



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 (2)

Le mardi 14 décembre 1993 — No 113

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Étude détaillée

Entreprise de chemin de fer	
Expropriation (suite)	CAE-5821
Certificat d'aptitude	CAE-5824
Tarifs	CAE-5826
Arbitrage de différends	CAE-5826
Règlements	CAE-5832
Disposition pénale	CAE-5832
Dispositions modificatives	
Loi sur les chemins de fer	CAE-5833
Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais	CAE-5833
Loi sur la Communauté urbaine de Montréal	CAE-5833
Loi sur la Communauté urbaine de Québec	CAE-5833
Loi sur les compagnies	CAE-5833
Loi sur les coopératives	CAE-5834
Loi sur les pouvoirs spéciaux des corporations	CAE-5834
Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé	CAE-5834
Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais	CAE-5834
Dispositions transitoires et finales	
Application de dispositions de la Loi sur les transports	CAE-5835
Application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	CAE-5835
Application de la Loi sur les compagnies	CAE-5835
Ministre responsable	CAE-5836
Entreprise de chemin de fer	
Expropriation (suite)	CAE-5836
Arbitrage de différends (suite)	CAE-5839
Dispositions transitoires et finales (suite)	
Entrée en vigueur	CAE-5840

Remarques finales

M. Sam L. Elkas	CAE-5840
-----------------	----------

Autres intervenants

M. Robert Thérien, président

Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante

M. Jean Garon

M. Gérard R. Morin

Mme Louise Bégin

M. Jean-Guy Bergeron

* M. Paul-André Fournier, ministère des Transports

* M. Pierre-Paul Vigneault, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 14 décembre 1993

Étude détaillée du projet de loi 137

(Vingt-deux heures vingt-sept minutes)

Le Président (M. Thérien): Je déclare la séance ouverte. Je veux rappeler le mandat de la commission qui est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 137, Loi sur les chemins de fer. Je demanderais donc à Mme la secrétaire d'annoncer les remplacements, s'il y a lieu.

La Secrétaire: Mme Juneau (Johnson) est remplacée par Mme Carrier-Perreault (Chutes-de-la-Chaudière); Mme Marois (Taillon) est remplacée par M. Dufour (Jonquière) et M. Paré (Shefford) est remplacé par M. Baril (Arthabaska).

Étude détaillée

Entreprise de chemin de fer

Expropriation (suite)

Le Président (M. Thérien): On était, si vous en convenez, à l'article 4. Donc, M. le ministre.

M. Elkas: Est-ce qu'on pourrait retourner à l'article 3? C'est parce qu'on avait une recommandation qu'on attendait du...

Le Président (M. Thérien): Il était suspendu. Donc, on revient à l'article 3, avec plaisir.

M. Elkas: Alors, vu un horaire assez chargé aujourd'hui, je suis en attente, comme les autres membres de la commission, de la recommandation que pourraient nous faire les gens du ministère.

Une voix: Oui.

M. Fournier (Paul-André): Alors, M. le Président, suite à la discussion sur l'article 3, hier, les discussions portaient sur l'encadrement du droit de pénétrer sur la propriété suite à l'obtention d'un pouvoir d'expropriation. On avait parlé des précédents canadiens, et le député de Lévis avait soulevé aussi la possibilité de regarder la législation américaine. On a regardé, notamment, la législation du Vermont, qui est un État qui, je pense, est bien connu pour sa préoccupation face à la protection de la qualité de la vie de ses concitoyens. Et, dans les statuts du Vermont, dans les «titles» 28 à 31, à l'article 13.02, on a trouvé un pouvoir qui est essentiellement identique ou semblable au pouvoir qu'on a prévu dans la loi du Québec, dans le projet de loi 137. Je peux vous en faire la lecture, si vous voulez, en

anglais, bien sûr. Alors, l'article 13.02 se lit: Location of road to be recorded... Est-ce que c'est celui-là?

Une voix: ...

M. Fournier (Paul-André): Je m'excuse. Alors, c'est l'article 13.01, qui se lit: Preliminary survey. A railroad corporation may cause such examinations and surveys for a proposed railway to be made as are necessary for the selection of the most advantageous route and, for such purpose, by its officers, agents and employees, may enter upon lands or waters of a person subject to liability for actual damages. Entry for other purposes shall not be made without the consent of the owner until the damages are agreed upon by the parties or ascertained and paid to the owner or deposited as here and after provided.

M. Garon: C'est une loi qui date de quand?

M. Fournier (Paul-André): La dernière révision qu'on a ici, c'est 1947.

M. Garon: Bien, écoutez, là, ce que je disais, ce n'était pas pour pénétrer, c'était pour faire des travaux. Mais... Surdivision.

Le Président (M. Thérien): Accepté, donc, l'article 3, sur division. Passons à l'article 4. M. le ministre.

M. Elkas: 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.»

Normalement...

M. Garon: Là, vous ne limitez pas le délai de prolongation.

M. Elkas: On ne le limitait pas, non.

M. Garon: Vous n'avez pas eu l'idée de dire: Pour plus de cinq ans... pour plus...

M. Elkas: C'est cinq ans, mais là on peut... Si... À la demande de la personne qui fait l'expropriation... S'il veut en faire une demande au gouvernement, on peut le prolonger pour une période raisonnable.

M. Garon: Oui, c'est parce que, moi, ce que je

crains, c'est qu'on prolonge de cinq ans en cinq ans. Finalement, les droits des gens qui sont... Ça leur cause des préjudices, parce que... Sur division.

Le Président (M. Thérien): Sur division, l'article 4. L'article 5.

M. Elkas: «Avant d'aliéner ou autrement disposer d'un terrain acquis par expropriation en vue de la mise en service d'un chemin de fer ou de l'utiliser à d'autres fins que ferroviaires, son propriétaire doit l'offrir, au prix auquel il l'a lui-même acquis:

«1° à l'exproprié si le chemin de fer n'a pas été mis en service;

«2° au gouvernement dans le cas contraire.

«En cas de refus, il peut en disposer comme il l'entend.»

Ça veut dire qu'il retourne à CN ou CP ou au gouvernement.

M. Garon: C'est parce que, là, vous traitez uniquement du cas d'une ligne de chemin de fer, un chemin de fer qui a été acquis par expropriation, mais on ne parle pas d'une ligne de chemin qui a été acquise autrement que par expropriation et dans le cas où on s'en départirait. Parce qu'on peut l'acquérir autrement que par expropriation. Alors, l'article 5 prévoit le cas d'un terrain acquis par expropriation en vue de la mise en service du chemin de fer. Cet article stipule que le propriétaire doit l'offrir au prix auquel il l'a acquis à l'exproprié ou au gouvernement avant d'en disposer selon sa bonne volonté. Mais qu'arrive-t-il si le terrain n'a pas été acquis par expropriation? En outre, il n'est pas évident que l'article 5 couvre les infrastructures construites sur un terrain acquis par expropriation. (22 h 30)

Par l'article 2 du projet de loi, le gouvernement a protégé l'intérêt public en cas de construction d'un chemin de fer en prévoyant un pouvoir d'expropriation aux compagnies de chemins de fer. Or, la contrepartie à ce pouvoir semble moins forte en cas d'aliénation ou de disposition des lignes de chemins de fer. Il faudrait peut-être prévoir un amendement afin que tout démantèlement de ligne de chemin de fer soit autorisé par le gouvernement et cela, après la tenue obligatoire d'audiences publiques qui pourraient être tenues par la Commission des transports, qui ferait la recommandation au ministre.

Parce que là, ça peut être acquis par expropriation ou pas nécessairement par expropriation, mais ça peut ne pas être dans l'intérêt public qu'on liquide tout ça. Là, ici, tout ce qu'on prévoit, c'est l'aliénation ou la disposition autrement d'un terrain acquis par expropriation en vue de la mise en service d'un chemin de fer ou de l'utiliser à d'autres fins que ferroviaires. Là, le propriétaire doit l'offrir au prix où il l'a lui-même acquis à l'exproprié ou au gouvernement. Ça ne prévoit pas les autres cas. Ça ne prévoit pas la ligne elle-même. Ça prévoit d'offrir le terrain, mais il peut ne pas être dans

l'intérêt public de liquider la ligne. Il peut ne pas être dans l'intérêt public de... C'est pour ça qu'il me semble qu'il aurait été mieux si vous aviez dit: Avant d'aliéner ou autrement disposer d'un terrain acquis — enlevez «par expropriation» — d'un terrain... en vue de la mise en service d'un chemin de fer ou de l'utiliser à d'autres fins que ferroviaires. Ou encore, du chemin de fer lui-même, qu'on doit l'offrir, qu'il ne puisse pas être démantelé sans que le gouvernement ait son mot à dire après les audiences publiques, possiblement par... Le fédéral a ça, ces pouvoirs-là; nous, on ne les a pas. Et là, la Commission des transports pourrait enquêter publiquement pour voir si c'est dans l'intérêt public ou non qu'on liquide ce chemin de fer là.

M. Fournier (Paul-André): Oui. Alors, d'une part, dans la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, la loi qui a été adoptée en 1988, il y a une disposition qui prévoit qu'avant d'abandonner une voie ferrée, le chemin de fer, son propriétaire, en fait, doit aviser, doit publier un avis. Je peux vous faire lecture ici. C'est l'article 48 de la Loi sur la sécurité qui prévoit que: «L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé ne peut abandonner de façon permanente l'exploitation de tout ou partie d'une voie de guidage, sans avoir fourni au ministre un préavis de trois mois.

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

J'ajouterais qu'il y a une modification proposée à cet article-là dans la présente loi qui prévoit l'obligation de publier cet avis-là dans un quotidien diffusé dans le territoire où se trouve le chemin de fer.

M. Garon: Mais croyez-vous que cette disposition-là est suffisante?

M. Fournier (Paul-André): Le texte de l'article 5, le 2°, si vous voulez, dans le fond, se lit de la façon suivante: «Avant d'aliéner ou autrement disposer d'un terrain acquis par expropriation en vue de la mise en service d'un chemin de fer ou de l'utiliser à d'autres fins que ferroviaires, son propriétaire doit l'offrir [...] 1° à l'exproprié si le chemin de fer n'a pas été mis en service; 2° au gouvernement dans le cas contraire.» Et, bien sûr, il peut y avoir négociation sur: Est-ce qu'on utilise... Est-ce que le gouvernement acquerra le terrain seulement ou les rails avec?

M. Elkas: Alors, le chemin de fer opère... Il n'opère pas. Il doit le remettre à CN ou CP, dépendant à qui l'exproprié...

M. Garon: Ça, c'est...

M. Elkas: Si CN ou CP ne l'exploite pas, moi, je voudrais savoir, est-ce qu'il pourrait le démanteler ou il doit l'offrir au gouvernement avant?

M. Garon: Il pourrait le démanteler. On dit qu'il doit offrir le terrain. On peut lire qu'«avant d'aliéner ou autrement disposer d'un terrain acquis par expropriation en vue de la mise en service d'un chemin de fer ou de l'utiliser à d'autres fins que ferroviaires, son propriétaire doit l'offrir...» On dit: le terrain acquis par expropriation, c'est tout. Moi, je pense que ça ne va pas assez loin, ça. Parce que, là, il faut considérer que les chemins de fer vont dépendre du ministre; ils ne dépendront plus du fédéral du tout, du ministre, n me semble...

M. Fournier (Paul-André): M. le Président, dans l'article 2 du projet de loi 137 qui se lit comme suit: «Le gouvernement peut...» Je vais vous en faire lecture. «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.»

Ce pouvoir-là du gouvernement permettrait d'attribuer à un promoteur intéressé de reprendre le chemin de fer qui serait offert en vente ou mis en vente, permettrait au gouvernement d'attribuer à ce promoteur-là le pouvoir d'exproprier le chemin de fer au complet, y compris les installations ferroviaires et non pas seulement le terrain.

M. Garon: Je vais vous donner un exemple concret de ce que je veux dire, là; je pense que je ne suis pas clair. Les gens qui vont acheter le chemin de fer, je ne sais pas d'où il part là...

M. Elkas: Limoilou?

M. Garon: Non, je ne pense pas. Limoilou...

M. Elkas: Clermont?

M. Garon: Clermont. Bon. Supposons que le gars dit: Moi, ce chemin de fer là, ce n'est pas assez payant. Je vends les rails pour le vieux fer. C'est un bel emplacement sur le bord de l'eau, je vends ça pour des chalets. Qu'est-ce qui pourrait l'empêcher?

M. Elkas: Il ne peut pas changer la vocation, non.

M. Garon: Où? C'est marqué où?

M. Fournier (Paul-André): Le 2°, qui dit qu'avant d'utiliser à d'autres fins que ferroviaires son propriétaire doit l'offrir au gouvernement. S'il y a un changement de vocation du terrain, de l'emprise ferroviaire, ce terrain-là doit d'abord être offert au gouvernement. Il y a droit de préemption du gouvernement.

M. Garon: Où? Lisez-le donc, ce que vous dites là, qui est dit à 2.

M. Fournier (Paul-André): «Avant d'aliéner...» (22 h 40)

M. Garon: Oui. Acquis par expropriation. Il n'a pas été acquis par expropriation. Ce n'est pas couvert par ça du tout. Lui, il a acheté ça du Canadien Pacifique. Il n'est pas couvert, en fait. Parce que c'est ça que je disais tantôt. On couvre seulement «avant d'aliéner ou autrement disposer d'un terrain acquis par expropriation». Lui, il ne l'a pas acquis par expropriation; il a acheté une ligne de voie ferrée. Il dit: Moi, je n'en ai plus besoin. Je vends tout le fer pour le vieux fer. Je ne sais pas comment il l'a payé. Je vends ça pour le vieux fer. J'ai des beaux sites sur le bord de l'eau. Je vends ça pour des chalets sur le bord de l'eau. J'ai 100 milles de terrain sur le bord de l'eau.

M. Morin: Il n'y a rien qui l'empêche.

M. Garon: Non, il n'y a rien qui l'empêche. Ça serait terrible, tu sais.

M. Morin: Dans le cas d'un accord de gré à gré, il n'y a rien qui l'empêche.

(Consultation)

Le Président (M. Thérien): Est-ce qu'on est prêt à orienter la commission?

M. Elkas: On serait prêt à travailler sur l'amendement, et je suis d'accord avec le député de Lévis que, non seulement par voie d'expropriation, mais par voie d'achat, je pense qu'on doit se protéger, et j'avais demandé la question, et peut-être que j'ai mal compris l'expression, mais, en lisant en anglais, c'est très, très clair pour moi: «Before alienating or otherwise disposing of land acquired by way of expropriation», tu sais, ça se limite. Alors, il faudrait ajouter...

M. Garon: Terrain ou chemin de fer.

M. Elkas: Non, mais c'est...

M. Garon: Quand, dans le cas d'un chemin de fer, il devrait y avoir un... La Commission des transports fait des audiences publiques pour voir si c'est d'intérêt public ou de faire des recommandations au ministre, et le ministre peut dire, oui ou non, s'il est d'accord. Ça peut être indifférent, mais ça peut être d'intérêt public. Le gouvernement peut dire: Prenez cette ligne-là. Il l'ajoute, il l'achète, pour une raison ou pour une autre, parce qu'ils veulent l'opérer, mettons, pour des fins de tourisme et de ski. Le ministre peut avoir intérêt, lui, à ce que les gens prennent ça plutôt que de prendre — tu sais, à Clermont, il y a du papier, il y a toutes sortes d'affaires de même — il peut y avoir intérêt à ce qu'ils transportent des matières pesantes par ce chemin-là, pour protéger ces chemins-là, et là, il dit: Moi, je ne veux pas du tout. Vous l'avez essayé pour le

tourisme, mais il pourrait être utilisé pour d'autres fins. Ce n'est pas d'intérêt public d'enlever cette ligne-là.

Le Président (M. Thérien): M. le député de Lévis, si tout le monde est d'accord, les gens peuvent peut-être travailler à un amendement, suspendre cet article-là et continuer...

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Thérien): ...jusqu'à temps qu'on... Je pense que les officiers du ministère vont se pencher là-dessus et proposer quelque chose tantôt. L'article 6.

M. Garon: Alors, S, en suspens?

Le Président (M. Thérien): Oui, suspendu.

Certificat d'aptitude

M. Elkas: Article 6: «Tout transporteur ferroviaire doit obtenir, par voie de requête écrite, un certificat d'aptitude délivré par la Commission des transports du Québec avant d'exercer ses activités de transport ferroviaire en dehors des limites d'un site commercial ou industriel qui lui appartient.»

C'est une vérification, en effet, et on a... On a un amendement, M. le Président.

Le Président (M. Thérien): Oui. Il y a un amendement.

(Consultation)

Le Président (M. Thérien): Je vais faire la lecture de l'amendement. Donc, l'amendement se lit comme suit: Remplacer, dans la quatrième ligne de l'article 6 du projet de loi, les mots «en dehors» par ce qui suit: «, sauf le transporteur ferroviaire qui n'exerce ses activités qu'à l'intérieur».

M. Elkas: Le port de Montréal, exemple, qui exerce son pouvoir à l'intérieur de son territoire, alors, je pense que ça clarifie un peu mieux.

Une voix: C'est seulement une clarification.

M. Elkas: Oui, c'est une clarification.

M. Garon: C'est régulier, ça? C'est une disposition régulière dans les...

M. Fournier (Paul-André): C'est prévu aussi dans la loi fédérale, c'est une disposition qui vise à protéger les expéditeurs, les riverains.

M. Garon: O.K. L'amendement, adopté, et l'article 6, tel qu'amendé, adopté.

Le Président (M. Thérien): L'amendement, adopté; l'article 6, adopté. On passe à l'article 7 et on change de président.

M. Elkas: «Le certificat d'aptitude est délivré si le requérant fournit à la Commission:

«1° une attestation d'assurance responsabilité civile conforme au montant déterminé par règlement et couvrant tous les dommages causés au cours d'activités ferroviaires;

«2° un engagement de l'assureur à aviser la Commission en cas d'annulation, de non-renouvellement ou de réduction de la couverture;

«3° les renseignements et les documents prescrits par règlement.

«Le requérant peut être dispensé par la Commission de l'assurance s'il produit une preuve de solvabilité conforme aux exigences réglementaires.

«Si le transporteur est appelé à utiliser tout ou partie d'un chemin de fer ayant fait l'objet d'un abandon il y a un an ou plus suivant la date indiquée, selon le cas, à l'arrêt d'abandon prévu par la loi de 1987 sur les transports nationaux [...] ou à l'avis d'abandon visé à l'article 48 sur la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé [...], il doit produire une déclaration sous serment faite par un ingénieur ayant fait l'inspection du chemin de fer, selon laquelle ce chemin de fer peut être utilisé en toute sécurité sans qu'il soit nécessaire de procéder à des travaux de construction visés par la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé.

«Le requérant doit, en outre, payer les frais de délivrance du certificat prescrits par règlement.»

Il n'y a aucun texte actuel, c'est un nouveau texte.

M. Garon: Le quatrième paragraphe: «Le requérant peut être dispensé par la Commission de l'assurance s'il produit une preuve de solvabilité conforme aux exigences réglementaires.» Est-ce que c'est un peu la même disposition que pour l'assurance automobile? Au fond, on s'assure ou bien on...

M. Elkas: Tu t'assures...

M. Garon: ...ou bien on a un montant qu'on garantit par cautionnement ou autrement.

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

M. Garon: Ce serait des dispositions équivalentes?

M. Fournier (Paul-André): C'est des dispositions équivalentes qui s'appliquent à de grandes entreprises, en général.

M. Garon: Au lieu de payer une assurance, ils mettent un montant...

M. Fourrier (Paul-André): En garantie.

M. Garon: ...qui leur rapporte des intérêts et qui sert à garantir leur solvabilité en cas de réclamation.

M. Fournier (Paul-André): Oui.

M. Garon: C'est ça?

M. Fournier (Paul-André): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 7?

M. Morin: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Dubuc.

M. Morin: Une information: Je voudrais savoir si c'est habituel qu'on exige qu'un rapport d'ingénieur soit déposé sous serment? Généralement, on exige de la part du transporteur qu'un examen soit fait par... Normalement, la signature de l'ingénieur... Est-ce que c'est habituel? Je ne sais pas, j'ai l'impression que c'est la première fois que je vois ça, qu'on l'exige. C'est un peu comme si on demandait à un médecin ou à un ingénieur ou à un notaire, un avocat, de jurer que ce qu'il signe... En tout cas, à partir d'un professionnel qui est régi, quand même, pas des... Est-ce que c'est exceptionnel? Et je voudrais savoir pourquoi. Pourquoi on exige que l'examen ou le rapport soit assermenté par un ingénieur?

(22 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Me Vigneault.

(Consultation)

M. Elkas: Dans l'achat de Limoilou-Murray Bay, où l'ensemble a été vérifié par un ingénieur, à savoir s'il a été assermenté, de dire qui c'était, si ce qu'il avait déposé était exact, c'est...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Nous, on a pris le précédent dans la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé qui parle d'un rapport, d'un affidavit, et la nouvelle rédaction que l'on nous a proposée, au ministère de la Justice, pour remplacer F affidavit, c'est la déclaration sous serment.

Maintenant, c'est l'article 17 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé qui a servi de précédent, et cet article-là avait été adopté sur le modèle de la Loi sur la sécurité ferroviaire au fédéral. Ce n'est pas un précédent de demander une déclaration assermentée d'un ingénieur.

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

M. Morin: Ça va. Remarquez que je ne veux pas faire de bataille là-dessus, sauf que, si j'étais ingénieur, j'aimerais moins ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 7 est adopté?

M. Garon: Je vais demander une question: Le rapport de l'ingénieur, il est valable pour combien de temps? On dit: Fait un rapport, mais il est valable pour l'éternité ou...

(Consultation)

M. Elkas: Il fait un rapport sur l'état de l'emprise ou du chemin de fer, puis c'est à la personne qui va l'opérer à s'assurer qu'il le maintient. Est-ce que j'ai tort?

Une voix: Est-ce qu'il a tort? Ha, ha, ha!

Une voix: Notre perception, Paul-André.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Fournier.

M. Fournier (Paul-André): Merci. Notre perception, c'est que le rapport qui aurait plus que quelques mois, on exigerait qu'il soit refait, et s'il dépassait un an, comme on exige un rapport après plus d'un an d'abandon, si le rapport lui-même avait plus d'un an, il est sûr qu'il ne serait plus valable. C'est clair que ça s'arrêterait là.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 7, adopté. J'appelle l'article 8.

M. Garon: L'article 8, M. le ministre, si vous voulez laisser lire la présidente, vous avez beau.

M. Elkas: O.K., merci.

M. Garon: Ça va vous faciliter la tâche.

M. Elkas: Vous êtes bien aimable.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article?

M. Garon: Oui. Vous avez une belle voix.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, mon Dieu!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): «Le titulaire d'un certificat d'aptitude doit, dans les quarante-huit heures, informer la Commission de tout changement dans les renseignements ou documents fournis en application de l'article 7.»

Des commentaires, M. le ministre?

M. Elkas: Cette disposition a pour objet de permettre que la Commission puisse être informée dans les plus brefs délais de tout changement dans les renseignements requis en vertu de l'article 7, vu l'importance.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 8, adopté. J'appelle l'article 9: «La Commission peut, après avoir donné à l'intéressé l'occasion de présenter ses observations, d'office ou à la demande du Procureur général ou de toute personne intéressée, suspendre pour la période qu'elle détermine ou révoquer un certificat d'aptitude, si son titulaire:

«1° l'a obtenu sur la foi de renseignements erronés ou faux;

«2° n'est plus assuré ou solvable conformément à l'article 7.

«La suspension ou la révocation a effet à compter de la date de sa signification à l'intéressé ou à toute autre date ultérieure déterminée dans la décision.

«Le transporteur ferroviaire doit alors cesser ses activités de transport ferroviaire.»

M. Garon: Adopté.

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

Tarifs

L'article 10: «La présente section s'applique aux transporteurs ferroviaires qui offrent leurs services contre rémunération.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 10, adopté. Article 11: «Un transporteur ferroviaire doit, dans les sept jours de la demande d'un expéditeur, lui produire un tarif relatif aux services de transport ferroviaire indiqués par l'expéditeur.

«Lorsque la demande concerne l'établissement d'un tarif conjoint entre plusieurs transporteurs ferroviaires, ces transporteurs doivent s'entendre sur l'établissement de ce tarif et le produire à l'expéditeur dans les quinze jours de sa demande.

«À défaut d'entente à l'expiration de ce délai, chacun des transporteurs doit produire son tarif à l'expéditeur dans les quarante-huit heures.

«Tout tarif doit être établi conformément au règlement.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 11,

adopté. Article 12: «La Commission peut, d'office ou sur demande, faire des recherches et colliger des renseignements à des fins de statistiques sur toute question concernant les prix ou les conditions applicables à un transport ferroviaire.

«Elle peut, dans le cas de la médiation ou d'arbitrage prévu à la section IV, transmettre, sur demande, au médiateur ou à l'arbitre, une information obtenue en vertu du premier alinéa.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 12, adopté. Article 13: «Le transporteur ferroviaire doit fournir à la Commission tous les renseignements qu'elle exige pour l'application de l'article 12, y compris la production de contrats de transport ferroviaire que les parties ont convenu de garder confidentiels.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 13, adopté. Article 14: «Une personne qui, dans l'application de la présente loi ou de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, prend connaissance d'un contrat confidentiel de transport ferroviaire, ne peut, sous réserve du deuxième alinéa de l'article 12, divulguer les renseignements contenus dans ce contrat.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 14, adopté.

Arbitrage de différends

Article 15: «Peut être soumis à un arbitre...

M. Garon: Moi, je voudrais, au point de départ de l'article 15, poser une question générale, qui s'applique à tout le chapitre, là, plutôt que de revenir à toutes les places, puis demander où on devrait en parler, là. C'est que, on introduit, par les articles 15 à 36, un mécanisme d'arbitrage des différends portant sur le croisement d'un chemin de fer à un autre, les services de transport entre transporteurs ferroviaires et le transport ferroviaire d'un bien d'un expéditeur captif. Le projet de loi propose un arbitre pour trancher les différends.

Certains dossiers peuvent être très complexes et représenter une tâche très lourde et difficile pour une seule personne. Dans ces cas, il nous semble que trois personnes ne seraient pas inutiles, dans certains cas, pour trancher les différends. Un groupe de trois arbitres pourrait être d'autant plus justifiable que le mécanisme d'arbitrage de différends prévu par le projet de loi ne prévoit pas la possibilité d'appeler d'une décision; la décision est toujours finale. Est-ce qu'on a, quand on a

fait cette disposition — le secteur de l'arbitrage des différends — regardé les autres lois? Est-ce que, dans les autres lois, il y a toujours un seul arbitre ou s'il peut y avoir des cas d'importance capitale ou de grande importance où on dit: On serait mieux d'avoir trois arbitres plutôt qu'un seul arbitre, un genre de tribunal d'arbitrage? Parce que c'est une grosse question, puis un gars tout seul, bien, c'est... Je me pose la question si, dans les autres législations...

M. Elkas: C'est à la charge de la personne... Et, même à ça, c'est...

Une voix: C'est lui qui le choisit aussi. Il faudrait qu'il en choisisse trois?

M. Elkas: Non, je pense que le président pourrait décider, si c'est une grosse... dépendant de l'ampleur de l'enquête, la Commission peut désigner plus qu'une personne, ne pas se limiter nécessairement à un. Ils pourraient aller à deux. Ils pourraient aller à trois.

(Consultation)

M. Elkas: ...avoir de la flexibilité. Je vous comprends de vouloir au moins une flexibilité, de dire que le président puisse...

M. Garon: Bien, c'est eux autres qui paient. Je pense, j'imagine que c'est eux autres qui le paient.

M. Elkas: ...c'est eux qui le paient — puis que le président décide, lui, si ça vaut la peine d'en avoir deux, même si la loi fédérale dit seulement un. Je ne sais pas ce qu'ils disent aux U.S., mais il me semble que... Si c'est un cas assez important, qu'on ait la flexibilité d'en ajouter un ou deux, dépendant de l'importance.

M. Garon: Ils n'en mettraient pas deux, ils en mettraient trois, sans doute.

M. Elkas: Trois, excuse.

M. Garon: Oui, pour des cas majeurs. Mais c'est pour ça que je me demandais si... Dans la législation autre, qu'est-ce qu'il y a comme...

M. Fournier (Paul-André): Au fédéral, c'est un arbitre.

M. Garon: Dans tous les cas?

M. Fournier (Paul-André): Dans tous les cas. On s'est inspiré, je crois, du Code du travail.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est le Code du travail qui nous a servi de modèle.

M. Garon: Pardon?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est le Code du travail qui nous a servi de modèle.

M. Garon: Oui, mais, dans le Code du travail, il y a des cas de trois arbitres, par exemple, où chaque partie en nomme un, puis les deux ensemble en nomment un autre.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est des assessseurs.

M. Garon: Oui...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ce n'est pas des...

M. Garon: ...des assessseurs.
(23 heures)

M. Vigneault (Pierre-Paul): Nous, on a exigé que l'arbitre soit une compétence du domaine ferroviaire plutôt que de lui donner des assessseurs.

M. Garon: L'arbitre est payé par qui?

M. Elkas: Les parties.

M. Garon: C'est pour ça, moi, que je leur aurais donné le choix entre un arbitre et un tribunal, sachant qu'ils ne prendraient pas un tribunal d'arbitrage de trois personnes, d'autant plus qu'ils paient les frais. Mais il y a des cas, ça peut être complexe... Mais, en tout cas, je vous pose la question simplement.

(Consultation)

M. Garon: Non, non. Moi, je posais la question, là, puis vous me dites, la loi fédérale, il n'y en a rien qu'un, ça a toujours opéré de même. Donc, il n'y a pas eu de demande d'en avoir plus que ça, semble-t-il.

M. Fournier (Paul-André): Non.

M. Garon: S'il n'y a pas eu de demande, vraiment, d'en avoir plus qu'un... Là, le fédéral opère avec un arbitre. On me dit qu'il n'y a pas de cas où... qu'il n'y en a pas trois. Qu'est-ce que t'en penses, toi, Gérard? Maintenant, les gens qui paient...

M. Elkas: Us vont s'en choisir un bon. Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein?

M. Elkas: J'espère qu'ils vont s'en choisir un bon!

M. Garon: Ce n'est pas comme dans la fonction

publique. Les frais d'arbitrage sont aux frais du gouvernement. Quand c'est à la charge d'un autre, tu peux en nommer trois facilement. Mais quand c'est à tes frais, là, tu dis: S'il y en a un, bon, on s'entend sur un bon arbitre qui a de la crédibilité. Je comprends.

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

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 15 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 16. «La partie requérante doit transmettre à la Commission copie de la dernière offre qu'elle a faite à l'autre partie et, le cas échéant, copie de la dernière offre qu'elle a reçue de celle-ci.

«Sur réception de ces documents, le président de la Commission avise l'autre partie de la demande d'arbitrage.»

M. Garon: La Commission, c'est la Commission de quoi, ça?

M. Fournier (Paul-André): La Commission des transports du Québec.

M. Garon: O.K. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 16, adopté. L'article 17: «Le président de la Commission, s'il estime que l'intérêt des parties le requiert peut, avec leur consentement, les déferer à un médiateur qu'il désigne au sein de la Commission.»

M. Garon: Adopté.

M. Morin: Mme la Présidente.

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

M. Morin: ...peut-être vérifier la ponctuation. Il y a peut-être une petite erreur de ponctuation. C'est juste ça. Je ne veux pas...

La Présidente (Mme Bélanger): «Le président de la Commission, s'il estime que l'intérêt des parties le requiert peut...»

M. Morin: Bien, c'est justement: «le requiert — virgule — peut, avec le consentement...»

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Ça prend un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça prend un amendement écrit.

M. Morin: Ça ne prend pas un amendement.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui.

M. Elkas: Est-ce qu'elle est dans le projet de loi tel quel?

M. Morin: Je pensais qu'ils feraient ça, moi, là, dans...

La Présidente (Mme Bélanger): La virgule n'est pas là.

M. Elkas: Non, non. Mais... Peut-être que, dans le projet de loi, il est...

M. Morin: Avoir su que ça aurait pris un amendement, je n'en aurais pas parlé.

La Présidente (Mme Bélanger): «Le président de la Commission, s'il estime que l'intérêt des parties le requiert — virgule — peut...»

M. Garon: On pourrait mettre une virgule après «requiert» puis enlever les deux autres qui suivent.

M. Elkas: L'erreur est dans la loi aussi.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: L'erreur est dans la loi. Non seulement dans nos cahiers, mais dans la loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Je l'ai, la loi, moi, là. Puis l'erreur est là.

M. Morin: Bien sûr. D'ailleurs, je ne me serais pas inspiré d'autres documents que la loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, bien là, il y a un amendement. On peut poursuivre. C'est juste une virgule, en fait?

M. Garon: Bien, à ce moment-là, ce serait peut-être mieux d'en mettre une après «requiert» puis enlever celle qu'il y a après «peut» puis celle après «consentement».

M. Morin: Non, non. Ne compliquez pas ça. Ce n'est pas ça que j'ai fait comme motion, vous, là. Je vais être obligé de voter contre si vous faites ça. Ça prend une virgule de plus, pas pour en remplacer une autre, pas pour la changer de place!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va le suspendre en attendant.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 18: «Une médiation ne peut se prolonger au-delà de trente jours après la date de la nomination du médiateur, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

«Toute information verbale ou écrite recueillie pendant la médiation est confidentielle et ne peut être divulguée qu'avec le consentement des parties.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 18 est adopté. Article 19: «Le médiateur transmet son rapport de médiation au président et, le cas échéant, copie de l'entente signée par les parties.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 19 adopté. Article 20: «Dans les cas où il n'y a pas eu d'entente, le président avise les parties qu'il défère le différend à l'arbitrage.

«Celles-ci ont dix jours à compter de cet avis pour choisir un arbitre. À défaut d'entente, le président nomme un arbitre d'office et fixe ses honoraires. L'arbitre nommé d'office est choisi sur une liste dressée à tous les cinq ans par le président, après consultation du ministre des Transports. Le président peut, de la même manière, modifier la liste à tout moment.

«Le président nomme également le greffier.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 20, adopté. Article 21: «Un arbitre doit être un expert du domaine ferroviaire. Il ne doit avoir aucun intérêt dans le différend qui lui est soumis ni avoir agi à titre de représentant d'une partie.»

M. Garon: Jamais. C'est ça que ça veut dire? Jamais?

La Présidente (Mme Bélanger): «...est soumis ni avoir agi à titre de représentant d'une partie».

M. le ministre.

M. Garon: Ça va. C'est...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 21, adopté. Article 22: «En cas d'empêchement d'agir de

l'arbitre, il est remplacé suivant la procédure prévue pour la nomination originale.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 22, adopté. Article 23: «Les séances d'arbitrage sont publiques; l'arbitre peut toutefois, d'office ou à la demande de l'une des parties, ordonner le huis clos.»

M. Garon: Adopté.

M. Morin: Mme la Présidente...

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

M. Morin: ...juste une petite question là-dessus, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Il manque une virgule encore?

M. Morin: Ça me fatigue qu'on énonce qu'un arbitrage est public, mais qu'en même temps l'arbitre peut ordonner qu'il se fasse à huis clos. Est-ce qu'à ce moment-là je dois comprendre que ça se réfère, peut-être en partie ou en totalité, à l'article 18, par exemple, où on mentionne que: «Toute information verbale ou écrite recueillie [...] est confidentielle...», où il y a certaines divulgations d'informations, bien sûr, qui sont d'intérêt privé, qui, évidemment, que ne doivent pas être... Donc, le promoteur, le transporteur ont droit à la confidentialité, et c'est à partir de ce principe-là que le président, c'est-à-dire l'arbitre, peut imposer le huis clos. Si c'est ça, je dois conclure que c'est implicite, sauf que c'est faire preuve d'une foi inébranlable au législateur ou à...

M. Elkas: Il devient... Il est public. Il peut devenir à huis clos pendant la...

M. Morin: Oui.

M. Elkas: ...chose s'il y a un débat, mettons, sur des informations qui sont assez confidentielles, sur le tarif, exemple, et les coûts d'exploitation qui amènent à fixer les tarifs.

M. Morin: C'est ce que j'ai compris...

M. Elkas: Oui.

M. Morin: ...Mme la Présidente. C'est ce que j'ai compris, sauf que, dans un article de loi, ça me surprend qu'on n'ait pas au moins fait référence que le huis clos... Bien, il doit être limité à ça. Je suis convaincu que c'est pour ça que l'arbitre le ferait...

M. Elkas: Oui, moi aussi.

M. Morin: ...sauf qu'à partir du moment où c'est une loi publique, et vous énoncez le principe que des séances sont publiques, mais qu'en même temps il peut ordonner le huis clos, il faut que ça soit balisé. Il faut que ça soit restreint à...

M. Elkas: Mais tu peux...Ça va être difficile à restreindre. On ne peut pas mettre une partie de la séance ou la séance publique, dire: 40 % va être public et 60 %...

M. Morin: Non, non, je comprends. Ce n'est pas dans ce sens-là que je dis ça, là!

M. Elkas: Non, je m'excuse, je n'ai pas bien saisi.

M. Morin: Bien non! Ha, ha, ha! Ce n'est pas ça que j'ai voulu dire, mais sauf que, comprenez, si vous dites: Les audiences sont publiques...

M. Elkas: Oui.

M. Morin: ...mais, tout de suite, vous vous revirez de bord: mais l'arbitre peut décréter le huis clos.

M. Elkas: Ah! O.K. Au début.

M. Morin: Ce n'est plus aussi public. Je veux dire, décréter des audiences publiques, là, c'est un principe, là, je veux dire. Ce n'est pas juste une petite modalité, là.

M. Fournier (Paul-André): Alors, Mme la Présidente, on aurait pu peut-être baliser, mais c'est difficile de prévoir toutes les circonstances qui peuvent exiger le huis clos. Il est, par exemple, de pratique, devant l'Office national des transports, de laisser une certaine marge de manoeuvre aux commissaires pour décréter un huis clos. Les informations les plus courantes qui exigent le huis clos sont, bien sûr, les informations de coûts des transporteurs, mais ça peut aussi porter sur des informations sur de la technologie, par exemple, ou ça peut porter sur des informations de marché, en particulier. Et ça devient... Si on les énumère toutes, finalement, on... Je pense qu'il faut laisser une certaine discrétion à l'arbitre d'apprécier le bien-fondé du huis clos. C'est difficile de le baliser. Il peut se présenter toutes sortes de circonstances qui justifient le huis clos ou non.
(23 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Morin: Ça va, il faut bien, là, parce que je sais que le ministre a hâte d'avoir son projet de loi, mais, en temps normal, là, je ne le prendrais

pas de même. C'est deux choses qui vont... deux principes qui s'opposent. Mais pour les circonstances, et comme ce n'est pas moi qui suis le porte-parole officiel...

M. Garon: Non, non. Dis ce que tu veux.

M. Morin: ...je m'en remets à mon cher collègue.

M. Elkas: Excuse. Est-ce que je peux vous citer l'article 82 du Code du travail?

La Présidente (Mme Bélanger): L'harmonie! C'est beau, l'harmonie!

M. Elkas: «Les séances d'arbitrage sont publiques; l'arbitre peut toutefois, de son chef ou à la demande de l'une des parties, ordonner le huis clos.» Ça, c'est dans le Code du travail.

M. Garon: C'est parce qu'il...

M. Elkas: La séance...

M. Garon: ...peut y avoir des affaires confidentielles. Les gens ne veulent pas... Il peut y avoir des... faire des prix et des affaires de même; ils ne veulent pas.

Mme Bégin: Oui, mais il y a toujours quelqu'un qui peut le demander, le huis clos; la personne ou la partie peut toujours le demander, le huis clos. C'est une possibilité. On lui...

M. Morin: D'ailleurs, c'est ça qu'il...

Mme Bégin: Bien oui.

M. Morin: ...mentionne: c'est d'office ou à la demande.

Mme Bégin: Quand on déclarera, je ne sais pas, s'ils mettent en oeuvre... ils mettent en preuve, je veux dire...

M. Garon: Non, ça peut être l'arbitre lui-même qui veut poser des questions...

Mme Bégin: Oui.

M. Garon: ...et il sent que ça va être mieux qu'il y ait le huis clos...

Mme Bégin: Oui.

M. Garon: ...à cause des questions qu'il veut poser.

Mme Bégin: Oui, oui.

M. Garon: Ou encore quelqu'un d'autre qui a une preuve à faire et il ne veut pas non plus qu'il y ait...

Mme Bégin: Il ne veut pas déclarer ses états financiers ou des choses de même; il pourra demander le huis clos.

M. Garon: Moi, je trouve que ça permet beaucoup de souplesse.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. L'article 23, adopté?

M. Garon: Article 23, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 24: «L'arbitre procède en toute diligence à l'instruction du différend selon la procédure et le mode de preuve qu'il juge appropriés.

«Il a tous les pouvoirs d'un juge de la Cour supérieure pour la conduite des séances d'arbitrage; il ne peut cependant imposer l'emprisonnement.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 24, adopté. L'article 25: «Sur demande des parties ou de l'arbitre, les témoins sont assignés par ordre écrit, signé par le greffier. Celui-ci peut faire prêter serment.

«Toute personne dûment assignée devant un arbitre et qui refuse de comparaître ou de témoigner peut y être contrainte suivant le Code de procédure civile (L.R.Q., chapitre C-25).»

M. Garon: Continuez.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon, excusez-moi! «Les témoins ont droit à la même taxe que devant la Cour supérieure. Elle est payable par la partie qui les a assignés ou interrogés.»

M. Elkas: On s'inspire du Code du travail encore, les articles 84, 85 et 86.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 25, adopté?

M. Garon: Oui, mais là, pourquoi vous avez des taxes là-dessus? Ils paient l'arbitre.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, les témoins.

Une voix: Pour défrayer...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est les témoins qui ont le droit à...

M. Elkas: Taxe des témoins.

M. Garon: O.K., O.K. Ça marche, oui, oui, c'est correct, c'est moi qui étais dans l'erreur, je pensais à autre chose.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 25, adopté. L'article 26: «L'abandon de l'arbitrage par la partie qui en a fait la demande doit être notifié par écrit à l'arbitre et au greffier.»

M. Garon: Non, je pensais que c'étaient des taxes d'arbitrage, comme les timbres de la Cour supérieure. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 26, adopté. L'article 27: «Le greffier communique, selon le cas, à l'arbitre ou aux parties tout document qu'il reçoit aux fins de l'arbitrage.»

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 27, adopté. L'article 28: «À moins que les parties n'en conviennent autrement, la sentence de l'arbitre doit être rendue dans les soixante jours de sa nomination.

«Toutefois, le président de la Commission peut, s'il le juge dans l'intérêt de la justice et des parties, accorder un délai supplémentaire n'excédant pas trente jours, lequel peut, aux mêmes conditions, être prolongé à nouveau.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 28, adopté. L'article 29: «L'arbitre peut imposer aux parties de lui soumettre chacune une offre finale dans le délai qu'il fixe. Il tranche en faveur de l'une ou l'autre de ces offres.

«À défaut d'offre finale d'une partie, il peut imposer celle de l'autre partie.

«L'arbitre peut, pour un motif prévu à l'article 31, modifier l'offre qu'il impose.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 29, adopté. L'article 30: «À tout moment avant sa sentence finale, l'arbitre peut rendre toute décision intérimaire qu'il croit juste et utile.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 30,

adopté. L'article 31: «Dans sa sentence l'arbitre tient notamment compte:

«1° de la sécurité ferroviaire;

«2° pour la fixation de l'indemnité, de la juste valeur commerciale des services de transport ferroviaire et, compte tenu des investissements privés, des installations utilisées.»

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Ça doit arriver au même sens que le fédéral.

M. Fournier (Paul-André): Oui.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 32: «La sentence arbitrale doit être écrite et motivée.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 32, adopté. L'article 33: «L'arbitre transmet l'original de la sentence à la Commission et en expédie, en même temps, copie à chaque partie.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 33, adopté. Article 34: «La sentence de l'arbitre lie les parties pour une durée d'au moins un an et d'au plus deux ans. Toutefois, les parties peuvent à tout moment convenir d'en modifier tout ou partie du contenu.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 34, adopté. Article 35: «La sentence a l'effet d'une entente signée par les parties.

«Elle peut être exécutée sous l'autorité d'un tribunal compétent, sur poursuite intentée par une partie.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 35, adopté. Article 36: «Les frais de la médiation et de l'arbitrage sont à la charge des parties, à part égale, même dans le cas d'abandon de la médiation ou de l'arbitrage.»

M. Garon: Adopté.

Règlements

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, article 37, Les règlements.

«Le gouvernement peut, par règlement:

«1° déterminer les montants minima d'assurance que doit fournir un transporteur ferroviaire;

«2° déterminer les exigences auxquelles doit satisfaire la preuve de solvabilité destinée à remplacer une attestation d'assurance et déterminer le montant minimum garantissant la solvabilité;

«3° prescrire les renseignements et les documents que doit fournir un requérant pour obtenir un certificat d'aptitude;

«4° prescrire les conditions d'établissement d'un tarif pour un service de transport ferroviaire demandé par un expéditeur;

«5° prescrire le montant des frais payables pour le certificat d'aptitude et pour la médication prévue à l'article 17.»

M. Garon: Adopté.

Disposition pénale

La Présidente (Mme Bélanger): Chapitre IV, les dispositions pénales.

«38. En cas d'infraction à l'article 6 ou 8, au troisième alinéa de l'article 9, au premier ou troisième alinéa de l'article 11 ou à l'article 13, le contrevenant est passible d'une amende de 1000 \$ à 6000 \$.»

M. Garon: Est-ce que c'est les mêmes amendes qu'au fédéral ou si c'est différent?

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

M. Elkas: C'est différent.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 38.

M. Garon: C'est quoi, au fédéral, dans des cas semblables?

M. Fournier (Paul-André): On les a regardées, mais, honnêtement, là...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Au fédéral, habituellement, c'est une amende maximum.

M. Garon: Pardon?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Au fédéral, habituellement, c'est une amende maximum qui est prévue, uniquement. Il n'y a pas de minimum.

M. Garon: Mais, est-ce que c'est le même maximum?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, je ne crois pas.

M. Garon: Vous ne vous en rappelez pas?

(Consultation)

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans la loi nationale des transports de 1987, on a des amendes qui peuvent aller... des amendes maximales de 5000 \$ pour une personne physique et de 25 000 \$ pour une personne morale, pour des déclarations qui sont fausses ou trompeuses.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 38, adopté.

Dispositions modificatives

Loi sur les chemins de fer

Chapitre V, les dispositions modificatives: La Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., chapitre C-14) est abrogée.

M. Garon: C'est celle-là qu'elle va remplacer. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 39, adopté.

Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais

Article 40: L'article 186 de la Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais (L.R.Q., chapitre C-37.1) est abrogé.

M. Garon: Ça dit quoi? Ça dit quoi, l'article 186?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'était la disposition qui prévoyait que l'ancienne Loi sur les chemins de fer ne s'appliquait pas.

M. Garon: Adopté.

Loi sur la Communauté urbaine de Montréal

La Présidente (Mme Bélanger): Article 40, adopté. Article 41: L'article 306.58 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal (L.R.Q. chapitre C-37.2) est abrogé.

M. Garon: Adopté.

Loi sur la Communauté urbaine de Québec

La Présidente (Mme Bélanger): Article 42: L'article 203 de la Loi sur la Communauté urbaine de Québec (L.R.Q., chapitre C-37.3) est abrogé.

M. Garon: Adopté.

Loi sur les compagnies

La Présidente (Mme Bélanger): Article 43: L'article 6 de la Loi sur les compagnies (L.R.Q., chapitre C-38) est modifié par la suppression, dans les huitième, neuvième, dixième et onzième lignes, de «, excepté pour la construction et l'exploitation de chemins de fer, autres que les tramways existants et dont les voies ferrées ne servent qu'à un service urbain exploité entièrement au Québec». (23 h 20)

M. Garon: Quel est le but de cette disposition?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est la disposition qui permet l'incorporation en vertu de la Loi sur les compagnies.

M. Garon: Alors, vous enlevez l'exception pour les chemins...

M. Vigneault (Pierre-Paul): On enlève l'exception.

M. Garon: Je comprends. Ça va, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 43 est adopté. L'article 44: L'article 123.5 de cette loi est modifié par la suppression, dans les quatrième et cinquième lignes, des mots «pour la construction et l'exploitation de chemins de fer et».

M. Garon: Quel est le but de la disposition?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est la même chose, ça appartient à IA.

M. Garon: Ça marche. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 44, adopté. L'article 46.

M. Garon: L'article 45.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 45, je m'excuse: L'article 124 de cette loi est modifié par la suppression, dans les troisième et quatrième lignes du paragraphe 1°, de «, sauf pour la construction et l'exploitation des chemins de fer,».

M. Garon: Puis là?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est pour la partie II. C'est la même explication pour la partie H.

M. Garon: Ça va. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 45, adopté.

Loi sur les coopératives

L'article 46.

M. Garon: L'article 46, c'est la même chose pour une coopérative de chemins de fer.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est ça, oui.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 46, adopté.

Loi sur les pouvoirs spéciaux des corporations

L'article 47...

M. Garon: Ça va. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté.

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé

L'article 48: L'article 4 de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., chapitre S-3.3) est modifié par le remplacement, dans les troisième et quatrième lignes du deuxième alinéa, de «d'un kilomètre» par «deux kilomètres».

M. Garon: C'était quoi, ça?

M. Fournier (Paul-André): C'est essentiellement la concordance avec la Loi sur la qualité de l'environnement.

M. Garon: Pardon?

M. Fournier (Paul-André): C'est une disposition pour rendre la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé concordante avec la Loi sur la qualité de l'environnement, qui prévoit cette distance-là déjà.

M. Garon: Ça va. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 48, adopté. L'article 49: L'article 48 de cette loi est modifié par l'insertion, après le premier alinéa, de l'alinéa suivant:

«Il doit également, dans le cas d'un chemin de fer, faire publier ce préavis dans un quotidien diffusé dans le territoire où se trouve le chemin de fer.»

M. Garon: C'est pour quelle fin?

M. Fournier (Paul-André): Pour les fins d'abandon. Le propriétaire du chemin de fer doit publier son intention d'abandonner.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 49, adopté. L'article 50: L'article 87 de cette loi est abrogé.

M. Garon: C'est quoi?

M. Fournier (Paul-André): L'article 87 est l'article qui prévoyait que les sommes recueillies par le fonds d'inspection des chemins de fer étaient versées dans un fonds d'inspection qui n'a jamais été utilisé. C'est une disposition absolument désuète.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 50, adopté.

Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais

À l'article 51, il y a un amendement. C'est:

1° Remplacer, dans la deuxième ligne de l'article 51 du projet de loi, ce qui suit: «(1993, chapitre 244)» par «(indiquer ici le numéro du chapitre, dans les lois de 1993, du projet de loi 244)».

2° Remplacer le paragraphe 1° de l'article 51 du projet de loi par le suivant:

1° la suppression, dans les cinquième et sixième lignes du premier alinéa, des mots «et avec l'autorisation du ministre des Transports».

M. Garon: Que est le but de l'amendement?

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

La Présidente (Mme Bélanger): Au lieu de «septième et huitième lignes».

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans le premier amendement, c'est la référence au chapitre dans les lois de 1993 qui est incorrecte dans le projet de loi. Dans le deuxième amendement, c'est la référence à la ligne qui est incorrecte.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 51, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 52:

L'article 4 de cette loi est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

M. Garon: C'est quoi?

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

M. Elkas: Il y a concordance parce que cette compagnie sera dorénavant régie par la Loi sur les chemins de fer... la Loi sur les compagnies, pas les chemins de fer.

M. Garon: L'ancienne loi, là, celle qu'on vient d'abroger?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 52, adopté.

Dispositions transitoires et finales

Application de dispositions de la Loi sur les transports

L'article 53: «Les dispositions de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12) qui ne sont pas incompatibles avec la présente loi et qui régissent les enquêtes, les pouvoirs de la Commission et de ses membres, les décisions de la Commission, ainsi que la révision et l'appel de ces décisions s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, aux affaires soumises à la Commission en vertu de la présente loi.»

M. Garon: Adopté.

Application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 54: «La Commission peut agir, conformément à l'article 151 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (L.R.C., 1985, chapitre 28, 3e supplément), et obliger tout propriétaire d'un chemin de fer à raccorder son chemin de fer à un chemin de fer visé par cette loi.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 54 est adopté.

Application de la Loi sur les compagnies

À 55, il y a un amendement: Insérer, dans la cinquième ligne du troisième alinéa de l'article 55 du projet de loi...

Une voix: Il y a un amendement? On ne l'a pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il y a un amendement: Insérer, dans la cinquième ligne du troisième alinéa de l'article 55 du projet de loi et après le mot «administration», ce qui suit: «, aux objets».

Une voix: Les objets?

La Présidente (Mme Bélanger): Aux objets, a-u-x, entre parenthèses... entre guillemets, c'est-à-dire.

(Consultation)

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 55, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Un instant. Vous ne l'avez pas lu.

La Présidente (Mme Bélanger): «La section I du chapitre XVIII de la Loi sur les compagnies s'applique à compter de (insérer ici la date de l'entrée en vigueur de la présente loi) aux compagnies de chemin de fer à capital-actions constituées par une loi.

«À la date figurant sur le certificat de continuation visé à l'article 123.136 de la Loi sur les compagnies, la loi constituant en corporation la compagnie dont l'existence est continuée cesse d'avoir effet.

«Toute compagnie visée au premier alinéa qui n'aura pas obtenu ce certificat de continuation, le 1er juillet 1994, devient régie par la Partie I de cette loi, et la loi constituant en corporation une telle compagnie cesse d'avoir effet à compter de cette date, sauf pour les dispositions relatives au siège social, au conseil d'administration et au capital-actions.»

Puis là, ça va être «aux objets et au capital-actions». C'est là l'amendement que ça...

M. Garon: Quel est le but de cette disposition?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il a un double but. Le premier, c'est de s'assurer la continuation des compagnies actuelles qui ont été incorporées par loi spéciale. Elle va être continuée, selon la partie IA de la Loi sur les compagnies. C'est le premier but.

Le deuxième but, c'est qu'il y a plusieurs compagnies de chemin de fer qui ont été constituées par loi du Québec à une époque où les compagnies étaient considérées comme locales, qui ont été déclarées par la suite à l'inventaire général du Canada. Alors, dans une hypothèse où elles redeviendraient locales, ces compagnies-là seraient régies par la partie I de la Loi sur les compagnies.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 55,

adopté tel qu'amendé. «56. Les compagnies de chemin de fer visées au premier alinéa de l'article 55 peuvent...» Il y a un amendement? Ah bon! C'est parce qu'il y a une faute, là: Remplacer, dans la septième ligne du deuxième alinéa de l'article 56 du projet de loi, le mot «chemins» — au pluriel — par le mot «chemin» — au singulier. L'amendement est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 56. «Les compagnies de chemin de fer visées au premier alinéa de l'article 55 peuvent, sur demande auprès de la Commission, dans les trois mois de la date inscrite sur le certificat de continuation visé à l'article 123.136 de la Loi sur les compagnies, obtenir le certificat d'aptitude prévu par le chapitre II.

«La Compagnie 2972-8979 Québec inc, constituée le 12 mars 1993, en vertu de la partie LA de la Loi sur les compagnies peut, sur demande auprès de la Commission dans les trois mois de (insérer ici la date de l'entrée en vigueur de la présente loi), obtenir sans autre formalité, sur production de l'autorisation du ministre des Transports requise en vertu du deuxième alinéa de l'article 2 de la Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais, le certificat d'aptitude prévu par le chapitre II.

«Une demande visée au premier alinéa est accordée sans autre formalité lorsqu'elle se rapporte à un chemin de fer exploité à la date de la demande.»

M. Garon: Est-ce que c'est le chemin de fer La Pêche, Hull-La Pêche? Wakefield?

M. Fournier (Paul-André): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Le petit Choo-Choo?

M. Garon: Le Choo-Choo?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 56, adopté tel qu'amendé?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 57. (23 h 30)

M. Garon: Le train qui déraile et qui remonte sur ses rails!

M. Elkas: Ça va te rester, ça, Alain!

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça va lui rester.

M. Garon: Comment ça? Elle était bonne!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 57, il y a un amendement. C'est: Remplacer, dans la première ligne de l'article 57 du projet de loi, le chiffre «5» par le chiffre «6».

Alors, ça se lit ainsi: «L'article 6 ne s'applique aux compagnies de chemin de fer visées au premier alinéa de l'article 55 ou au deuxième alinéa de l'article 56 qu'à compter du 1er juillet 1994.» Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: C'est pourquoi, ça?

M. Vigneault (Pierre-Paul): La référence à l'article 5 est inexacte. On devrait plutôt référer à l'article 6.

M. Garon: L'amendement c'est correct, ça, mais c'est le reste. Pourquoi ça s'applique à partir du 1er juillet 1994?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est la date d'entrée en vigueur de la loi.

M. Garon: Ah oui? O.K. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 57, adopté.

Ministre responsable

L'article 58: «Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi.»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 59. Il y a des articles suspendus... des articles suspendus.

Entreprise de chemin de fer

Expropriation (suite)

L'article 5.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Article 5: «Avant d'aliéner ou autrement disposer d'un terrain acquis par expropriation en vue de la mise en service d'un chemin de fer ou de l'utiliser à d'autres fins que ferroviaires, son propriétaire doit l'offrir au prix auquel il l'a lui-même acquis:

«1° à l'exproprié si le chemin de fer n'a pas été mis en service;

«2° au gouvernement dans le cas contraire.

«En cas de refus, il peut en disposer comme il l'entend.»

M. Garon: Est-ce qu'il y a un amendement?

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Elkas: Bien, oui, oui. Il y a un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 5?

M. Elkas: Ah oui!

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! Bien, je ne l'ai pas, moi.

M. Elkas: Voulez-vous, avant de lire, peut-être... Excusez, M. Vigneault.

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur.

Une voix: M. Vigneault, on travaille là-dessus, là. Ne partez pas avec!

M. Garon: ...ça vous aurait pris comme leader, là!

La Présidente (Mme Bélanger): On va le lire avant.

M. Elkas: On va faire la lecture, M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Insérer, avant l'article S du projet de loi, l'article suivant: 4.1. Il y avait l'article 4. Avant l'article 5, c'est l'insertion d'un nouvel article. Ce n'est pas l'article 5 qui est amendé. C'est un nouvel article.

Une voix: Ce serait un nouvel article.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! Alors, l'article 4.1: «Avant d'abandonner de façon permanente l'exploitation de tout ou partie d'un chemin de fer, son propriétaire doit l'offrir au gouvernement au prix auquel il l'a lui-même acquis.»

Ça rassemble à l'article 5.

Une voix: L'article S, c'est les terrains.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, l'article 5, c'est les terrains.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le nouvel article offre un droit de préemption sur la ligne de chemin de fer elle-même au gouvernement avant qu'elle soit abandonnée. Et l'article S, par la suite, prévoirait la vente des terrains, une fois que le chemin de fer a été abandonné.

M. Garon: Bien, c'est parce que... Je comprends ce que vous faites, mais, moi, j'aurais aimé mieux que... En tout cas, je comprends, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais, regardez, là, M. le député de Lévis...

M. Garon: Je comprends. On...

La Présidente (Mme Bélanger): ...au lieu de dire: insérer avant l'article S, tu ajoutes un article 4.1.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. À part la méthode qu'on l'offre au gouvernement, on peut l'acheter. Moi, j'aurais rajouté peut-être une notion d'intérêt public, ici. Le chemin de fer ne peut pas être abandonné pour des fins d'intérêt public, mais je comprends ce que vous faites. C'est une autre manière, là, mais...

M. Elkas: On arrive à la même chose.

M. Garon: Oui, mais c'est parce que le monde a tendance à offrir au gouvernement ses affaires, tu sais. Le gouvernement, ce n'est pas un «jack-of-all-trades». Il ne peut pas être dans toutes les business. Alors, moi, je trouve qu'il... Vous savez, vous faites un chemin de fer. Vous pouvez faire un chemin de fer. On a eu toutes sortes de pouvoirs pour faire ça. On a fait ça. Après ça, on dit... Il n'y a pas d'intérêt public, tu sais.

Regardez au fédéral. C'est parce que, là, c'est la méthode québécoise. Moi, j'aurais aimé mieux la méthode fédérale, tu sais, qui vous dit... Ça n'a l'air de rien, là. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais la méthode fédérale, qui dit quoi, au fond? Elle dit... On déclare des choses d'intérêt public. Regardez dans l'Ouest, là, les compagnies de chemin de fer veulent abandonner des lignes, et le chemin de fer dit: Non, vous ne les abandonnez pas. C'est d'intérêt public que... Il n'a pas besoin de racheter. Là, c'est parce qu'on passe la facture au gouvernement. Tu sais, il me semble que ce n'est pas nécessaire, ça. À mon avis, ça serait mieux qu'on dise: Le gouvernement, après une enquête ou une audience publique, déclare qu'il est de l'intérêt public de garder ce chemin de fer là. Ça finit là. Tu l'opères ou bien tu le vends, mais il ne disparaît pas.

M. Elkas: C'est au gouvernement de décider s'il disparaît ou non.

M. Garon: C'est ça. Le gouvernement, c'est lui qui est responsable de l'intérêt public. Tu sais, je prends le chemin de fer, par exemple, de Clermont: quelqu'un voudrait s'en débarrasser, par exemple. Le gouvernement dit: Non. Je ne veux pas l'acquérir. Je ne veux pas l'opérer, moi. Je ne suis pas une compagnie de chemin de fer. Mais sauf que je dis qu'il est d'intérêt public, puis vous ne pouvez pas le liquider. Trouvez-vous un acheteur. Tu sais. Il faut...

Une voix: Il pourrait les forcer.

M. Garon: C'est ça. Le gouvernement le sait en démon, dans l'Ouest. C'est 22 000 km de chemin de fer qui sont déclarés d'intérêt public, déficitaires.

M. Elkas: Oui, mais je pense que ça prend fin, ça.

M. Garon: 22 000 km de chemin de fer déficitaires déclarés d'intérêt public! C'est quelque chose, tu sais. Nous autres, on liquide tout. Vous faites disparaître tout.

M. Elkas: Si on le fait disparaître dans l'Ouest...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: ...il ne faudrait pas l'assumer ici, non plus.

M. Garon: Non, non. Mais, moi... Le gouvernement ne le fera pas pour des mauvaises raisons. Si le chemin de fer, il n'est plus utile, il ne sert plus à rien, il ne gardera pas d'intérêt public des chemins de fer qui ne sont pas utiles. Pourquoi il ferait ça? Mais il serait prudent, à ce moment-là, parce que... À part de ça, tout le monde, au Québec, veut s'approprier toutes sortes d'affaires, les affaires des autres. Au Québec, on a une mentalité, une drôle de mentalité, tu sais. Quand c'est un autre qui paie, on peut faire dépenser n'importe quoi, puis, quand la responsabilité va être à un autre, là, on est prêt... Non, on veut acquérir le bien d'un autre. Mais quand tu as une belle ligne de chemin de fer qui est là, tout le monde, les gars qui ont des bicycles, ils veulent la prendre. On va faire du bicycle à la place!

M. Elkas: ...vélo...

M. Garon: Mais il y a une ligne de chemin de fer qui est là...

M. Elkas: Vélo rail.

M. Garon: ...puis ça a coûté... Souvent, on ne serait pas capable de les refaire à nos frais, ces lignes de chemin de fer là.

M. Elkas: Oui. Ça, c'est sûr.

M. Garon: On ne serait pas capable de les refaire aujourd'hui. Moi, je dis: Avant de scraper une ligne de chemin de fer qui est là, qui a été bâtie au 19^e siècle — au 19^e siècle, oui, il ne faut pas aller trop loin — la refaire, aujourd'hui, coûterait une fortune. Moi, je pense que l'État doit se demander: C'est d'intérêt public ou non, qu'elle disparaisse, cette ligne-là? Moi, c'est ça que je veux dire, au fond. Parce que...

M. Elkas: Quand on veut...

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On se donne le pouvoir de la garder, avec cet amendement-là.

M. Garon: Oui, mais là, vous l'achetez. Vous êtes obligé d'acheter. Tout le monde vont vous offrir leurs bebelles, tu sais.

M. Elkas: Une minute! Si c'est dans notre intérêt de la maintenir, comme tu dis...

M. Garon: Moi, je ne vois pas pourquoi le gouvernement serait obligé de l'acheter.

Une voix: ...

M. Garon: Pardon?

Mme Bégin: ...gouvernement qui est obligé de l'acheter?

M. Garon: Non, mais il devrait avoir la possibilité de faire comme dans l'Ouest: interdire de l'abandonner.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Deux-Montagnes.

M. Bergeron: Voici. Si je comprends bien l'objection du député de Lévis, là, c'est: En cas de refus, il peut en disposer comme il l'entend. C'est là votre objection. Si on ajoutait...

M. Garon: Non.

M. Bergeron: ...M. le ministre, après ça: En cas de refus, il peut en disposer comme il l'entend, en autant que le ministère des Transports est d'accord.

M. Garon: Non.

M. Bergeron: À ce moment-là, il y a une protection...

M. Garon: Non, ici, c'était rien que les terrains acquis par expropriation. Ce n'était pas ça. Ils ont raison de vouloir rajouter un autre article; je pense qu'ils font bien. Mais, moi, je pense que le gouvernement peut soit l'acquérir, s'il le veut — on peut laisser cette possibilité-là — ou déclarer qu'il n'est pas d'intérêt public...

M. Elkas: Mais, si...

M. Garon: ...de la faire disparaître, je ne sais pas, ou de...

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

Mme Bégin: Mais est-ce qu'on peut obliger une entreprise privée, qui n'est pas subventionnée, de continuer une ligne de chemin de fer qui, elle, est déficitaire? Ça serait à peu près ça si on obligeait. On dit: C'est dans l'intérêt public que tu la continues. Et le propriétaire ou l'entrepreneur fait des pertes avec ça, puis on dit: Dans l'intérêt public, continue. Je trouve que c'est un peu aller fort. On ne peut tout de même pas demander à quelqu'un de se faire hara-kiri.

M. Elkas: Moi, ce que j'aime, c'est qu'elle revient au gouvernement, puis qu'elle décide. Puis c'est là, comme on parlait l'autre jour, tu sais. Tu regardes le transport, que ce soit ferroviaire ou routier, tu dis que ça serait à mon avantage d'en mettre un peu, d'argent, pour sauver mon routier. C'est que nous, on prenne la décision, puis si...

M. Garon: Pas nécessairement mettre de l'argent, là. Je pense que...

M. Elkas: Ça pourrait aller aussi...

M. Garon: ...si les normes de la pesanteur, ou les normes d'utilisation des routes étaient plus sévères, les gens voudraient prendre les chemins de fer ou prendre le bateau, pas prendre la route pour briser la route avec des charges trop pesantes. Et là, ça générerait un trafic sur le chemin de fer qui le rendrait rentable, puis, en même temps, tu enlèves des pesanteurs qui brisent la route. Moi, je ne trouve pas ça correct quand une automobile... Moi, j'ai une Honda qui ne pèse rien, qui ne brise pas les routes. Je paie tant par année. Je vais en voir un autre qui se promène avec un mastodonte. Il scrape les routes, puis il paie un peu plus cher, à peine, tu sais.

M. Elkas: Un quoi?
(23 h 40)

M. Garon: Il paie un peu plus cher, puis je trouve que ça n'a pas de bon sens. Il devrait payer... C'est lui qui brise les routes, ce n'est pas moi. Alors... Un mastodonte, un mammoth, si vous voulez.

La Présidente (Mme Bélanger): ...camions, des mastodontes.

M. Garon: Alors, moi, je pense que ça devrait être... le prix devrait être un peu en fonction de l'utilisation des routes. Pardon?

M. Elkas: Avec ce projet de loi là, justement, on donne...

M. Garon: Et là, ça permettrait...

M. Elkas: On donne à une personne une option,

là. C'est ce qui est intéressant dans ce projet de loi, c'est que le camionneur, la personne qui en fait, du transport, peut décider...

M. Garon: L'article 4.1, c'est mieux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le 4.1, c'est... L'amendement, c'est: Insérer, après l'article 4 du projet de loi, l'article suivant:

«4.1. Avant d'abandonner de façon permanente l'exploitation de tout ou partie d'un chemin de fer, son propriétaire doit l'offrir au gouvernement au prix auquel il l'a lui-même acquis.»

Il faut faire des photocopies ou si ça vous suffit, la lecture?

M. Garon: Oui, oui. La lecture suffit, mais j'aimerais ça, avoir une photocopie. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté... C'est-à-dire l'article 4.1 est adopté. L'article 5: «Avant d'aliéner ou autrement disposer d'un terrain acquis par expropriation en vue de la mise en service d'un chemin de fer ou de l'utiliser à d'autres fins que ferroviaires, son propriétaire doit l'offrir, au prix auquel il l'a lui-même acquis:

«1° à l'exproprié si le chemin de fer n'a pas été mis en service;

«2° au gouvernement dans le cas contraire.

«Et en cas de refus, il peut en disposer comme il l'entend.»

Ça va pour 5? C'est le même débat.

M. Garon: Un instant.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 5, qui avait été suspendu.

M. Garon: Adopté.

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

Arbitrage de différends (suite)

Alors, il y avait eu un amendement à l'article 17, la virgule de M. le député de Dubuc. Article 17: Ajouter, dans la deuxième ligne de l'article 17 du projet de loi, après le mot «requiert» ce qui suit: «»

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 17 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'étude du projet de loi... Ah! 59. Je m'excuse.

Dispositions transitoires et finales (suite)**Entrée en vigueur**

Bon. Il y a un amendement à l'article 59 parce qu'il y a une faute. On a marqué «julleb».

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): On a marqué «julleb». Ça doit être un Beauceron qui a écrit ça.

M. Garon: On a marqué quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): «Julleb».

M. Garon: Ah! c'est vrai, «julleb».

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il faut marquer...

M. Elkas: Attention, là! Ne parlez pas des Beaucerons, là...

Une voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Moi, les Beaucerons...

M. Elkas: ...ma mère vient de la Beauce.

La Présidente (Mme Bélanger): ...ils ont un accent Monsieur...

Une voix: Vigneault.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Vigneault...

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): ...vous venez de...

M. Vigneault (Pierre-Paul): De la Côte-Nord.

La Présidente (Mme Bélanger): ...de la Côte-Nord ou des îles-de-la-Madeleine?

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

La Présidente (Mme Bélanger): De Havre-Saint-Pierre.

M. Garon: Il a un accent, lui aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui. Je pensais que c'était...

M. Garon: Je me demandais d'où il venait parce qu'il a un accent...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pensais que c'était un accent des Îles-de-la-Madeleine. Alors, l'amendement...

M. Garon: ...quand il dit «avant».

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement, c'est: Remplacer, dans l'article 59 du projet de loi, le mot «julleb» par le mot «juillet».

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 59 est adopté. Est-ce que l'étude du projet de loi... Est-ce que le projet de loi... Est-ce que les intitulés, chapitres et sections de ce projet de loi sont adoptés?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le titre du projet de loi, Loi sur les chemins de fer, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que, M. le ministre, vous voulez faire une motion de renumérotation? Parce qu'on a ajouté des articles. Vous dites: Oui, je veux faire...

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la motion de renumérotation est adoptée. Alors, est-ce que l'ensemble du projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'ensemble du projet de loi 137 est adopté. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques finales?

Remarques finales

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Oui. Vous ne pouvez pas vous imaginer, Mme la Présidente, comme ça fait plaisir de voir ce projet de loi adopté ce soir. J'ai partagé avec le député de Lévis mes inquiétudes et puis le pourquoi de ce projet de loi. Je pense que j'ai aussi mentionné au député de Lévis: à part des gens qui siègent sur cette commission, je ne pense pas qu'il y ait grand monde qui voie l'importance de ce projet de loi puis où ça peut nous apporter. On a vu, comme on l'a mentionné assez souvent, un transfert de marchandises et de personnes à partir du ferroviaire aller sur le routier. On se demande bien des questions aujourd'hui; on a trop perdu. On voit des liens assez importants qui se font entre le Québec et nos voisins et, de plus en plus, on voit des gens comme

l'industrie du camionnage qui s'intéressent au chemin de fer, et c'est là qu'on voit la preuve de l'intermodalité.

Et puis je remercie les membres de cette commission, mais j'aimerais aussi remercier l'équipe du ministère des Transports qui ont une vision, eux aussi, et je tiens à remercier énormément Paul-André Fournier, ça fait assez longtemps qu'il travaille sur le dossier. Je sais que, lui, il doit être heureux aussi de voir ce projet de loi. Ça a été un obstacle en ne l'ayant pas. Là, on va pouvoir s'établir des politiques, aller de l'avant, aller chercher des gens pour en faire, du marketing de nos chemins de fer.

J'aimerais aussi remercier Me Franchie De Champlain, Me Pierre-Paul Vigneault, Alain Labonté, Me Louise Doyle et Me Anne Delisle, qui est notaire, qui forment l'équipe, les membres de notre commission, je l'ai mentionné, et vous, M. le député de Lévis, qui avez été avec nous et votre recherchiste, qui nous a supporté dans ce projet. Et ça fait plaisir. C'est sûr que ce n'est pas souvent qu'on s'entend sur certaines choses, mais...

M. Garon: ...

M. Elkas: ...aujourd'hui, on voit qu'on le fait au nom de notre société, et puis je pense que ça va pour tout l'ensemble des régions. Merci beaucoup.

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

M. Garon: Alors, comme vous l'avez remarqué, j'ai changé d'accompagnateur parce que mon accompagnateur habituel, il fallait qu'il aille faire la garde de ses enfants ce soir. Alors, comme je ne voulais... Comme j'ai toujours cru à ça, alors, quand ça arrive... Les gens qui travaillent avec moi savent que je crois à ça, qu'on aille garder les enfants de temps en temps. Ils savent que, quand ils me le demandent, je peux difficilement le refuser. Alors, c'est pour ça que j'ai changé, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est pour ça que c'est allé si bien?

Une voix: C'est ça.

M. Garon: Non! C'est parce que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...j'avais toutes les notes. Je l'avais dit d'ailleurs au ministre, que c'étaient les premiers articles qui avaient des débats qui portaient à discussion, et, comme on s'était bien entendus sur l'ordre des choses aujourd'hui, je pense que les travaux se sont améliorés. J'ai l'impression, des fois, que, si vous aviez pris le député de Charlesbourg comme leader du gouvernement, il y a bien des choses qui auraient été plus vite.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est le

choix du premier ministre. Alors, moi, en tant que présidente, je pense que j'aimerais ça que toutes les commissions parlementaires se déroulent sur ce rythme. Ça a été très agréable. Alors, je souhaite bonne nuit à tout le monde.

La communion... La commission... C'est un peu plus dur pour la voix, par exemple. La commission suspend ses travaux... ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 23 h 48)