parce que je suis convaincu qu'il a derrière l'esprit, sans doute, le passage de la ligne de transport électrique Radisson-Nicolet-des Cantons. On sait à quel point le corridor a été large et de quelle façon on a abusé, maltraité les gens; on a eu du mépris à l'égard des gens. Et je sais très bien qu'il doit avoir ça à l'esprit, puisqu'ils devaient avoir 120 semaines pour faire les études de façon à établir les corridors, puis ils s'en sont tenus à 32 semaines. Ils ont bousculé tout le

monde. Us ont fait des tracés, M. le ministre, sur le terrain. Us ont brisé des boisés privés. Et la compensation n'a pas été toujours à la hauteur, évidemment, des détériorations. Évidemment, cette décision-là avait été prise d'une façon un peu précipitée par nos prédécesseurs et ça avait, évidemment, conduit le gouvernement d'alors à poser des gestes qui étaient très discutables. D'ailleurs, aujourd'hui, sans doute le regrettent-ils énormément.

Mais, vous savez, je pense qu'on devrait tenir compte... Moi, j'ai été impressionné par l'attitude et le comportement de la firme qui est chargée de longer l'autoroute 20, au niveau du transport du pétrole...

M. Garon: Du gazoduc.

Le Président (M. Camden): ...du gazoduc. Je dois vous dire que c'est impressionnant de voir avec quelle habileté ces gens-là ont fait ça, avec quel professionnalisme également ils ont fait ça...

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

Le Président (M. Camden): ...puis avec quel respect ils ont fait ça avec les propriétaires. D'ailleurs, ils en ont même appris à bien des propriétaires sur leur propriété même.

M. Garon: Vous parlez du gazoduc. Lequel?

Le Président (M. Camden): Du gazoduc. Et ça, je pense qu'on devrait...

M. Garon: Duquel vous parlez?

Le Président (M. Camden): Celui qui, en principe, part de Saint-Romuald en direction de Montréal.

M. Garon: Sur la rive nord ou sur la rive sud?

Le Président (M. Camden): Sur la rive sud, M. le député de Lévis, qui doit passer dans votre comté, dans le mien...

M. Garon: Ah, c'est l'oléoduc. Vous parlez de la gazoline, de l'essence.

Le Président (M. Camden): C'est ça. Alors, pour le bénéfice d'Ultramar, et c'est impressionnant, la façon dont ces gens-là ont mené les travaux et avec quel respect.

M. Garon: Ça, c'est vrai.

Le Président (M. Camden): D'ailleurs, la société d'État Hydro-Québec s'en inspire, elle a modifié son approche depuis. Mais on devrait tous s'inspirer de l'approche de ces gens-là et du respect avec lequel ils le font à l'égard des propriétaires.

M. Garon: Ça, je dois vous dire, quand le député de Lotbinière dit ça, ça me rappelle que j'avais été en charge des négociations. Par après, ça avait été donné... Au début, j'avais eu le premier tracé pour le gaz et puis j'avais demandé à la compagnie: Voulez-vous passer vraiment votre tracé? Ils ont dit oui. J'ai dit: Vos plans, vous devriez les mettre dans la poubelle, on recommence. Les gars ont dit: Pourquoi? Bien, j'ai dit: Voulez-vous le passer? Ils ont dit: Oui, on veut le passer. Bien, j'ai dit: Moi, je pense que ce que vous avez là... Il y avait toutes sortes d'histoires. Finalement, c'est ça qui a été fait, hein? Moi, j'avais été affecté au gouvernement pour tout le tracé entre la frontière de l'Ontario, puis Québec pour le gaz. Il n'y a pas eu de plaintes. Tout a été bien négocié, bien fait, puis tout ça. Il n'y a eu aucune plainte. Et, après, le président de la compagnie m'a appelé au moins 20 fois.

À la fin, quelqu'un dans mon bureau m'a dit: Vas-y. On reçoit des téléphones régulièrement pour que tu ailles voir ça. Il était tellement fier de nous montrer ça parce qu'on n'avait pas eu de plaintes. Puis il y avait des endroits très difficiles à passer. Mais, ça, c'est vrai — je parle du gaz, là, du tracé du gaz — il y avait un grand professionnalisme; tout le monde était content, puis, à la fin, il y a des places où il fallait demander où elle passait, la ligne, tellement c'était bien fait. On ne la voyait pas. Puis, en hélicoptère au-dessus, là, on ne savait plus où était la ligne, tellement c'était bien fait.

J'ai vu, par ailleurs, des gens enragés après Hydro qui était venue avec de la machinerie pesante, comprenez-vous, qui écrasait les drains. Les gens, après ça... Vous demanderez à Hydro. C'était tout un paquet de meneries. Je n'ai jamais été capable de savoir si c'était mieux de faire les lignes l'hiver ou bien l'été. Vous demandiez à un, c'était l'hiver, puis vous demandiez à l'autre, c'était l'été, comprenez-vous, selon les besoins de la cause. Alors, les gens étaient furieux. Il y en a qui disaient l'hiver parce que le terrain était gelé, pour ne pas que ça écrase, puis d'autres qui disaient l'été. Alors, c'était quoi? On n'avait pas moyen de le savoir, jamais.

C'est pour ça que je dis: Il y a des compagnies qui sont habituées à travailler comme ça. Ça, c'est un bon exemple, les compagnies de gaz et de pétrole. Quand elles ont opéré au Québec, en tout cas, pour la ligne de Saint-Romuald, là non plus, je n'ai pas entendu de plaintes, puis pour la ligne de gaz. Mais il y a des compagnies de chemin de fer comme celle qui est venue ici en 1988, devant nous, et les gens étaient furieux. Puis Hydro... Moi, j'ai vu pendant des années des gens furieux, parce qu'ils arrivaient puis qu'ils coupaient l'érablière alors que les gens disaient: Ils n'avaient pas besoin de couper ça, ils avaient rien qu'à faire le tour. Puis j'ai vu ça à plusieurs reprises. C'est pour ça que je me dis: Ces choses-là sont possibles sans que personne soit malheureux, mais à condition que ce soit fait correctement.

M. Elkas: Alain Labonté est un ingénieur au ministère, puis il est assez bien au courant des nouvelles façons d'exproprier. Peut-être qu'il pourrait vous éclairer

sur la façon dont les choses se font aujourd'hui, puis peut-être qu'on pourrait dégager de cet échange un amendement si nécessaire. Mais, dans le cas d'Alcan, M. Fournier m'a dit que, dans les deux tiers des cas, ça a été réglé. Dans l'autre tiers, il y a des gens qui cherchaient à aller...

M. Garon: Il y a ça aussi.

M. Elkas: Oui. Ça, il ne faut pas l'oublier, ça arrive toujours dans des expropriations. On n'a pas...

M. Garon: Oui, oui. Celui qui paie, il veut payer le moins cher possible, puis celui qui vend, il veut vendre le plus cher possible.

M. Elkas: Oui.

Le Président (M. Camden): M. Labonté.

M. Labonté (Alain): Oui O.K. Dans le cas d'un chemin de fer, étant donné que le corridor n'est pas large, en règle générale, là, si on parle de 100 pi, c'est des chemins de fer modernes, avec le drainage et tout. La ligne pour un arpentage a un maximum de 10 pi, c'est-à-dire pour le déboisement qui doit être fait, si jamais c'est dans une zone boisée; ils en déboisent le moins possible. En fait, souvent, ils n'ont pas besoin de 10 pi. Ils ont besoin d'un corridor net pour les appareils à infrarouge aujourd'hui. Ils n'ont pas besoin de large. Ça fait que les dégâts sont relativement minimes, comme vous dites, s'il y a des gens de bonne volonté, et ils engagent généralement des bûcherons avec des scies à chaîne. Ce n'est pas de la machinerie qui fait une ligne d'arpentage. Le déboisement par après, par contre, pour des études de sols et tout, là... Mais les études de sols viennent en tout dernier, quand le corridor est très précis. Ça coûte, quand même, assez cher comme échantillonnage et ils n'en font pas pour rien, là, pas très large.

Dans le cas de Laterrière où j'ai été avant et après, c'était de l'ordre de 10 à 20 pi, dépendant s'ils avaient besoin de faire des courbes, et ils passaient au bout des terres. C'est-à-dire qu'il était faux de dire... J'étais à la commission aussi, là, et des gens se plaignaient qu'il y avait eu un déboisement excessif et tout. Je pense que c'est sur la manière dont ça s'est fait, mais la largeur... Ça s'est fait réellement au bout des terres, entre la zone agricole et la zone boisée. Le dommage était assez restreint, en tout cas, selon mon opinion personnelle. Ensuite, il y a eu les travaux eux-mêmes. Ça, les travaux d'une construction de voie, dans le cas de Laterrière, qui était entre 30 et 50 m, de fait — c'est de là que vient le chiffre; on s'est promené entre ça, étant donné les remblais et déblais — ça fait beaucoup plus de dégâts. Mais, à ce moment-là, les terrains sont expropriés et tout.

C'est la petite histoire au niveau du tirage de ligne, si on veut, pour les chemins de fer.
(23 h 30)

M. Garon: Je ne conteste pas ce que vous dites. Simplement, si vous donnez à une partie tous les droits, elle n'a pas le souci autant de s'occuper des gens. Pourquoi les compagnies de gaz le font? Je ne le sais pas. Je vais vous dire bien franchement, pour les compagnies de pétrole, ça ne n'a pas frappé, mais c'est vrai qu'on n'avait entendu parler de rien dans les compagnies de pétrole. Les compagnies de gaz, ça, je l'ai vécu personnellement. Mais il y en a d'autres qui forcent...

M. Labonté (Alain): Si vous permettez, il y a une raison. Moi, j'ai demandé pourquoi parce que ça m'intéressait aussi, et ce qu'on m'a dit, c'est que les compagnies de gaz ont beaucoup moins de pouvoirs d'expropriation qu'un chemin de fer parce qu'elles peuvent faire énormément de coudes, ça ne dérange pas, tandis qu'un chemin de fer a des angles très précis. Exemple, dans une courbe, il ne peut pas virer à 90 degrés, comme une conduite de gaz...

M. Garon: Non.

M. Labonté (Alain): ...puis éviter une grange, etc. Un chemin de fer, ça lui en prend long pour virer, bon. C'est moins mobile, d'où la nécessité du pouvoir d'expropriation aussi. Il y a beaucoup moins la possibilité de faire du gré-à-gré comme une compagnie de gaz.

M. Garon: Mais je n'en ai pas vu, de courbes. Je dois vous dire que les lignes que j'ai vues, il n'y avait pas de courbes là-dedans.

M. Labonté (Alain): Non, ils en font le moins possible, remarquez.

M. Garon: Oui.

M. Labonté (Alain): Mais il y a cette possibilité-là. Tandis que le chemin de fer, lui, il est pris...

M. Garon: Puis c'est la même largeur, hein. Une compagnie de gaz, si ma mémoire est bonne, c'est 75 pi de large.

M. Labonté (Alain): Oui, mais ce que je veux dire, une compagnie de gaz peut éviter un obstacle. Un chemin de fer ne le peut à peu près pas, dans le sens qu'il faut qu'il s'y prenne de très loin. C'est pour ça que, dans les compagnies de chemin de fer, vous avez des tunnels, vous avez des ouvrages d'art qui ne sont pas du tout requis pour, par exemple, le gaz ou même l'électricité. Ça fait que, s'ils devaient demander la permission de tous les possesseurs, il y en a toujours pour leur dire non ou qui voudraient le monnayer à un prix excessif, et il n'y aurait aucun développement. Le pouvoir d'expropriation des compagnies de chemin de fer est une nécessité. Vous n'en êtes pas convaincu?

M. Garon: Je ne nie pas ça, là.

M. Labonté (Alain): Non?

M. Garon: Je n'ai pas nié ça. C'est sur la manière. Je l'ai vue, moi, la différence, entre Hydro et les compagnies de gaz. Hydro se comporte comme si elle était propriétaire du Québec au complet, alors que les compagnies de gaz, j'ai remarqué, ne fonctionnaient pas de cette façon-là. Les compagnies de pétrole, il y en a seulement un petit bout dans Lévis. Le député de Lotbinière a dit qu'il a fait la même observation pour une compagnie de pétrole dans Lotbinière. Moi, dans Lévis, il y en avait juste un petit bout; ça fait que je n'ai eu de plainte de personne. Mais le gaz, je l'ai vécu, Québec jusqu'à la frontière de l'Ontario. Ça a bien travaillé parce qu'ils étaient prêts à accepter, et ça a été très vite à part ça, ils ont accepté de mettre les gens dans le coup.

Au point de départ, ce n'était pas ça. Le tuyau passait en plein milieu des champs partout. Il y avait toutes sortes de rumeurs: les gens n'avaient rien qu'à mettre des sucres sur le tuyau pour avoir du gaz. Après ça, j'ai appris que ça n'avait pas de bon sens, qu'avec la décompression, le tuyau aurait explosé ou bien le camion aurait explosé. Ça n'avait pas de bon sens. Il y avait toutes sortes de rumeurs. Après ça, quand on vérifiait, ce n'était pas vrai. Ça n'avait pas de bon sens, le tuyau passait en plein milieu des champs partout. Us avaient fait une ligne directe. Ils ont recommencé ça et ils se sont mis, selon des corridors, proches des routes. Ils ont cherché un meilleur corridor.

Je me rappelle, à Saint-Eustache, dans Terrebonne, ils étaient en train de négocier la ligne en pleine élection en 1981. À Terrebonne, c'était le maire qui était le candidat libéral, je ne me rappelle plus comment il s'appelait, puis, à Deux-Montagnes, le député n'est pas ici... À Saint-Eustache, je pense, c'était...

Une voix: Fallu.

M. Garon: Non. À Saint-Eustache, le maire était l'organisateur en chef des libéraux.

Une voix: M. Bélisle.

M. Garon: Je pense que c'est ça, oui. C'était en pleine campagne électorale. Moi, je me disais: Si c'est en négociation, ça... Je me rappelle de Saint-Eustache: où ils devaient passer, il y avait une école, puis d'autres choses. J'ai dit: Si ça va mal, on va en entendre parler. Pas un son. Passé la campagne, pas un son. Tout le monde était content après. Tout le monde était content. C'est parce qu'ils y ont mis les formes. Tu sais, ils y ont mis les formes. Du gaz, il n'y a pas un mot à dire, hein, c'est bien pire qu'un train. Du gaz, il y a du monde qui a peur de ça; s'il y a une fuite de gaz... Les gens ont peur du gaz, en plus. Il n'y a pas eu un mot, parce que ça a été bien fait.

Mais il y a des inconvénients au train, parce que ce n'est pas silencieux, un train, et il y a des dangers aussi pour les enfants, il y a des chars. Sauf qu'à plus forte raison, moi, je pense que, s'ils prennent la bonne manière, les gens aussi connaissent les lieux, ils vont suggérer des choses en parlant. Ça va peut-être prendre un petit peu plus de temps, mais ce que tu perds d'un côté, tu le regagnes de l'autre souvent, quand les gens sont satisfaits et sont dans le coup. C'est évident que c'est un service public. Un train, c'est un service public comme une route. Mais une route aussi, quand les gens la font, des fois ils la font bien, puis il y a des gens... Vous le voyez, il y a des gens qui le font bien et il y en a d'autres qui le font mal. Une route, c'est pareil, hein. C'est encore pire, une route.

M. Elkas: On s'est aperçu, dans le prolongement de la 30 entre Châteauguay et la 540, qu'au lieu d'attendre qu'on soit demandé par le BAPE de les consulter, on a consulté bien avant...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...puis on a évité... Moi, je suis sûr qu'on va aller chercher un bon six mois, peut-être un an.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis les gens sont très satisfaits, tout le monde s'est entendu. Ils ne sont pas tous, pas à 100 % satisfaits, ils ne sont jamais satisfaits à 100 %, mais ils se sont bien entendus. Moi, j'essaie de voir dans la préparation du décret qu'on doit déposer pour lui permettre d'aller de l'avant...

M. Garon: Qu'il y ait une balise, qu'il y ait quelqu'un qui puisse dire non s'il y a un abus. Je ne sais pas comment, là. Nous autres, on n'a pas de commission de l'énergie ou quelque chose de même, là.

M. Elkas: Non, mais ce serait trop tard. Il faudrait aller le chercher une fois qu'il est sur le terrain, puis qu'on s'aperçoit qu'il fait de l'abus.

Le Président (M. Camden): Une minute.

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Camden): Il vous reste une minute. M. le ministre, dans le cadre du pouvoir réglementaire qui vient préciser l'application et la portée de la loi, est-ce qu'on peut espérer qu'on se serve ou on s'inspire des modèles qu'on a cités, qui sont prévus, particulièrement à l'égard du transport par gazoduc dans lequel les modèles et l'approche étaient particulièrement intéressants? Et ça, ça vise tout simplement à permettre aux gens d'avoir une meilleure relation. D'autre part, également, il y a un aspect très positif aussi pour l'entre-

prise qui vise à réaliser les travaux, puisqu'elle est bien perçue dans son milieu et que ça fait, par la suite, que ses relations avec les propriétaires sont plus cordiales, plus faciles tout au cours de l'opération.

(Consultation)

M. Elkas: Oui, on fait face un petit peu à un dilemme. Comme le mentionne M. Fournier, il est difficile de légiférer sur les attitudes des gens. La personne a un bon comportement, puis, comme vous l'avez dit, M. le député de Lévis, elle ne veut pas de trouble, elle veut rentrer là... C'est son image après tout. Mais est-ce que tout le monde va se comporter d'une façon acceptable au milieu? On va l'espérer. Mais essayer de trouver quelque chose...

Le Président (M. Camden): Pour s'assurer de ça, M. le ministre, je pense qu'on peut décrire un mode d'emploi, une façon, en tout cas, un mode d'intervention et, par la suite, évidemment, le préciser avec des directives. Ça a cours ailleurs.

M. Elkas: C'est-à-dire, M. le Président, une fois qu'il est sur le terrain et qu'on voit qu'il ne se comporte pas suivant une norme — bien, là, il va falloir l'établir, cette norme-là — on peut lui demander de se retirer du terrain. C'est ce que vous visez?

Le Président (M. Camden): Non, ce n'est pas tout à fait ce que je vise. Moi, c'est qu'avant qu'il arrive sur le terrain on lui indique peut-être une façon d'intervenir et, là-dessus, je pense qu'on avait à l'esprit des entreprises qui font du transport de pétrole par oléoduc. Je pense qu'elles ont des modes d'approche qui sont intéressants desquels on peut s'inspirer, puis qu'on peut peut-être transposer, soit par pouvoir réglementaire ou soit via des directives, mais ça, évidemment, tout simplement pour assainir le mode d'intervention.

M. Elkas: Est-ce qu'on pourrait peut-être suspendre cet article et on se donnera, demain matin, au moins le temps de regarder ça?

Le Président (M. Camden): Alors, l'article 3 est suspendu. J'appelle l'article 4.
(23 h 40)

M. Elkas: L'article 4, le texte proposé: «Le décret prévu à l'article 2 cesse d'avoir effet si, cinq ans après son entrée en vigueur, le chemin de fer n'a pas encore été mis en service. Ce délai peut être prolongé par le gouvernement, pour une période qu'il détermine, à la demande du titulaire du pouvoir d'expropriation.»

Bien sûr que la personne qui veut exproprier, si elle est rendue dans son 55e mois, puis qu'elle a besoin d'une couple de mois de plus... Dans la loi, tel qu'on l'avait prévu au début, c'est que, passé cinq ans, c'est fini, on tire la «plug». Alors, on permet, le ministre a l'autorité de prolonger pour une période raisonnable.

Le Président (M. Camden): M. le député de Dubuc.

M. Morin: J'aimerais avoir un exemple là-dessus, comment ça peut s'appliquer. Parce qu'on fait référence à la mise en vigueur du service, hein? Moi, ma question, c'est: À partir du moment où le décret est émis, j'imagine qu'il doit y avoir... Moi, j'avais compris, dans un premier temps, qu'il y a au moins cinq ans pour qu'il y ait, effectivement, expropriation et que, s'il n'y a pas expropriation à l'intérieur de cinq ans, à ce moment-là, le décret tombe nul. Là, comme vous faites référence à la mise en vigueur du service, je pourrais comprendre que quelqu'un exproprie, mettons, quatre ans et demi après le décret. O.K., il y a expropriation, tout est conclu. Mais, comme il n'y a pas de mise en vigueur de service après cinq ans, comment pouvez-vous dire que le décret est annulé si le temps d'expropriation a été franchi? Comment pouvez-vous prétendre que le décret est annulé à ce moment-là?

M. Elkas: On est rendus à l'article S.

M. Morin: Non, non, l'article 4.

Le Président (M. Camden): Nous sommes à l'étude de l'article 4.

M. Elkas: À 4, oui, et la question que vous posez est couverte par l'article 5.

M. Morin: Non, non. Oui, mais disons qu'il y a un lien, forcément, parce que je sais que, dans l'article S, je l'ai lu aussi, on imagine, si, évidemment, on n'a pas de suite, comment rétrocéder tout ça. Ça, je l'ai lu. Mais je ne suis pas rendu là, moi.

M. Elkas: O.K.

M. Morin: Ma question est de savoir ce qui se passe s'il y a expropriation 48 mois après le décret, mais qu'il n'y a pas de mise en vigueur du service, disons, même avant cinq ans. Comment pouvez-vous dire que le décret est, à ce moment-là, quoi, annulé? «C'est-u» ça? Oui?

Une voix: N'a plus d'effet.

M. Morin: N'a plus d'effet. Comment pouvez-vous prétendre qu'il n'a plus d'effet s'il y a déjà eu expropriation?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est dans le cas où il n'y aurait pas eu expropriation. S'il y a déjà eu expropriation, l'article de cessation d'effet ne s'applique pas. C'est une cessation d'effet pour empêcher l'entreprise de continuer à faire ses expropriations.

M. Morin: Ah bon! Mais vous n'êtes pas

d'accord avec moi qu'il y a quand même un petit vide là-dessus, parce que vous référez directement à la mise en service? Alors, ça pourrait laisser ouverture à une expropriation en vigueur effectuée...

M. Garon: Il n'arrive rien par après.

M. Morin: Oui, mais, à ce moment-là, c'est...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il n'a plus le pouvoir d'expropriation.

M. Morin: Je comprends que c'est l'article S qui s'applique, sauf que ce que je ne comprends pas, c'est qu'on prétende que le décret ne soit pas effectif à ce moment-là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est qu'ils perdent le pouvoir d'expropriation. Au 60e mois, il n'y a plus de pouvoir d'expropriation.

M. Morin: Ah, s'il n'y a pas eu expropriation.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, s'il n'y a pas eu mise en service. Non seulement s'il n'y a pas eu expropriation, mais si le projet pour lequel le pouvoir d'expropriation a été attribué n'a pas été complètement réalisé. C'est la mise en service du chemin du fer, là.

M. Morin: Il consacre ça.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui. Ça ne concerne pas juste un lot, là. Ça concerne toute la ligne de chemin de fer.

M. Morin: D'accord, oui. O.K. Là, je comprends un peu mieux.

M. Elkas: Alors, on livre le décret. Un an plus tard, il fait l'expropriation, puis ce n'est pas encore rendu au 60e mois, puis ça lui prend une couple de mois de plus, alors le gouvernement peut lui donner cette...

M. Morin: Ça, c'est correct. Ça, ça va. Ça, c'est beau.

M. Garon: C'est-à-dire qu'il pourrait l'avoir exercé, son droit d'expropriation, mais il n'arrive rien après. Il a exproprié tout le monde...

M. Elkas: Il ne l'a pas exploité.

M. Garon: Il y a une ligne, là, de 100 pi de large qui se promène, sauf qu'il n'a rien fait par après. Les gens ont les emmerdements, mais ils n'ont pas le service de chemin de fer. Qu'est-ce qui arriverait dans une affaire de même?

M. Elkas: «Back to the...»

M. Garon: Bien non.

M. Elkas: Vous avez demandé un exemple. Hull est un bel exemple. C'était sept ans, à Hull.

M. Garon: Bien, il n'en dispose pas; il garde ça de même. Supposons, par exemple, qu'il a de la misère à trouver... Prenons Imax, à Québec. Il y a des gens qui étaient là, mais ils ne trouvaient pas le financement. Quelqu'un peut avoir eu le permis et les pouvoirs, et il n'est pas capable de trouver le financement qu'il voudrait avoir, pour une raison ou pour une autre. Il a le pouvoir d'expropriation, il a exproprié, mais il n'est pas capable d'aller plus loin. Qu'est-ce qui arriverait?

M. Elkas: Là, on tombe sur le prochain article.

M. Morin: L'article S.

M. Garon: Pas vraiment, il ne veut peut-être pas nécessairement l'aliéner.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ou l'utiliser à d'autres fins.

M. Elkas: Mais, là, il va falloir qu'il justifie sa demande pour l'étendre à deux ou trois mois de plus ou à une période raisonnable de plus. Qu'est-ce qui est raisonnable? Si le gars dit: J'ai des problèmes avec le financement, mais ça a tout l'air que ça va se régler dans les prochains six mois, puis voici les gens que vous pouvez contacter, et qu'il donne un paquet de justifications, là, le gouvernement pourrait lui extensionner de six mois, basé sur de bons arguments. Le gars, si c'est flou, son affaire, coudon, on retire la «plug», ça finit là.

M. Garon: Il a exproprié la ligne au complet, mais il n'a rien que les moyens d'en faire un bout. Il peut arriver toutes sortes d'affaires là-dedans. On a vu le monsieur de L'Univers du rail nous conter comment ça marchait, le gars nous contait que l'entreprise avait les trains, mais n'avait pas les outils. J'écoutais ça, les yeux un peu ronds. Il n'a pas les outils, le train déraillait souvent. J'écoutais ça, j'étais un petit peu surpris.

M. Fournier (Paul-André): Bien, il embellissait un peu.

M. Garon: Il n'embellissait pas, moi, je trouvais.

M. Fournier (Paul-André): C'était son heure de gloire.

M. Labonté (Alain): Moi, j'étais... Excusez-moi, Alain Labonté.

Le Président (M. Camden): M. Labonté, oui.

M. Labonté (Alain): Excusez. J'étais dans les

premières semaines des opérations du chemin de fer de Hull. Bon, le train a déraillé une fois, sur un passage à niveau. Il a passé sur le passage à niveau à l'aller et, au retour, il y a eu probablement du gravier ou quelque chose qui a été mis entre le rail et l'asphalte, et les deux roues d'en avant sont tombées du rail, et il s'est remis lui-même sur ses rails. C'est un tout petit déraillement et il n'y a eu aucun dommage.

M. Garon: Comment il a fait ça, le train?

M. Labonté (Alain): C'est le seul déraillement qu'ils ont eu.

M. Garon: Comment il a fait pour sauter du rail et rembarquer dessus tout seul?

M. Labonté (Alain): Il a reculé. C'est-à-dire la locomotive à vapeur...

M. Garon: Pas en continuant?

M. Labonté (Alain): Pardon? Non, non. Les deux roues d'en avant ont tombé en bas des rails, mais la locomotive est restée sur les rails parce que c'était un bogie directionnel en avant. Il a reculé, il a rembarqué et ça a fini là. Ça fait que c'est le seul déraillement qu'il y a eu, si on peut appeler ça un déraillement.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Labonté (Alain): Il y a un problème? Non?

M. Garon: Non. Bien, un problème! Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): C'est parce que le député de Lévis, sans doute, pense que c'est comme s'il y avait une traction avant et qu'il peut le remettre dans la voie sans problème.

M. Labonté (Alain): C'est ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais c'est parce que vous contez ça comme une chose banale. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Labonté (Alain): Il n'y avait rien là, à la vitesse qu'il allait et tout, c'est-à-dire...

M. Garon: À quelle vitesse il allait?

M. Labonté (Alain): À mon avis, à peu près à 15 mi à l'heure, grossièrement.

M. Garon: Bien, à 15 mi à l'heure, dérailler, tu fais un saut.

M. Labonté (Alain): Les deux roues de guidage avant, qui sont toutes petites, ont tassé du rail. Les quatre roues arrière, les grosses qui donnent de la traction, sont demeurées sur les rails. Ils ont freiné, ils ont reculé, ils ont remis ça sur les rails et ils sont réparés.

M. Garon: Rien qu'une fois.

M. Labonté (Alain): Une seule fois, et j'étais présent. Les autres fois, ce que monsieur rapportait et tout, je peux vous dire, c'est qu'il y a eu du sabotage. Il y a des gens qui étaient contre le passage du train, qui voulaient avoir les terrains et tout; ils ont déboulonné des rails, ils ont mis des objets sur les rails et tout. La Sûreté du Québec est intervenue, il y a eu des mesures...

M. Garon: C'est comme dans le temps du Far West, ça.

M. Labonté (Alain): Il y a eu des mesures de sécurité supplémentaires qu'on a demandées et que le propriétaire du train a faites et continue de faire tous les jours. Il n'y a pas eu d'autres choses.

M. Garon: C'est assez. Ha, ha, ha!

M. Labonté (Alain): Oui, et on souhaite que ça ne recommence pas. Oui, il était plus ou moins bien organisé et il a fait comme, moi, je pense que toute entreprise qui démarre... Ça roule carré. On était là pour voir à ce que la sécurité soit appliquée. C'est ça. Monsieur en a mis un peu beaucoup.

M. Garon: Non, il disait ça de façon sympathique.

M. Labonté (Alain): Oui.

M. Garon: Pour lui, il n'y avait rien là. Il avait besoin de ses outils.

M. Labonté (Alain): Probablement qu'il en a raconté plus que moins aussi. En tout cas.

M. Garon: Ici, on dit: «Ce délai peut être prolongé par le gouvernement, pour une période qu'il détermine, à la demande du titulaire du pouvoir d'expropriation.» Ça lui donne un autre cinq ans, par exemple. Parce qu'on ne dit rien de spécial, là.

M. Elkas: C'est sûr, cas par cas, c'est évident. Mais un délai raisonnable était ce qu'on avait discuté dans le temps. D'ailleurs, on a amené un amendement, on a fait une correction à cet article-là?

Une voix: Non.

(23 h 50)

M. Elkas: Ce n'était pas celui-là? C'est le suivant. Quand on a discuté de ces deux articles-là, on a posé la même question: Combien de temps? Le délai raisonnable, ça dépend du cas. Ça peut être deux ans, comme ça peut être six mois, ça peut être deux jours. Il ne faudrait pas qu'après cinq ans ça tombe caduc.

M. Garon: Le pouvoir est large. Ça pourrait être n'importe quoi. Est-ce que le prolongement est renouvelable? Non, je ne pense pas, c'est une fois.

M. Elkas: Une fois.

M. Garon: Ce n'est pas dit. Au fédéral, c'est quoi?

(Consultation)

M. Fournier (Paul-André): Ça ne s'applique pas au niveau fédéral, parce que, là, ce dont on parle, c'est du pouvoir d'expropriation que le gouvernement confère à une entreprise. Au fédéral, les chemins de fer ont ce pouvoir d'expropriation là au départ. On est donc avant la législation fédérale...

(Consultation)

Le Président (M. Camden): C'est un député du Bloc...

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Camden): ...qui a fourni une information erronée à votre chercheur?

M. Garon: Non.

Le Président (M. Camden): Non?

M. Garon: Le prolongement ne devrait pas excéder la durée initiale. Hein? Il peut y avoir un délai. Il peut être prolongé pour un délai, mais il devrait y avoir un maximum, pas pour une période qu'il détermine. Ça pourrait être une période maximum d'un an ou deux ans.

M. Elkas: C'est justement. Quand on en a discuté, on n'a pas pensé qu'on était pour avoir un prolongement égal aux cinq ans. Je pense que le but visé ici, c'est... Il peut y avoir des imprévus, et on doit s'organiser pour accommoder l'individu, surtout s'il est sérieux. Si on ne veut pas être sérieux, on ne le donne pas. Ça finit là. Je pense que le gouvernement se donne ce pouvoir-là.

M. Garon: Parce que, voyez-vous, quand on donne un pouvoir d'expropriation à une compagnie, c'est pour faire quelque chose. Si elle ne le fait pas, il y a des gens qui peuvent avoir des problèmes avec ça.

Leurs terrains peuvent prendre ou perdre de la valeur, selon que ce pouvoir d'expropriation est exercé ou qu'il n'arrive rien. Alors, les gens ont un terrain; il n'arrive rien. Ils ne peuvent pas l'utiliser de n'importe quelle façon, parce qu'il y a ce genre d'hypothèque là, si vous voulez, d'avoir, à toutes fins pratiques, une servitude de passage de chemin de fer qui est là. Ce n'est pas vraiment une servitude, mais c'est équivalent à ça. Les gens ont les désavantages et n'ont pas les avantages, et il n'arrive rien en plus.

M. Elkas: Ce n'est pas sûr qu'il n'arrive pas quelque chose. S'il n'exerce pas son pouvoir d'exploiter, au chapitre 5 on en parle, ça va revenir à la personne qui a fait l'expropriation, qui a été expropriée, excusez.

M. Garon: À quel article?

M. Elkas: À 5.

M. Garon: Non, 5 ne dit pas ça. Il ne dit pas ça. C'est le cas, à 4, de celui qui a un décret d'expropriation, qui peut exproprier en tout ou en partie, mais qui n'a pas construit ou qui n'a pas mis de chemin de fer en service. Vous êtes pris avec un corridor là, puis il n'arrive rien. Vous, vous pouvez vendre votre terrain pour autre chose. Vous ne pouvez pas le vendre parce que vous avez ce batêche de corridor là et il n'arrive rien. Alors, vous ne pouvez pas vendre à celui qui aurait intérêt à avoir un chemin de fer, puis vous ne pouvez pas vendre, non plus, à celui qui n'a pas intérêt à avoir un chemin de fer. Vous êtes complètement mal pris parce que vous avez un droit de faire un chemin de fer qui ne se construit pas. S'il n'y en a pas de chemin de fer, vous pouvez vendre pour tel genre de fin, puis, s'il y en a un, vous pouvez vendre pour telle autre fin. Là, vous avez des désavantages des deux bords. Vous êtes mal pris, là.

M. Fournier (Paul-André): Ce qu'on pense, c'est que l'article 4, d'abord, peut s'appliquer à quelqu'un qui n'a pas exercé son droit d'expropriation. C'est ce qu'on visait au départ.

M. Garon: Mais ce n'est pas ça que ça dit.

M. Fournier (Paul-André): Si l'entrepreneur ou le chemin de fer a exercé une partie ou tout son droit d'expropriation, mais n'a pas mis le chemin de fer en service, il y a des capitaux relativement importants qui sont immobilisés dans cette ligne-là. Il ne va pas garder une ligne... S'il ne la met pas en service, il n'a pas intérêt à garder cette ligne-là à dormir, à garder ces terrains-là à dormir, à ne rien faire. Il va devoir soit poursuivre, mettre en service et peut-être finir l'expropriation s'il n'a pas fini l'expropriation au complet, ou alors il va devoir vendre ces terrains-là et, à ce moment-là, c'est l'article 5 qui s'applique. Il ne pourra pas garder une ligne expropriée à ne rien faire compte tenu de

l'argent qu'il a investi effectivement dans cette expropriation-là. Ce n'est pas une situation statique. Il faut qu'il fasse quelque chose avec ça.

M. Garon: Oui, ça, c'est marcher... C'est possible, ce que vous dites. Mais, si vous êtes propriétaire dans ce coin-là, vous ne le saurez pas. Vous allez attendre. Et le ministère va avoir tendance à lui renouveler son permis, son décret. Il va avoir tendance.

M. Elkas: S'il a un projet sérieux et que c'est bien avancé, puis qu'il reste, comme je l'ai mentionné, deux, trois mois, dépendant des problèmes auxquels la personne peut faire face, ça peut être quelque chose qui est justifié. Le délai est justifié, et il peut demander un an de plus. Je pense, comme gouvernement responsable, qu'on serait en mesure de dire: Oui, on reconnaît le délai d'un an.

M. Garon: On a le cas, à Québec, d'Imax, dans le Vieux-Port, un projet qu'il y avait antérieurement. Il n'arrivait rien. De temps en temps, il y avait une grue qui apparaissait là et qui restait là. Us ne faisaient rien. Us voulaient garder le projet vivant, mais il n'arrivait rien. Alors, ceux qui étaient contre étaient furieux et ceux qui étaient pour, bien, ils ne voyaient rien arriver. Tout le monde était de mauvaise humeur parce qu'il y avait des inconvénients de tous les bords. Non seulement ça, il n'est rien arrivé, finalement, le permis est tombé, puis le gars, récemment, je voyais dans le journal qu'il aurait voulu le ravoire. Moi, je suis persuadé que la personne qui fait ça n'est pas de mauvaise foi, mais la banque ne veut pas, mais l'argent ne rentre pas, mais la rentabilité n'est pas prouvée. Il arrive des contraintes ici et là qui font que la personne est mal prise, et ce n'est la faute de personne. Sauf que la loi, à mon avis, devrait être un petit peu plus directrice. Parce qu'on donne des pouvoirs exorbitants à quelqu'un. On ne peut pas lui donner des pouvoirs exorbitants pour rester une patte en l'air. Il a des pouvoirs exorbitants pour donner le service. S'il ne le donne pas, le service, il devrait perdre ses pouvoirs exorbitants, tu sais?

M. Elkas: Son incitatif, lui, c'est de finir à l'intérieur de cinq ans. Je ne suis pas sûr que le gouvernement va lui donner un délai, extensionner le délai s'il a joué à la mère. Excusez l'expression, c'est une expression dont, là, on peut se servir: jouer à la mère.

M. Garon: Quoi?

M. Elkas: Jouer à la mère.

M. Garon: Jouer à la mère, oui.

Le Président (M. Camden): Alors, avant que le train ne se change en citrouille...

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

Le Président (M. Camden): ...est-ce qu'on a le consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de minuit?

M. Garon: Je vais seulement poser une question. Est-ce que le droit est transférable?

Le Président (M. Camden): Il y a autorisation pour poursuivre au-delà,
(minuit)

M. Elkas: Pantoute.

M. Garon: Vous avez l'air d'être hésitant.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, non.

Le Président (M. Camden): M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, le droit n'est pas transférable. C'est un pouvoir qui est attribué à une personne.

M. Garon: O.K. Il faut ajourner.

Le Président (M. Camden): Alors, je constate qu'il n'y pas consentement?

M. Garon: Non, mais je pense que personne ne veut, là. On recommence demain jusqu'à minuit; on a un ordre de la Chambre d'aller jusqu'à minuit.

Le Président (M. Camden): Oui, mais, moi, j'étais parti du principe, sachant fort bien que votre journée ne s'arrêtait pas là.

M. Garon: Non, elle ne s'arrête pas là, ma journée. Je recommence de bonne heure demain matin, il faut que je sois prêt.

Le Président (M. Camden): C'est ce que je croyais. Il n'y a pas consentement. Alors, nos travaux sont donc ajournés sine die.

(Fin de la séance à 0 h 1)