

FINANCEMENT DU TRRAMM

CANQ
TR
BSM
142

469392

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

FINANCEMENT

DU TRRAMM

DOCUMENT PRELIMINAIRE

Bureau du Sous-ministre,
Service des Relations
Extraministérielles.

par: Albert Turgeon, Ing.,
Février 1975

CANQ
TR
BSM
1A2

ABREVIATIONS

CCT	:	Commission Canadienne des Transports
MAM	:	Ministère des Affaires Municipales du Québec
MAU	:	Ministère des Affaires Urbaines du fédéral
MDT	:	Ministère des Transports du fédéral
MEER	:	Ministère de l'Expansion Economique et Régionale du fédéral
MTQ	:	Ministère des Transports du Québec
OPDQ	:	Office de Planification et de Développement du Québec
PAU	:	Plan d'aménagement urbain
PT	:	Plan de Transport
SCHL	:	Société Centrale d'Hypothèque et de logement du fédéral
SHQ	:	Société d'Habitation du Québec
TRRAMM	:	Transport Régional Rapide de la zone Aéroportuaire Montréal Mirabel

LISTE DES ANNEXES

- #1 Résumé des possibilités de financement selon la loi C-27.
- #2 Article #45 de la loi nationale sur l'habitation
article #66 de la loi de la Société d'Habitation du Québec.
- #3 Programme des transports du parti libéral fédéral
(Highlights of the liberal party transportation programme).
- #4 Résumé de l'aide financière accordée en vertu de la loi C-27.
- #5 Loi C-27.
- #6 Autres documents:
 - Contenu d'une demande d'aide financière
 - Contenu d'un plan d'aménagement urbain
 - Contenu d'un plan de transport

A la suite d'une lettre de M. de Bel-
leval transmettant le désir de M. Fullerton d'obtenir
un rapport sur les sources de financement du TRRAMM,
une recherche a été effectuée pour explorer les diver-
ses possibilités. Bien que cette étude n'a pas la pré-
tention d'être finale et complète, considérant le court
délai à notre disposition, elle peut permettre un sui-
vi plus systématique aux discussions qui ont et doivent
avoir lieu et agencer les divers programmes.

Ce rapport est un bref compte rendu
de ce qui en est présentement et peut servir à explo-
rer de nouvelles sources budgétaires. Il s'ensuit bien
entendu que les sources mentionnées ici ne sont néces-
sairement pas complètes. En effet plusieurs des orga-
nismes contactés ne se sont pas encore réellement impli-
qués ou encore n'ont pas été approchés ou sensibilisés
afin de prévoir des sources de financement pour le pro-
jet TRRAMM. Il faut donc considérer ce rapport comme
un aperçu de la situation et une amorce du dossier de
financement qui va se préciser dans le temps à la suite
des rencontres des autorités concernées.

Présentement l'estimé du projet est
d'environ 1/2 milliard et comme il semble que ce mon-
tant variera selon la décision qui sera prise concer-
nant l'emplacement et la réalisation, compte tenu de

2/...

ce facteur, les sources de financement sont donc énumérées par programmes et par organismes en omettant les montants. Par contre pour les contributions fédérales, le pourcentage est indiqué lorsque cela était stipulé dans les programmes ou les textes de lois.

La participation financière des municipalités a été pratiquement exclue car leur contribution viendra à la suite de discussions. L'émission a été aussi motivée par la situation financière déficitaire des organismes qui s'occupent de transports en commun et auxquels le ministère des transports provincial verse des subventions. Cela n'empêche pas de canaliser la participation des municipalités par le truchement d'une politique de tarification. Il en résulte que les deux sources majeures retenues sont le gouvernement fédéral et celui de la province.

Tel que demandé le rapport vise à couvrir trois aspects soit: les sources existantes, celles appréhendées et enfin une comparaison avec d'autres projets aux Etats-Unis.

Pour scruter et énumérer les sources existantes, la difficulté majeure vient du fait que ce projet est entièrement nouveau tant au Québec qu'au Canada donc les programmes opérationnels ne sont pas légions dans ce secteur, toutefois le tableau suivant en indique les principales sources.

SOURCES EXISTANTES

<u>ACTIVITES</u>	<u>ORGANISMES</u>		<u>PROGRAMMES OU REMARQUES</u>
	<u>FEDERAUX</u>	<u>PROVINCIAUX</u>	
Etudes	PAU PT	MAU(50%) MDT(50%)	Possibilité 100% par le MEER
Achat de terrain urbain	SCHL(90%)	SHQ(5%)	Collectivité nou- velle - Municipa- lité fournit 5% Prêt, article No. 45 loi nationa- le - article no 66 loi provinciale (annexe no 2)
<u>INFRASTRUCTURE</u>			
Expropriation pour la voie		MTQ	
Déplacement des servi- ces publics	MDT-CCT Caisse 80%		C-27 (Annexes #1 et #4)
Aménagement des voies ferrées	MDT		"
Croisement étagé	MDT-CCT		"
Reconstruction	MDT-CCT		"
<u>EQUIPEMENTS FIXES</u>			
Ateliers ou dépôts	-	-	Le sources provien- dront de nouveaux programmes ou de réorientation de pro- grammes existants.
Gare	-	-	
Stationnement	-	-	
Matériel roulant	MEER		Subvention au fabricant

4/...

Malheureusement étant donné la situation actuelle du projet, il est très difficile d'évaluer la proportion du projet pouvant être financée par les sources énumérées auparavant. Afin d'en déduire un chiffre significatif, il faudrait connaître le projet un peu plus en détail et les coûts correspondants, ainsi que les programmes de façon plus précise.

Il s'ensuit qu'il est prématuré de risquer un chiffre dans ce rapport mais peut être que ceux qui ont suivi le projet depuis le début peuvent mieux l'estimer.

Les sources appréhendées énumérées dans le tableau suivant originent surtout de nouvelles orientations, de déclarations, des possibilités énoncées par le Bill C-27 et aussi de renseignements obtenus voulant que le financement fasse l'objet d'une entente auxiliaire spéciale. Il est difficile d'en faire une liste exhaustive étant donné que plusieurs programmes sont en gestation et aussi que les orientations évoluent concernant les transports dans leur ensemble. Il y a donc de nombreux programmes à examiner et à mettre en marche, cela viendra à la suite de rencontres et de négociations assidues aux niveaux supérieurs des organismes mentionnés.

SOURCES APPREHENDÉES

<u>ACTIVITES</u>	<u>ORGANISMES</u>		<u>PROGRAMMES OU REMARQUES</u>
	<u>FEDERAUX</u>	<u>PROVINCIAUX</u>	
Etudes	PAU PT	MAU(50%) MDT(50%)	Possibilité 100% par le MEER
Achat de terrain urbain	SCHL (90%) MAU	SHQ (5%) MAM	Collectivité nou- velle - articles no. 45 loi nationa- le, et 66 loi pro- vinciale
<u>INFRASTRUCTURE</u>			
Expropriation pour la voie		MTQ	Aussi CN-CP
Déplacement des servi- ces publics	MDT MAU MEER	MTQ MAM	Loi C-27 Voir annexe no 1
Aménagement des voies ferrées	MDT MAU	MTQ	CN ou CP aussi dé- pendant de la ges- tion du TRRAMM
Croisement étagé	MDT CCT MAU	MTQ	Voir annexe no 1 Loi C-27 " "
Reconstruction	MDT CCT MAU		
<u>EQUIPEMENTS FIXES</u>			
Ateliers ou dépôts d'entretien	MEER MAU	MTQ	
Gares	MDT(50%)	MTQ MAM	Selon le programme du parti libéral (Annexe no. 3)
Stationnement	MAU MDT	MAM MTQ	
Matériel roulant	MDT(100%)		Si fabriqué au Canada

6/...

A titre de comparaison, il a été relevé quelques exemples aux Etats-Unis. Comme il se doit, celui auquel on pense en premier est le BART de San Francisco. Ce système qui a déjà coûté plus d'un billion et demi a été financé par une participation fédérale de 300 millions soit environ 1/5 du projet. La balance a été financée principalement par une taxe prélevée dans les trois comtés desservis par le système. Comme politique générale, l'état de la Californie prélève une taxe de deux cents par gallon dont le produit se répartit comme suit: l'état en garde la moitié qu'il consacre au réseau routier et l'autre partie va aux gouvernements locaux. Par contre dans six comtés, 75% des revenus sont affectés à la construction de transport urbain.

Il y a plusieurs autres systèmes de transport en commun en développement ou en construction aux Etats-Unis, on a qu'à penser au métro de Washington. Sans avoir les détails du financement, on peut affirmer que le gouvernement fédéral par l'entremise de l'UMTA contribue de sa quote part.

Comme autre exemple de support au transport en commun on peut citer celui qui s'est effectué à Philadelphie concernant l'achat d'équipement d'un montant de \$20.7 millions. L'UMTA a contribué pour 13.8 millions ou les 2/3 le ministère des transports de l'état pour 3.5 millions ou 1/6 et le reste a été fourni par le fond de remplacement

7/...

auquel contribue trois comtés.

Selon la nouvelle loi concernant l'aide fédérale aux transports publics, il s'en dégage de façon générale que la part du gouvernement central est de 75% pour la construction des équipements et des aménagements et de 1/3 pour les coûts d'opération. Ceci semble être la nouvelle tendance américaine qui ressort de la loi qui est sur le point d'être approuvée si ce n'est déjà fait.

CONCLUSION

Comme on peut le constater, les sources de financement du projet TRRAMM sont encore au stade du jaillissement.

La nouveauté de ce projet fait en sorte que les comparaisons sont rarissimes et comme tout travail de pionnier comporte un peu d'incertitude et d'ambiguïté; la tâche de compiler et de scruter les sources de financement du TRRAMM s'avère difficile parce qu'elle est issue de la consultation avec des personnes et par conséquent ce qui en ressort est à la merci des révélations de chacun étant donné que les sources probables de financement sont au stade de la mise en oeuvre.

8/...

Dans un rapport de monsieur B.A. Genest du mois de mai 1974, il y a une recommandation de créer un comité de financement pour le projet TRRAMM; cette recommandation est secondée ici afin de permettre de préciser les possibilités effleurées dans ce rapport. Ce comité pourrait comprendre des représentants du fédéral, du provincial et du municipal afin de préciser les diverses possibilités de la part de chaque niveau de gouvernement pour finalement établir un programme assez précis de financement de ce système de transport en commun.

ANNEXE #1

ANNEXE NO 1

POSSIBILITES DE FINANCEMENT DES TRAVAUX RELATIFS AUX
TRANSPORTS FERROVIAIRES TELLES QUE STIPULEES PAR LA LOI C-27

<u>No de l'article</u>	<u>Organismes</u>	<u>Participation</u>	<u>Travaux</u>
3-3	MDT MAU	MAX 50% 50%	Plan de transport Plan d'amé- nagement
11 (2)	CCT	MAX 50%	Frais nets de déplace- ment de li- gnes
14	Caisse	La Commission peut affecter des sommes	Croisement ou étage- ment
16	CCT	Subvention spécia- le. La Commission détermine les ter- mes et conditions	Croisement étagé dépas- sant 1,250,000
	CCT	1 million plus 60% de l'excédent de 1,250,000	<u>Construction</u> croisement étagé (1,250,000 - 5,000)
	"	3,250,000 plus 40% de l'excédent de 5,000,000	plus 5,000,000
	"	625,000 plus 37 1/2% de l'excédent de 1,250,000	<u>Reconstruction</u> Croisement étagé (1,250,000 - 5,000,000)

<u>No de l'article</u>	<u>Organismes</u>	<u>Participation</u>	<u>Travaux</u>
	"	2,031,000 plus 25% de l'excédent de 5,000,000	plus 5,000,000
17	MDT	Subvention spéciale max. 50%	Construction croisement
20	Caisse	80% ou 1,000,000 (le plus faible)	Construction croisement
20	"	80%	Déplacement de services publics
20	Caisse	50% ou 625,000 (le plus faible)	Reconstruction croisement
20	"	50%	Déplacement de services publics
21	"	?	La Commission peut déterminer les montants pour les travaux en cours ou complé- tés mais non payés selon les proportions de la nouvelle loi

ANNEXE #2

Regulations by
Governor in
Council

45. The Governor in Council may make regulations prescribing anything that is required in this Part to be prescribed and, generally, for providing for any matters concerning which he deems regulations are necessary or desirable to carry out the purposes and provisions of this Part. 1964-65, c. 15, s. 9.

45. Le gouverneur en conseil peut établir des règlements énonçant tout ce qui, selon la présente Partie, doit être prescrit et, de façon générale, statuant sur toutes les questions à l'égard desquelles il estime que des règlements sont nécessaires ou opportuns pour la réalisation des objets et l'application des dispositions de la présente Partie. 1964-65, c. 15, art. 9.

Le gouverneur
en conseil peut
établir des
règlements

PART VI.1

NEW COMMUNITIES

Federal-Provincial Agreements

Corporation
may undertake
jointly with
provinces

45.1 (1) The Corporation may, pursuant to agreements made between the Government of Canada and the government of any province, undertake jointly with the government of the province, or an agency or corporation designated in the agreement, a project for

- (a) the acquisition of lands for a new community, including land to be used for transportation corridors linking the community to other communities or for public open space in or around the new community or separating it from any other community;
- (b) the planning of the new community; and
- (c) the designing and installation of utilities and other services that are required for the development of the community and normally publicly owned.

Conditions
under which
agreements may
be entered into

(2) No agreement shall be entered into pursuant to this section unless the province indicates its plans for urban growth, including the location, size and order of development of other new communities, and the plans are satisfactory to the Corporation.

Agreements with
provinces

(3) Notwithstanding section 18 of the *Central Mortgage and Housing Corporation Act*, an agreement referred to in subsection (1) shall be executed on behalf of the Government of Canada by the Minister with the approval of the Governor in Council, and the agreement shall

PARTIE VI.1

COLLECTIVITÉS NOUVELLES

Accords fédéraux-provinciaux

45.1 (1) La Société peut, en application d'accords intervenus entre le gouvernement du Canada et celui d'une province, entreprendre, conjointement avec ce gouvernement provincial ou avec un organisme ou une société désignés dans l'accord, un projet ayant pour objet

- a) l'acquisition de terrains pour une collectivité nouvelle, y compris les terrains devant servir soit aux voies de communication entre cette dernière et d'autres collectivités, soit à des espaces libres publics aménagés dans la collectivité nouvelle, l'entourant ou la séparant de toute autre collectivité;
- b) l'organisation de la collectivité nouvelle; et
- c) la conception et l'installation des services d'utilité publique et autres services qui sont nécessaires à l'aménagement de la collectivité et dont la propriété est normalement publique.

La Société peut
entreprendre des
projets
conjointement
avec les
provinces

(2) Nul accord ne doit être conclu en application du présent article, à moins que la province ne dévoile ses plans concernant le développement urbain, y compris la situation, la taille et l'ordre de croissance des autres collectivités nouvelles et que la Société ne juge ces plans satisfaisants.

Conditions
régissant la
conclusion des
accords

(3) Nonobstant l'article 18 de la *Loi sur la Société centrale d'hypothèques et de logement*, tout accord mentionné au paragraphe (1) doit être signé au nom du gouvernement du Canada, par le Ministre, avec l'approbation du gouverneur en conseil, et il doit

Accords avec les
provinces

- (a) identify the new community in respect of which a project may be undertaken and designate the agency or corporation that will be responsible for the planning and development of the new community;
- (b) stipulate the measures to be taken to ensure that the public will receive any economic benefits that may be obtained from the lands and services in respect of which an agreement is made under this section; and
- (c) contain such other provisions as are considered necessary or advisable to give effect to the purposes and the provisions of this section.

Limit on share
of Corporation

(4) The amount of the capital costs, profits and losses to be shared by the Corporation pursuant to an agreement referred to in subsection (1) shall not exceed seventy-five per cent of the total capital costs, profits and losses of the project undertaken pursuant to the agreement.

Expenditures
paid out of
C.R.F.

(5) Subject to subsection (7), the Minister, out of the Consolidated Revenue Fund,

- (a) may advance to the Corporation for the purpose of meeting the Corporation's share of the capital costs of projects undertaken pursuant to this section such amounts as may be requested by the Corporation, on such terms and conditions as are approved by the Minister of Finance, and at such rate of interest, if any, as may be prescribed by regulation of the Governor in Council, which rate shall not exceed by more than one-half of one per cent the rate of interest return that would be yielded in the market by Government of Canada bonds that, at the time the rate of interest is prescribed under this paragraph, would mature in twenty years, such return to be determined by the Governor in Council on the basis of the yields of the most comparable issues of Government of Canada bonds outstanding in the market, and the Corporation shall give to the Minister in respect of the advances such debentures or other evidences of indebtedness as the Minister may require; and
- (b) shall reimburse the Corporation for losses sustained by it as a result of the sale or operation of any of the projects undertaken by the Corporation under this sec-

- a) désigner la collectivité nouvelle à l'égard de laquelle un projet peut être entrepris et désigner l'organisme ou la corporation qui seront chargés de l'organisation et de l'aménagement de cette collectivité;
- b) stipuler les mesures à prendre pour assurer que le public bénéficiera des avantages économiques qui pourront être retirés des terrains et des services à l'égard desquels un accord est conclu en vertu du présent article; et
- c) contenir les autres dispositions qui sont jugées nécessaires ou utiles pour la réalisation des objets et l'application des dispositions du présent article.

(4) La part de la Société dans les coûts en capital, les profits ou les pertes au titre d'un accord mentionné au paragraphe (1) ne doit pas excéder soixante-quinze pour cent du montant total des coûts en capital, des profits ou des pertes afférents au projet entrepris en application de l'accord.

Apport maximal
de la Société

(5) Sous réserve du paragraphe (7), le Ministre, sur le Fonds du revenu consolidé,

Dépenses
acquittées sur le
F.R.C.

- a) peut avancer à la Société, pour couvrir la part de la Société dans le coût, en capital, des projets entrepris sous le régime du présent article, les sommes que la Société peut demander, aux conditions approuvées par le ministre des Finances, à un taux d'intérêt que, le cas échéant, le gouverneur en conseil peut prescrire par règlement et qui ne doit pas excéder de plus d'un demi de un pour cent le taux d'intérêt que produiraient sur le marché des obligations du gouvernement du Canada qui, au moment où ce taux d'intérêt est prescrit en vertu du présent paragraphe, arriveraient à échéance dans vingt ans, intérêts que le gouverneur en conseil doit fixer en se fondant sur le rendement des émissions les plus comparables d'obligations du gouvernement du Canada en circulation sur le marché, et la Société doit donner au Ministre, à l'égard de ces avances, les obligations ou autres titres de créance que le Ministre peut exiger; et
- b) doit rembourser à la Société les pertes qu'elle a subies par suite de la vente ou de la mise en œuvre de l'un quelconque des projets par elle entrepris aux termes du présent article, et sa part du coût prélimi-

tion and for its share of preliminary costs and expenses of investigation of projects that are abandoned.

naire des projets abandonnés ainsi que des frais d'enquête sur ces projets.

Special account established

(6) A special account shall be established in the Consolidated Revenue Fund for the purposes of this section to which advances made under subsection (5) shall be charged.

(6) Pour l'application du présent article, un compte spécial doit être établi au Fonds du revenu consolidé, sur lequel doivent être imputées les avances consenties en vertu du paragraphe (5).

Établissement d'un compte spécial

Limit on payments out of C.R.F.

(7) A payment of an advance or reimbursement under subsection (5) shall not be greater than the amount by which the aggregate of

(7) Le paiement d'une avance ou d'un remboursement prévu par le paragraphe (5) ne doit pas être supérieur à l'excédent de l'ensemble

Montants maximums à prélever sur le F.R.C.

(a) one hundred million dollars, and

a) de cent millions de dollars, et

(b) any additional amounts authorized by Parliament for the purposes of this subsection

b) de tous montants supplémentaires autorisés par le Parlement aux fins du présent paragraphe,

exceeds the aggregate of the total amount of advances charged to the special account, and the total amount of reimbursements made under subsection (5). 1973, c. 18, s. 19.

sur l'ensemble du total des avances imputées au compte spécial, et du total des remboursements effectués sous le régime du paragraphe (5). 1973, c. 18, art. 19.

Loans

Prêts

Loans for new communities

45.2 (1) The Corporation may, upon the application of a province, and with the approval of the Governor in Council, make a loan to the province, or an agency or corporation designated by the province, to be used for the purpose of

45.2 (1) La Société peut, sur demande d'une province et avec l'approbation du gouverneur en conseil, consentir un prêt à cette province ou à un organisme ou une corporation désignés par la province, aux fins

Prêts relatifs à des collectivités nouvelles

(a) acquiring lands for a new community, including land to be used for transportation corridors linking the community to other communities, or for public open space in or around the new community or separating it from any other community;

a) d'acquérir des terrains pour une collectivité nouvelle, y compris des terrains devant servir soit aux voies de communication entre cette dernière et d'autres collectivités, soit à des espaces libres publics aménagés dans la collectivité nouvelle, l'entourant ou la séparant de toute autre collectivité;

(b) planning the new community; and

b) d'organiser la collectivité nouvelle; et

(c) designing and installing utilities and other services that are required for the development of the community and normally publicly owned.

c) de concevoir et d'installer les services d'utilité publique et autres services qui sont nécessaires à l'aménagement de la collectivité et dont la propriété est normalement publique.

Conditions under which loans may be made

(2) No loan shall be made under this section unless the province applying for the loan

(2) Nul prêt ne doit être consenti en vertu du présent article à moins que la province qui le demande

Conditions régissant les prêts

(a) designates the agency or corporation that will be responsible for the planning and development of the new community, if the loan is to be made to the province and not to that agency or corporation;

a) ne désigne l'organisme ou la corporation qui seront chargés de l'organisation et de l'aménagement de la collectivité nouvelle, si le prêt doit être consenti à la province et non à cet organisme ou à cette corporation;

(b) indicates the measures to be taken to ensure that the public will receive any eco-

conomic benefits that may be obtained from the lands and services in respect of which loans are made under this section, and the measures are satisfactory to the Corporation; and

(c) indicates its plans for urban growth, including the location, size and order of development of other new communities, and the plans are satisfactory to the Corporation.

Idem

(3) A loan made under the authority of this section

(a) shall bear interest at a rate prescribed by regulation of the Governor in Council, the payment of interest to be made not less frequently than annually;

(b) shall not exceed ninety per cent of the cost, as determined by the Corporation, of realizing the purposes referred to in subsection (1);

(c) shall be secured by such security as the Corporation deems adequate to safeguard its interests; and

(d) shall be for a term not exceeding

(i) fifty years, for that part of the loan that is to be used in respect of lands and services that are to be leased by the province, agency or corporation to which the loan is made, and

(ii) twenty-five years, for the other part of the loan. 1973, c. 18, s. 19.

Reduction of indebtedness

45.3 Where the Corporation is satisfied that part of a loan made under section 45.2 has been used for

(a) planning a new community, or

(b) acquiring land used for recreational or other community social facilities,

the Corporation may forgive payment by the borrower of an amount not exceeding fifty per cent of the part of the loan that was used for such purpose. 1973, c. 18, s. 19.

b) n'indique les mesures à prendre pour assurer que le public bénéficiera des avantages économiques qui pourraient être retirés des terrains et des services à l'égard desquels des prêts sont consentis en vertu du présent article, et que la Société ne juge ces mesures satisfaisantes; et

c) ne dévoile ses plans concernant le développement urbain, y compris la situation, la taille et l'ordre de croissance des autres collectivités nouvelles et que la Société ne juge ces plans satisfaisants.

(3) Un prêt consenti sous le régime du présent article

a) doit porter intérêt à un taux que prescrit le gouverneur en conseil par règlement, le paiement de l'intérêt devant être effectué au moins une fois l'an;

b) ne doit pas excéder quatre-vingt-dix pour cent du coût relatif à la réalisation des objets mentionnés au paragraphe (1), déterminé par la Société;

c) doit être garanti par toute sûreté que la Société juge appropriée pour sauvegarder ses intérêts; et

d) doit être d'une durée n'excédant pas

(i) cinquante ans, pour la partie du prêt affectée aux terrains et services qui doivent être loués par la province, l'organisme ou la corporation à qui le prêt est consenti, et

(ii) vingt-cinq ans pour le reste du prêt. 1973, c. 18, art. 19.

Réduction de la dette

45.3 Lorsque la Société est convaincue qu'une partie d'un prêt consenti en vertu de l'article 45.2 a servi

a) à organiser une collectivité nouvelle, ou

b) à acquérir des terrains utilisés pour des installations récréatives ou des installations consacrées à toute autre activité sociale de la collectivité.

elle peut renoncer au paiement par l'emprunteur d'une somme n'excédant pas cinquante pour cent de la partie du prêt qui a été affectée à cet usage. 1973, c. 18, art. 19.

« SECTION IVA

« PROGRAMMES D'AMÉLIORATION DE QUARTIERS
ET PROGRAMMES DE DÉGAGEMENT DE TERRAINS

« 66a. Le lieutenant-gouverneur en conseil détermine, par règlement, les critères d'élaboration et les éléments de programmes d'amélioration de quartiers et de programmes de dégagement de terrains.

Ce règlement est publié dans la *Gazette officielle du Québec* et il entre en vigueur à compter de cette publication ou à toute date ultérieure qui y est fixée.

« 66b. Toute municipalité peut, avec l'autorisation du ministre, préparer pour toute partie de son territoire un programme d'amélioration de quartiers ou conclure, avec toute personne ou tout groupe de personnes qu'elle désigne, un contrat pour la préparation d'un tel programme.

« 66c. Toute municipalité peut adopter, par règlement, le programme d'amélioration de quartiers visé à l'article 66b.

Le programme doit prévoir que des logements convenables seront mis à la disposition des personnes ou familles évincées de leur logement en raison de la réalisation du programme, eu égard à leurs revenus.

Un tel règlement doit, pour entrer en vigueur, être approuvé par le ministre qui peut, avant d'approuver le règlement, ordonner la tenue d'une audience publique par toute personne qu'il désigne et de la manière qu'il détermine, aux fins d'entendre les personnes qui désirent s'exprimer sur le sujet.

« 66d. Tout programme d'amélioration de quartiers doit être confirmé par le lieutenant-gouverneur en conseil.

« 66e. Dès que le programme a été confirmé conformément à l'article 66d, la municipalité possède les pouvoirs requis pour mettre ce programme en oeuvre de la façon qui y est indiquée; elle peut notamment acquérir par expropriation ou de gré à gré, détenir, louer et aliéner, par bail emphytéotique ou autrement, par suite d'appel d'offres publiques ou de gré à gré, tout immeuble dont l'acquisition

"DIVISION IVA

"NEIGHBOURHOOD IMPROVEMENT PROGRAMS
AND LAND CLEARANCE PROGRAMS

"66a. The Lieutenant-Governor in Council shall determine, by regulation, the criteria of elaboration and the elements of programs of neighbourhood improvement and programs of land clearance.

Such regulation shall be published in the *Québec Official Gazette* and shall come into force from such publication or on any later date fixed therein.

"66b. Any municipality may, with the authorization of the Minister, prepare for any part of its territory a program of neighbourhood improvement or make, with any person or any group of persons it designates, a contract for the preparation of such a program.

"66c. Any municipality may, by by-law, adopt the program of neighbourhood improvement contemplated in section 66b.

The program must provide that suitable housing shall be made available to the persons or families evicted from housing accommodation as a consequence of the carrying out of the program, taking into account their income.

Such by-law must, before coming into force, be approved by the Minister, who may, before approving it, order that a public hearing be held by any person he designates and in the manner he determines, for the purpose of hearing the persons who wish to express their views on the subject.

"66d. Every program of neighbourhood improvement must be ratified by the Lieutenant-Governor in Council.

"66e. From such time as the program is confirmed in accordance with section 66d, the municipality has the powers required to carry out such program in the manner therein indicated; the municipality may, in particular, acquire by expropriation or by agreement, hold, lease and alienate, by emphyteutic lease or otherwise, following a call for public tenders or by agreement, any immovable the acqui-

est prévue dans le programme, et exécuter les travaux de démolition et de déblaiement requis.

Les acquisitions, locations ou aliénations de gré à gré prévues dans un programme financé par la Société requièrent l'autorisation de la Société et celle du Conseil du trésor. Les aliénations ne requièrent pas l'autorisation de la Commission municipale du Québec.

Toute acquisition par expropriation doit se faire, jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 34 de la Loi de l'expropriation (1973, chapitre 38), suivant les dispositions du Code de procédure civile à moins qu'il n'en soit autrement prévu dans la charte de la municipalité qui exproprie. Si la réalisation du programme est financée par la Société, l'autorisation de celle-ci est requise.

« 66f. Toute municipalité peut, pour la préparation ou la réalisation d'un programme d'amélioration de quartiers, contracter, par règlement, des emprunts pour un terme n'excédant pas vingt-cinq ans, avec l'approbation de la Commission municipale du Québec qui peut l'autoriser à donner toute garantie qu'elle détermine; ces emprunts ne requièrent pas d'autre approbation que celle du ministre.

« 66g. La Société peut, avec l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil et aux conditions qu'il détermine, accorder des subventions aux municipalités et leur consentir des prêts pour la préparation et la réalisation d'un programme d'amélioration de quartiers.

« 66h. Les articles 66b à 66g s'appliquent, *mutatis mutandis*, à un programme de dégagement de terrains.

« SECTION IVB

« PROGRAMMES D'ACQUISITION ET D'AMÉNAGEMENT
DE TERRAINS ET PROGRAMMES D'IMPLANTATION
DE COLLECTIVITÉS NOUVELLES

« 66i. Le lieutenant-gouverneur en conseil détermine, par règlement, les critères d'élaboration et les éléments de programmes d'acquisition et d'aménage-

sition of which is provided for in the program, and carry out the necessary works of demolition and clearing.

The acquisitions, leases or alienations by agreement provided for in a program financed by the Corporation require the authorization of the Corporation and that of the Treasury Board. The alienations do not require the authorization of the Québec Municipal Commission.

Every acquisition by expropriation must be effected, until the coming into force of section 34 of the Expropriation Act (1973, chapter 38), in accordance with the provisions of the Code of Civil Procedure, unless otherwise provided in the charter of the expropriating municipality. If the carrying out of the program is financed by the Corporation, its authorization is required.

« 66f. Any municipality may, for the preparation or the carrying out of a program of neighbourhood improvement, contract, by by-law, loans for a term not exceeding twenty-five years, with the approval of the Québec Municipal Commission, which may authorize the municipality to give any security it determines; such loans do not require any approval other than that of the Minister.

« 66g. The Corporation may, with the authorization of the Lieutenant-Governor in Council and on such conditions as he determines, grant subsidies to the municipalities and make loans to them for the preparation and carrying out of a program of neighbourhood improvement.

« 66h. Sections 66b to 66g apply *mutatis mutandis* to a program of land clearance.

« DIVISION IVB

« LAND ACQUISITION AND DEVELOPMENT
PROGRAMS AND NEW COMMUNITIES
ESTABLISHMENT PROGRAMS

« 66i. The Lieutenant-Governor in Council shall, by regulation, determine the criteria of elaboration and the elements of programs of land acquisition and de-

ment de terrains destinés à permettre aux municipalités d'acquérir, d'aménager et de revendre des terrains ou des immeubles pour fins d'habitation et pour fins connexes ainsi que les critères d'élaboration et les éléments de programmes d'implantation de collectivités nouvelles.

Ce règlement est publié dans la *Gazette officielle du Québec* et il entre en vigueur à compter de cette publication ou à toute date ultérieure qui y est fixée.

« 66j. Toute municipalité peut, avec l'autorisation du ministre, préparer un programme d'acquisition et d'aménagement de terrains ou conclure, avec toute personne ou tout groupe de personnes qu'elle désigne, un contrat pour la préparation d'un tel programme.

Elle peut également, avec la même autorisation, prendre une option sur tout terrain ou immeuble susceptible de faire l'objet de son programme et y faire tout relevé, analyse et arpentage nécessaires.

« 66k. Toute municipalité peut, par règlement, adopter le programme visé à l'article 66j.

Le programme doit prévoir que des logements convenables seront mis à la disposition des personnes ou familles évincées de leur logement en raison de la réalisation du programme, eu égard à leurs revenus.

Un tel règlement doit, pour entrer en vigueur, être approuvé par le ministre qui peut, avant d'approuver le règlement, ordonner la tenue d'une audience publique par toute personne qu'il désigne et de la manière qu'il détermine, aux fins d'entendre les personnes qui désirent s'exprimer sur le sujet.

« 66l. Tout programme d'acquisition et d'aménagement de terrains doit être confirmé par le lieutenant-gouverneur en conseil.

« 66m. Dès que le programme a été confirmé conformément à l'article 66l, la municipalité possède les pouvoirs requis pour mettre ce programme en oeuvre de la façon qui y est indiquée; elle peut notamment:

a) acquérir par expropriation ou de gré à gré les terrains ou immeubles dont

development intended to enable the municipalities to acquire, develop and resell lands or immovables for housing or related purposes and the criteria of elaboration and the elements of programs of establishment of new communities.

Such regulation shall be published in the *Québec Official Gazette* and shall come into force from such publication or on any later date fixed therein.

“66j. Any municipality may, with the authorization of the Minister, prepare a program of land acquisition and development or make, with any person or any group of persons it designates, a contract for the preparation of such a program.

It may also, with the same authorization, take an option on any land or immovable susceptible of becoming subject to its program and make thereof any necessary plotting, analysis and survey.

“66k. Any municipality may, by by-law, adopt the program contemplated by section 66j.

The program must provide that suitable housing shall be made available to the persons or families evicted from housing accommodation as a consequence of the carrying out of the program, taking into account their income.

Such by-law must, before coming into force, be approved by the Minister who may, before approving the by-law, order that a public hearing be held by any person he designates and in the manner he determines, for the purpose of hearing the persons who wish to express their views on the subject.

“66l. Every program of land acquisition and development must be confirmed by the Lieutenant-Governor in Council.

“66m. From such time as the program is confirmed in accordance with section 66l, the municipality has the powers required to carry out such program in the manner therein indicated; the municipality may, in particular:

(a) acquire by expropriation or by agreement the lands or immovables the

l'acquisition est prévue dans le programme;

b) détenir, louer et administrer les terrains ou immeubles acquis en vertu du paragraphe a;

c) aliéner, par bail emphytéotique ou autrement, tout terrain ou immeuble visé dans son programme;

d) aménager les terrains ou immeubles, y installer les services publics requis et les facilités récréatives ou à caractère social prévues dans le programme;

e) exécuter les travaux de démolition et de déblaiement requis.

Les acquisitions, locations ou aliénations de gré à gré prévues dans un programme financé par la Société requièrent l'autorisation de la Société et celle du Conseil du trésor. Les aliénations ne requièrent pas l'autorisation de la Commission municipale du Québec.

Toute acquisition par expropriation doit se faire, jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 34 de la Loi de l'expropriation (1973, chapitre 38), suivant les dispositions du Code de procédure civile à moins qu'il n'en soit autrement prévu dans la charte de la municipalité qui exproprie. Si la réalisation du programme est financée par la Société, l'autorisation de celle-ci est requise.

« 66n. Toute municipalité peut, pour la préparation ou la réalisation d'un programme d'acquisition et d'aménagement de terrains, contracter par règlement des emprunts pour un terme n'excédant pas cinquante ans, avec l'approbation de la Commission municipale du Québec qui peut l'autoriser à donner toute garantie qu'elle détermine; ces emprunts ne requièrent pas d'autre approbation que celle du ministre.

« 66o. La Société peut, avec l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil et aux conditions qu'il détermine, consentir des prêts aux municipalités pour la réalisation d'un programme d'acquisition et d'aménagement de terrains.

« 66p. Les articles 66j à 66n s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux programmes d'implantation de collectivités nouvelles.

acquisition of which is provided for in the program;

(b) hold, lease and administer the lands or immoveables acquired under subparagraph a;

(c) alienate by emphyteutic lease or otherwise any land or immoveable contemplated in its program;

(d) develop the lands or immoveables, instal thereon the required public utilities and the recreational or social facilities provided for in the program;

(e) carry out the necessary works of demolition and clearing.

The acquisitions, leases, or alienations by agreement provided for in a program financed by the Corporation require the authorization of the Corporation and that of the Treasury Board. The alienations do not require the authorization of the Québec Municipal Commission.

Every acquisition by expropriation must be effected, until the coming into force of section 34 of the Expropriation Act (1973, chapter 38), in accordance with the provisions of the Code of Civil Procedure unless otherwise provided in the charter of the expropriating municipality. If the carrying out of the program is financed by the Corporation, its authorization is required.

« 66n. Any municipality may, for the preparation or the carrying out of a program of land acquisition and development, contract, by by-law, loans for a term not exceeding fifty years, with the approval of the Québec Municipal Commission, which may authorize the municipality to give any security it determines; such loans do not require any authorization other than that of the Minister.

« 66o. The Corporation may, with the authorization of the Lieutenant-Governor in Council and on such conditions as he may determine, grant loans to the municipalities for the carrying out of a program of land acquisition and development.

« 66p. Sections 66j to 66n apply, *mutatis mutandis*, to the programs of establishment of new communities.

« 66g. La Société peut, avec l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil et aux conditions qu'il détermine, consentir des prêts aux municipalités et leur accorder des remises partielles de dettes pour l'implantation de collectivités nouvelles. »

30. L'article 67 de ladite loi est modifié:

a) en remplaçant le paragraphe *b* par le suivant:

« *b*) déterminer les conditions auxquelles elle peut autoriser les municipalités, les offices municipaux d'habitation et les organismes ou personnes reconnus par elle à entreprendre ou à faire entreprendre des études ou des recherches sur la rénovation ou sur l'habitation, ou à entreprendre ou à faire entreprendre des travaux pour la préparation de programmes dont la préparation est entreprise en vertu de la présente loi; »;

b) en remplaçant le paragraphe *d* par le suivant:

« *d*) fixer les conditions minimums de relogement que doit remplir toute personne qui obtient une autorisation, une approbation, une subvention, une allocation ou un prêt de la Société, à l'égard des personnes ou familles qui seront délogées par suite de la réalisation d'un programme prévu par la présente loi; »;

c) en remplaçant le paragraphe *g* par le suivant:

« *g*) établir les conditions auxquelles les baux seront contractés ou consentis par une municipalité, un office municipal d'habitation ou par tout organisme ou personne qui obtient un prêt, une subvention ou une allocation pour la réalisation d'un programme d'habitation et définir les conditions auxquelles seront soumis les actes d'aliénation d'immeubles détenus en vertu de la présente loi; »;

d) en remplaçant le paragraphe *i* par le suivant:

« *i*) déterminer les conditions et les formalités suivant lesquelles peuvent être avancés ou versés les prêts, subventions et allocations; »;

e) en remplaçant le paragraphe *k* par le suivant:

« 66g. The Corporation may, with the authorization of the Lieutenant-Governor in Council, and on such conditions as he may determine, grant loans to municipalities and allow them partial rebates of debts incurred for the establishment of new communities. »

30. Section 67 of the said act is amended:

(a) by replacing paragraph *b* by the following:

“(b) determine the conditions upon which it may authorize the municipalities, municipal housing bureaus and organizations or persons recognized by it to undertake or cause to be undertaken studies and research on renewal or housing, or to undertake or cause to be undertaken the works for the preparation of programs the preparation of which is undertaken under this act;”;

(b) by replacing paragraph *d* by the following:

“(d) fix the minimum conditions of provision of alternate housing accommodation to be fulfilled by any person who obtains an authorization, approval, subsidy, allowance or loan from the Corporation, with respect to the persons or families dispossessed as a consequence of the carrying out of a program provided for by this act;”;

(c) by replacing paragraph *g* by the following:

“(g) establish the conditions upon which leases may be taken or granted by a municipality, a municipal housing bureau or by any organization or person who obtains a loan, subsidy or allowance for the carrying out of a housing program and define the conditions to which deeds of alienation of immoveables held under this act shall be subject;”;

(d) by replacing paragraph *i* by the following:

“(i) determine the conditions and formalities whereby loans, subsidies and allowances may be advanced or paid;”;

(e) by replacing paragraph *k* by the following:

ANNEXE #3

HIGHLIGHTS OF THE LIBERAL PARTY

TRANSPORTATION PROGRAM

June 19, 1974

INDEX

Page Number

<u>GUIDING PRINCIPLES</u>	i
<u>SURFACE TRANSPORTATION</u>	1
A. <u>Passenger Transportation</u>	1
Urban/Suburban Surface Transit	1
Distance Surface Transit	2
B. <u>Freight Transportation</u>	4
Freight Rates	4
Freight Handling: The Comprehensive Approach	5
Rail	6
Truck	6
<u>AIR TRANSPORTATION</u>	7
<u>WATER TRANSPORTATION</u>	7
A. Ferry Services	7
B. Shipping	8
<u>PEOPLE IN TRANSPORT</u>	9

GUIDING PRINCIPLES

- "People and national interest first, profits second".
- Transportation system must encourage, not obstruct the free flow of people and goods in Canada.
- Transportation system to provide overall framework for Canadian economic and regional development.
- Canadian control of the transportation system must be maintained and strengthened.
- The Ministry of Transport Act and the National Transportation Act will be changed to give the Government the capacity to manage the transportation system.
- The Canadian [?] Transportation Commission is to be made more sensitive and responsive to the need to positively encourage development of the Canadian transportation system, and not merely act as a legalistic court of record.
- Freight rates will be based on the principle of consistent and equitable pricing, rather than on the basis of "what the traffic will bear". Rates less than cost of service will apply in specially designated circumstances.
- A commitment to ensure adequate, private and public funding to the transportation sector in order to meet current and future needs.
- World leadership for Canada in the use and construction of quality transportation systems and equipment.

SURFACE TRANSPORTATION

A. Passenger Transportation

Urban/Suburban Surface Transit

50% of all Canadians live in cities and towns of 100,000 people or more. Accordingly, urban/suburban transportation figures as a key element in the Liberal Party Platform proposals on transportation in Canada. The improvement of urban/suburban transit is suggested in the proposals to enhance the quality of life for Canadians in urban and suburban areas by improving mobility for all. These Liberal proposals will reduce dependence on cars and free land which would otherwise be used for roads and parking, decrease air pollution and cut down on the heavy automobile accident toll.

- A Liberal Government will work with Canada's provincial and urban/suburban authorities on developing transportation systems, so that these systems will contribute to acceptable urban development.
- Where the Federal, Provincial and Municipal authorities concerned can agree on a new suburban commuter transit system which would contribute to good urban design and add to the quality of the urban environment concerned, the Federal Government would pay 100% of the cost of the new commuter vehicles manufactured in Canada and 50% of the cost of new stations and platforms forming part of the system.
- The Liberal program also calls for the Federal Government to pay 25% of the capital cost of all vehicles purchased for public transit within cities each year and which are manufactured in Canada.
- Support would, in addition, be made available for encouraging Canadian design, engineering, and financing of top quality urban/suburban transit vehicles, systems, machinery and equipment.
- For Canada's smaller municipalities, Liberals offer assistance not only in design, engineering and financing - but additional help in bringing new urban/suburban transit systems into operation.

- With the stress on top quality Canadian designed, engineered and manufactured transport systems, machinery and equipment, Canadian industry will be encouraged to develop "off-the-shelf" standardized systems, equipment and machinery such as tele-buses, tele-taxis, urban commuter trains, etc. This would mean saving of many, many millions of dollars, and encourage Canadian transport designers, engineers and manufacturers to become world leaders in their field.
- ✓ A National Urban Transportation Development Corporation would be established to assist cities in gaining access to vehicles, machinery, equipment for their urban/suburban transit systems at reduced cost.
- Urban transit systems innovations will be encouraged, including systems integration, real time traffic management and real time public information. Similarly, further demonstration projects, financed by the Federal Government, such as Regina's Dial-A-Bus, the Halifax and Toronto Traffic Management Centres and Ottawa's staggered hours and exclusive rush hour routes, will be established and expanded.
- The Liberal Party is committed to removing the 12% sales tax on all 12-passenger and up vehicles which provide services as part of a municipal transit system. This item was part of Finance Minister John Turner's May, 1974 Budget which was turned down by both the Tory and NDP parties in Parliament.
- A Liberal Government will seek the best use of existing railway rights of way and tracks in urban and suburban areas for new commuter and urban transit lines, with a view to reducing the high initial cost of such systems to municipalities.
- The Liberals would rapidly implement the Railway Relocation Act, a forward looking piece of legislation brought in by the Trudeau Government, which promotes an integrated approach to urban transit planning, city core development and other zoning objectives.

Distance Surface Transit

The Liberal Party recognizes that Canadians cannot indefinitely continue expanding the number of cars on our congested roads and inter-city freeways, nor the size of our major airports like in Toronto or Montreal - without increasing intolerable social and ecological costs, such as overcrowding, noise pollution loss of land needed for other human needs.

A Liberal Government will create a Canadian Passenger Transport Corporation to assume responsibility for:-

- (a) the operation of all inter-city passenger train service in Canada which is now the responsibility of C.N. and C.P.
 - (b) ensuring, with provincial cooperation, passenger bus service in areas not adequately served by existing carriers.
- As one of its first priorities, the new Passenger Corporation will be asked to work on the introduction of high speed passenger rail service to Canada. Particular targets for immediate study will be the so-called Quebec City-Windsor Corridor through Montreal and Toronto, and the link to the Atlantic Provinces; the Montreal, Ottawa, Toronto route; and routes such as that between Edmonton and Calgary. The introduction of such services can ease the cost that various levels of Canadian government will otherwise incur in building and expanding highways such as 401 and expanding airport facilities. And it can help reduce energy consumption by cutting down on automobile and air traffic on these routes.
 - Trans-continental excursion trains of the highest quality will be revived to supplement current scheduled passenger rail service and other routes to be operated by the Canadian Passenger Transport Corporation.
 - Much greater emphasis will be placed on passenger/auto piggyback service by rail.
 - The new Passenger Corporation will arrange for the establishment and the financing of high quality bus service to those areas of Canada which the private sector does not adequately serve.
 - "Super-Bus" service between Canada's major and medium size cities will be fostered at fair and reasonable costs to the passenger, but which will provide quality transportation for those who do not wish to use their automobiles or air carriers, or those who cannot afford to do so on a regular basis. These "super-buses" will have bigger and more comfortable seats, improved air-conditioning, orderly, supervised boarding arrangements and more comfortable and restful terminals - and in some areas smaller buses to take passengers to the "super-buses", to the terminals and the bus stops.

- In the management of a transportation system as it pertains to the passenger a much greater emphasis will be placed on achieving greater efficiency and coordination between various modes, linking together the best advantages of rail, bus and air service, with special emphasis on easy access between capitals and other major population centres of the country.
- To date, the subsidies for passenger service - 80% of losses - have not been a sufficient incentive to railways to maintain and up-date their passenger rolling stock and equipment. With the new approach, not only will quality passenger service be provided, but there will be measures to encourage and facilitate Canadian design and production of quality passenger service vehicles, systems, equipment and machinery.

B. Freight Transportation

There are three major priorities in the Liberal Party's transportation initiatives regarding freight movement:-

- (a) Canada's transportation delivery and freight rates system must work to ensure national and regional economic development;
- (b) Canada's reputation for reliability to meet its export commitments must be solidly reinforced; and
- (c) A streamlining of the inter-relationship and inter-workings of Canada's various modes of freight must be effected.

Freight Rates

It has been demonstrated in the recent past that the principle of competition on which Canadian freight rates have been based - that is, competition between different modes of transport supposedly resulting in fair and lower rates, has not worked in many areas of Canada. Too often, the situation has deteriorated to the point where carriers were setting their rates on the principle of "what the traffic can bear".

- The Liberal Party will propose the adoption of consistent and equitable pricing of freight rates rather than the old "what the traffic will bear" principle. This will mean an end to the numerous anomalies in rail freight rates, such as the one where it has been cheaper to ship a ton of steel from Toronto to Vancouver than from Toronto to Calgary. Rates for shorter hauls

should not be higher than for longer hauls. This is, of course, of the highest importance to regional economic opportunities and development in both the Atlantic region and Western Canada. The Liberal Party will monitor this program's implementation very carefully to cushion shippers and carriers from abrupt change. This is in addition to the recent Liberal initiative in the Maritimes of increased freight rate subsidies up to 50% for a wide range of West bound commodities.

- The Liberal Party commits itself to introducing a Transportation Information Act which will ensure Government access to all necessary information upon which to base its freight rates policy and take other government action.
- The National Transportation Act will be amended, so that the Canadian Transportation Commission will carry out its responsibilities according to clearly stated government policy guidelines.
- A Liberal Government will assist small shippers to obtain the lowest cost and most efficient transportation service possible by providing financial grants to provincial Railcar and Truck Pool Associations. These associations will consolidate shipments from small shippers and plan the pick-up, sorting, transportation and local delivery in a manner to obtain the lowest cost and most efficient transport service for the shippers in question. It is hoped that cooperation on an inter-provincial basis can be ensured so that a planned system of full loads moving in each direction by rail and/or truck is achieved.

Freight Handling: The Comprehensive Approach

- On a priority basis and with the cooperation of the farm community the total grain handling system from grainery to the ships in the harbour will be revamped and new systems introduced.
- A Liberal Government will support the Canadian Organization for Simplification of Trade Procedures. This organization's aim is to cut the current paperwork and documentation burden on shippers carriers and exporters and slash red-tape which now adds many millions of dollars to the cost of Canadian goods.
- Much greater emphasis will be placed on the improvement of efficiency in packaging, handling, loading and unloading methods used in moving cargo to and from factories, warehouses, ships, trains, aircraft and trucks. This is to eliminate unnecessary and expensive bottlenecks in the freight handling system.

Rail

- The Liberal Party program calls for the creation of a National Freight Car Leasing Corporation, which will be set up as a Crown Corporation. The Corporation will be charged with acquiring and managing a Rail Freight Car Reserve Fleet which will consist of grain hopper cars, coal and potash carriers, lumber cars, petroleum carriers, refrigerated cars, etc. This fleet will act as a strategic reserve to ensure that rail freight capacity will be available to meet high demand periods, thus eliminating freight transportation delays and possible loss of export opportunities.
- To reduce bottlenecks the transportation program calls for a major program of railway upgrading, particularly in Western Canada. In the West the access to the Pacific Coast and to Thunder Bay will be improved. Action to be taken includes strengthened roadbeds, some double tracking and eventual electrification, thus putting Canada's rail system in a position to handle the doubling of Canadian exports expected within the next seven to ten years.
- Rail access to the Ports of Vancouver and Prince Rupert will be improved.

Truck

- The Liberal's program is to strengthen Canada's national highway system to allow for the standardization of maximum truck weights across the country and thus facilitate more efficient and profitable business operations for Canada's truckers.
- A Liberal Government will host a major Conference on National Highway Policy to determine the current capacity on the Trans-Canada Highway System. The proposed Conference will also look into the matter of lack of uniformity in Highway Regulations and similar legislation which act to the detriment of this important sector of the transport industry.

AIR TRANSPORTATION

- New routes and increases in the frequency of flights to improve passenger air service within and between all regions of Canada, particularly the Atlantic Provinces and Western Canada, will be introduced.
- Air services to Canada's remote areas will be improved in a move toward abolishing the term "isolated" from the Canadian vocabulary with regard to remote communities. To accomplish this, Air Canada will be asked to determine, with the cooperation of the provinces concerned, the extent of need in various regions for air services into remote areas and to determine what is required to link them to main air routes in Canada and internationally. The Crown Corporation will assist Canada's regional and third-level carriers with engineering, management skills and financing assistance.
- The Liberal Government will extend the Small Airport Development Program in support of this initiative.

WATER TRANSPORTATION

A. Ferry Services

- A Liberal Government will expand assistance to ferry services.
- An attempt will be made to standardize wherever possible the interprovincial ferry fleet and to use Canadian designed and built vessels.

- Based on current traffic projections for the Gulf Service, new passenger and freight ferries and terminal facilities will be provided in the next ten years to ensure high quality service.
- The Liberal Government will start in the next five years two new large passenger ferries immediately with two more to follow within this time period, a new rail car ferry (already under construction) with a second, if required, and a second terminus at Port aux Basques and an expanded terminus at North Sydney.
- For the Prince Edward Island service, three new passenger ferries, including a replacement for the Abegweit, will be built over the next ten years to meet the needs for expansion and quality service which are expected over this period.

B. Shipping

- Further initiatives to encourage direct shipments of Canadian bound goods through Canadian ports rather than see them trans-shipped through U.S. ports will be introduced.
- A Liberal Government will introduce new legislation based on the principle of giving greater local autonomy to local port authorities and greater public participation in port related decisions.
- The Liberals propose to encourage the designing and manufacturing in Canada of ice-strengthened cargo carriers and ice breakers which will fly the Canadian Flag and operate in Canadian Arctic waters.
- Reserving Canada's coastal and arctic trade to Canadian register vessels can provide the basis for a gradual redevelopment of a Canadian Merchant Marine.
- The role of the Canadian Coast Guard will be expanded to include responsibilities for navigation, search and rescue operations, surveillance over foreign fishing fleets within Canadian territorial waters and environmental protection reconnaissance off the Canadian West and East Coasts.
- These and other initiatives are expected to be of great stimulus to the Canadian ship-building industry.

PEOPLE IN TRANSPORT

- Liberal transportation programs will involve a major construction program for public transport vehicles and thus launch Canada into an enormous area of industrial employment opportunity. It is estimated that in basic new urban transit vehicles alone, Canada will be spending at least \$100 million a year.
 - The Liberal program supports the purchase of more of Canada's enormous transportation supply and service needs from less developed areas of Canada.
 - The Liberals propose to expand transportation manpower training programs to meet the growing need for skilled labour and management in all sectors of transportation.
 - The Liberal Party would see to it that the Government provides special funds to promote reorientation and re-training programs to help cope with technological change in the transportation industry for those who wish to take such programs, while supporting the principle of job security.
 - A Liberal Government will promote greatly improved labour-management cooperation in the transportation sector of the Canadian economy in order to avoid costly disruptions of service and increase the efficiency of the Canadian transportation system.
 - The Liberal Program calls for the establishment of an independent Accident Investigation Board to offset any appearance of conflict of interest in transportation accident investigation. This Board will have particular responsibility for investigating major transportation mishaps and developing suggestions on particular aspects of transportation safety both in regard to persons and goods, as for example the transportation of dangerous products.
 - High priority will be given by a Liberal Government to a safety research program on school buses to ensure that school buses are constructed to high safety standards.
- W.C.

ANNEXE #4

Résumé de l'aide financière accordée en vertu de la Loi

<u>Désignation</u>	<u>Contribution financière fédérale</u>	<u>Renvoi</u>
1. Préparation de P.A.U. et du P.T.	jusqu'à 50% des frais d'établissement des plans	Art. 3 (3)
2. Plan de déplacement ou de modification d'itinéraire	jusqu'à 50% des frais net de déplacement	Art. 11(2) (4)
3. Nouveaux croisements étagés	jusqu'à 80% des frais au dessous de \$1½ million plus, le cas échéant,	Art. 20 (3)
	jusqu'à 60% des frais, entre \$1½ et \$5 millions	Art. 16 (7)
	plus le cas échéant, jusqu'à 40% des frais, au-dessus de 5 millions	Art. 16 (7)
4. Croisements étagés reconstruits	jusqu'à 50% des frais, en dessous de \$1½ million plus, le cas échéant,	Art. 20 (3)
	jusqu'à 37½ des frais entre \$1½ et \$5 millions plus le cas échéant,	Art. 16 (7)
	jusqu'à 25% des frais au-dessus de \$5 millions	Art. 16 (7)
5. Croisements étagés requis par le détournement de routes	jusqu'à 50% des frais	Art. 17 (5)
6. Protection des passages à niveau	80% des frais jusqu'à concurrence de \$1 million	Art. 20 (3)
7. Signaux réfléchissants et feux intermittents	jusqu'à 80% des frais	Art. 20 (2)

ANNEXE #5

C-27

Second Session, Twenty-Ninth Parliament,
23 Elizabeth II, 1974

THE HOUSE OF COMMONS OF CANADA

BILL C-27

An Act to facilitate the relocation of railway lines or rerouting of railway traffic in urban areas and to provide financial assistance for work done for the protection, safety and convenience of the public at railway crossings

AS PASSED BY THE HOUSE OF COMMONS
30th APRIL, 1974

C-27

Deuxième Session, Vingt-neuvième Législature.
23 Elizabeth II, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA

BILL C-27

Loi visant à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou l'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines et à fournir une aide financière en vue de l'exécution de travaux pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux croisements de chemin de fer

ADOPTÉ PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES
LE 30 AVRIL 1974

THE HOUSE OF COMMONS OF CANADA

BILL C-27

An Act to facilitate the relocation of railway lines or rerouting of railway traffic in urban areas and to provide financial assistance for work done for the protection, safety and convenience of the public at railway crossings

Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:

SHORT TITLE

1. This Act may be cited as the *Railway Relocation and Crossing Act*.

INTERPRETATION

2. (1) In this Act,

"Commission" means the Canadian Transport Commission;

"Fund" means the Railway Grade Crossing Fund continued under Part III;

"public utility plant" means a public utility plant within the meaning of General Order No. E.9 of the Board of Transport Commissioners dated the first day of February, 1965;

"railway crossing" means any railway crossing of a highway or highway crossing of a railway and any manner of con-

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA

BILL C-27

Loi visant à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou l'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines et à fournir une aide financière en vue de l'exécution de travaux pour la protection, la sécurité et la commodité du public aux croisements de chemin de fer

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

TITRE ABRÉGÉ

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*.

INTERPRÉTATION

2. (1) Dans la présente loi,

«Caisse» désigne la Caisse des passages à niveau de chemin de fer dont l'existence est continuée en vertu de la Partie III;

«Commission» désigne la Commission canadienne des transports;

«croisement de chemin de fer» désigne tout croisement par un chemin de fer d'une voie publique ou d'un chemin de fer par une voie publique, et tout mode de construction de la voie ferrée ou de la voie publique par élévation ou abaissement de l'un au-dessus ou au-dessous de l'au-

Short
title

Definitions

"Commis-
sion"
«Commis-
sion»

"Fund"
«Caisse»

"public
utility plant"
«installation
publique...»

"railway
crossing"
«croise-
ment...»

Titre abrégé

Définitions

«Caisse»
"Fund"

«Commis-
sion»
"Commis-
sion"

«croisement
de chemin
de fer»
"rail-
way..."

struction of the railway or highway by the elevation or depression of the one above or below the other, or by the diversion of the one or the other, and any work ordered or authorized by the Commission to be provided as one work for the protection, safety and convenience of the public in respect of one or more railways with as many tracks crossing or crossed as the Commission in its discretion determines;

"transportation plan"
«plan de transport»

"transportation plan" means a plan for the control of transportation within a defined area proposing as of some specific time the layout of any streets, highways, bridges, railway lines, railway crossings at level or at grade separations, bus routes, rapid transit lines, railway stations, bus terminals, rapid transit stations and wharves and airports within the defined area;

"urban area"
«zone...»

"urban area" means an area and areas adjacent thereto that are classified by Statistics Canada in its most recent census of Canada as urban;

"urban development plan"
«plan d'aménagement...»

"urban development plan" means a plan respecting the development and use of land within or within and adjacent to an urban area whereby it is proposed to control and regulate the use of such land for purposes of industry, commerce, government, recreation, transportation, hospitals, schools, churches, residences, homes for the elderly or for other purposes or classes of users, with or without subdivisions of the various classes.

Other words and expressions

(2) Unless otherwise provided in this Act, words and expressions in this Act have the same meanings as in the *Railway Act*.

tre, ou par déviation de l'un ou de l'autre, et tout ouvrage dont la Commission ordonne ou autorise l'exécution à titre d'ouvrage destiné à la protection, la sécurité et la commodité du public relativement à un ou plusieurs chemins de fer qui comptent autant de voies croisant ou croisées que la Commission fixe à sa discrétion;

«installation d'utilité publique» désigne une installation d'utilité publique au sens de l'ordonnance générale n° E.9 de la Commission des transports du Canada, en date du 1^{er} février 1965;

«installation d'utilité publique»
"public..."

«plan d'aménagement urbain» désigne un plan concernant l'aménagement et l'utilisation du sol dans une zone urbaine ou dans celle-ci et dans des zones adjacentes, aux termes duquel il est proposé de surveiller et de réglementer l'utilisation de ce sol aux fins de l'industrie, du commerce, du gouvernement, des loisirs, des transports, d'hôpitaux, d'écoles, d'églises, de l'habitation, de maisons pour vieillards ou à d'autres fins ou catégories d'usagers, avec ou sans subdivisions de ces diverses catégories;

«plan d'aménagement urbain»
"urban..."

«plan de transport» désigne un plan en vue de la surveillance des transports dans une zone délimitée proposant, à une date déterminée, le tracé de toutes rues, voies publiques, ponts, lignes de chemin de fer, croisements de chemin de fer, à niveau ou étagés, itinéraires d'autobus, lignes de transports rapides, gares de chemin de fer, terminus d'autobus, stations de transports rapides et quais et aéroports dans cette zone délimitée;

«plan de transport»
"transportation..."

«zone urbaine» désigne une zone et des zones adjacentes à celle-ci, que Statistics Canada a classées comme urbaines lors de son recensement le plus récent.

«zone urbaine»
"urban area"

(2) Sauf dispositions contraires de la présente loi, les termes et expressions employés dans celle-ci ont la même signification que celle qu'ils ont dans la *Loi sur les chemins de fer*.

Autres termes et expressions

PART I

JOINT URBAN DEVELOPMENT AND
TRANSPORTATION PLANSApplication
to Commis-
sion

3. (1) Where, in respect of an area in a province that includes or comprises an urban area (hereinafter in this Part called a "transportation study area"), the government of the province and all the municipalities within that area have agreed upon an urban development plan and transportation plan (hereinafter in this Part called an "accepted plan") for that transportation study area, the province or a municipality may, subject to subsection (5), apply to the Commission for such orders as the Commission may make under section 6 and as are necessary to carry out the accepted plan.

Part of
urban
area

(2) The Commission may receive an application in respect of a transportation study area that includes only a part of an urban area if the Commission is satisfied that the accepted plan materially affects only those municipalities located wholly or in part in the transportation study area to which the accepted plan relates.

Financial
assistance

(3) Subject to subsection (4) and to such regulations as the Governor in Council may make in that behalf,

(a) the Minister of Transport may authorize the payment, out of moneys appropriated by Parliament therefor, of part of the cost of preparing such one or more transportation plans in respect of a transportation study area as are desirable to consider for the transportation study area; and

(b) the Minister of State for Urban Affairs may authorize the payment, out of moneys appropriated by Parliament therefor, of part of the cost of preparing such one or more urban development plans in respect of a transportation study area as are desirable to consider for the transportation study area.

PARTIE I

PLANS CONJOINTS D'AMÉNAGE-
MENT URBAIN ET DE
TRANSPORTDemande
à la Com-
mission

3. (1) Lorsque, relativement à une zone d'une province incluant ou comprenant une zone urbaine, (ci-après appelée à la présente Partie «zone d'étude des transports»), le gouvernement de la province et toutes les municipalités situées dans cette zone ont accepté un plan d'aménagement urbain et un plan de transport, (ci-après appelé à la présente Partie un «plan accepté») pour cette zone d'étude des transports, la province ou une municipalité peut, sous réserve du paragraphe (5), demander à la Commission de rendre les ordonnances qu'elle peut rendre en vertu de l'article 6 et qui sont nécessaires à la réalisation du plan.

Partie d'une
zone urbaine

(2) La Commission peut recevoir une demande relative à une zone d'étude des transports qui ne comprend qu'une partie d'une zone urbaine si la Commission est convaincue que le plan accepté n'a une incidence importante que sur les municipalités situées en tout ou en partie dans la zone d'étude des transports à laquelle le plan accepté se rapporte.

(3) Sous réserve du paragraphe (4) et des règlements que le gouverneur en conseil peut établir à ce titre,

Aide
financière

a) le ministre des Transports peut autoriser le paiement, à même les fonds votés par le Parlement à cette fin, d'une partie du coût d'établissement du ou des plans de transport relatifs à une zone d'étude des transports qu'il est souhaitable de considérer pour cette zone d'étude des transports; et

b) le ministre d'État chargé des Affaires urbaines peut autoriser le paiement, à même les fonds votés par le Parlement à cette fin, d'une partie du coût d'établissement du ou des plans d'aménagement urbain relatifs à une zone d'étude des transports qu'il est souhaitable de considérer pour cette zone d'étude des transports.

Limitation

(4) Not more than fifty per cent of the amount of the cost of preparing urban development plans and transportation plans described in subsection (3) may be authorized for payment under that subsection.

5

(4) Ne peut être autorisé, en vertu du paragraphe (3), que le paiement de cinquante pour cent au plus du montant des frais d'établissement de plans d'aménagement urbain et de plans de transport décrits audit paragraphe.

Restriction

Examination of federal involvement

(5) Where an application to the Commission under subsection (1) is made in respect of an accepted plan that contemplates the use of federal programs established under the authority of the Parliament of Canada in implementing the urban development or transportation plans forming part of the accepted plan, the application shall not be received by the Commission unless it is shown to the Commission that

10

(a) the Minister of State for Urban Affairs is satisfied that the federal programs contemplated for use in the urban development plan forming part of the accepted plan are available and would contribute significantly to the improvement of any urban area within the transportation study area in respect of which the application is made; and

20

(b) the Governor in Council is prepared to authorize the allocation of moneys from the moneys appropriated by Parliament for the purposes of making relocation grants under this Part for the transportation plan forming part of the accepted plan in respect of which the application is made.

30

(5) Lorsqu'il est présenté à la Commission, en vertu du paragraphe (1), une demande concernant un plan accepté qui prévoit l'utilisation de programmes fédéraux établis en vertu de pouvoirs conférés par le Parlement du Canada pour mettre en œuvre les plans d'aménagement urbain ou de transport faisant partie du plan accepté, la Commission ne peut recevoir cette demande que s'il lui est démontré

15

a) que le ministre d'État chargé des Affaires urbaines est convaincu que les programmes fédéraux dont le plan d'aménagement urbain faisant partie du plan accepté prévoit l'utilisation existent et contribueraient sensiblement à l'amélioration d'une zone urbaine de la zone d'étude des transports à laquelle se rapporte cette demande; et que

25

b) le gouverneur en conseil est disposé à autoriser l'octroi, sur les fonds votés par le Parlement, de subventions de déplacement de lignes prévues par la présente Partie relativement au plan de transport faisant partie du plan accepté auquel se rapporte cette demande.

Regulating priorities

(6) The Commission may, if it deems it necessary to do so, make rules for the handling of applications under subsection (1), and may by such rules prescribe the periods during which applications will be received by the Commission and may adopt an order of priorities governing the receipt by it of any such applications.

40

(6) La Commission peut, si elle l'estime nécessaire, établir des règles concernant la façon de traiter les demandes présentées en vertu du paragraphe (1), et elle peut, au moyen de ces règles, prescrire les époques pendant lesquelles des demandes seront reçues; elle peut également adopter un ordre de priorité pour la réception de ces demandes.

Réglementation des priorités

Financial plan to accompany application

4. An application under section 3 shall contain a financial plan showing

(a) how the costs and benefits of the transportation plan included in the accepted plan are to be shared by the province, the municipalities concerned, the railways affected by the accepted

45

4. Une demande faite en vertu de l'article 3 doit être accompagnée d'un plan de financement indiquant

a) de quelle façon les coûts et les avantages du plan de transport compris dans ce plan accepté seront partagés entre la province, les municipalités en cause, les

Un plan de financement doit accompagner la demande

plan and any other interests that may be affected thereby;

(b) how the costs of the transportation plan included in the accepted plan are to be met having regard to any amounts that may be applied thereto or recommended therefor under this Act;

(c) the dates between which any payments or transactions required by the financial plan are to be made or carried out;

(d) all financial assistance available to meet the costs of the transportation plan included in the accepted plan from all sources other than financial assistance from the Commission; and

(e) such other information as the Commission deems necessary in respect of the transportation plan included in the accepted plan.

Submission
to Commis-
sion of
transporta-
tion plan

5. (1) The accepted plan, together with the financial plan, shall be filed with the Commission and the Commission may accept the transportation plan and the financial plan either as submitted or with such changes in either of them as the Commission considers necessary, if

(a) the financial plan will not, in the opinion of the Commission, either

(i) impose on any railway company affected thereby any costs and losses greater than the benefits and payments receivable by the railway company under the plan, or

(ii) confer on any railway company affected thereby any benefits and payments greater than the costs and losses incurred by the railway company under the plan;

(b) the financial plan sets out the amounts that, in the opinion of the applicant, the Commission would likely apply or recommend for payment under this Act in order to carry the transportation plan into effect;

chemins de fer qu'intéresse ce plan accepté et tous autres intérêts auxquels celui-ci peut porter atteinte;

b) de quelle façon les frais du plan de transport compris dans ce plan accepté doivent être acquittés eu égard à toutes sommes qui peuvent y être affectées ou qui peuvent être recommandées à cet effet en vertu de la présente loi;

c) les dates entre lesquelles tous versements ou toutes opérations que nécessite le plan de financement doivent être effectués ou exécutés;

d) toute aide financière provenant de toutes sources autres qu'une aide financière de la Commission pour acquitter les frais du plan de transport compris dans ce plan accepté; et

e) tels autres renseignements que la Commission estime nécessaires en ce qui concerne le plan de transport compris dans ce plan accepté.

5. (1) Le plan accepté, accompagné du plan de financement, doit être déposé devant la Commission et celle-ci peut accepter le plan de transport et le plan de financement, tels qu'ils ont été soumis ou avec telles modifications à l'un ou à l'autre qu'elle estime nécessaires

Présentation
à la Commis-
sion du plan
de transport

a) si, de l'avis de la Commission, le plan de financement ne doit

(i) ni occasionner à une quelconque compagnie de chemin de fer qu'il met en cause des frais et des pertes supérieurs aux avantages et aux versements qu'elle peut recevoir en vertu de ce plan,

(ii) ni accorder à une quelconque compagnie de chemin de fer qu'il met en cause des avantages et des versements supérieurs aux frais et aux pertes qui lui sont occasionnés par ce plan;

b) si le plan de financement énonce les sommes que, de l'avis du requérant, la Commission affecterait ou recommanderait probablement de verser, en vertu de la présente loi, afin de mettre à exécution le plan de transport;

(c) when changes, if any, in the transportation plan or financial plan have been considered necessary by the Commission, the parties who prepared the accepted plan have agreed to modify 5 that plan to the extent necessary to accord with the changes considered necessary by the Commission in the transportation plan or financial plan; and

(d) the Commission is satisfied that the 10 financial assistance set out in the financial plan will be committed to the purposes of the transportation plan when required.

c) lorsque la Commission a jugé nécessaire de modifier le plan de transport ou le plan de financement, si les parties qui ont établi le plan accepté ont convenu de le modifier dans la mesure 5 nécessaire pour qu'il soit en accord avec les modifications que la Commission a jugé nécessaire d'apporter au plan de transport ou au plan de financement; et

d) si la Commission est convaincue que 10 l'aide financière énoncée au plan de financement, sera engagée aux fins de celui-ci lorsque cela sera nécessaire.

Hearing

(2) Before making any order under section 6 in respect of any accepted plan, the Commission shall hold a hearing thereon.

(2) Avant de rendre une ordonnance en vertu de l'article 6 relativement à un plan 15 accepté qu'elle a reçu, la Commission doit tenir une audience au sujet de celui-ci.

Audience

Order
following
approval

6. (1) For the purpose of carrying into effect a transportation plan accepted by 20 the Commission under section 5, and notwithstanding section 259 of the *Railway Act*, the Commission may, by order, require a railway company to cease to operate over any line within the transportation 25 study area to which the transportation plan relates, and, if considered desirable or expedient, to remove any tracks, buildings, bridges or other structures from the land occupied by the railway company within 30 that area.

6. (1) Aux fins de l'exécution d'un plan de transport qu'elle a accepté en vertu de l'article 5, et nonobstant l'article 20 259 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission peut, par ordonnance, enjoindre à une compagnie de chemin de fer de cesser de circuler sur toute ligne située dans la zone d'étude des transports à la- 25 quelle le plan de transport se rapporte et, si on le juge souhaitable ou opportun, d'enlever tous rails, bâtiments, ponts ou autres ouvrages des terrains qu'elle occupe dans cette zone.

Ordonnance
consécutive
à l'appro-
bation

Idem

(2) For the purpose of carrying into effect a transportation plan accepted by the Commission under section 5, the Commission may, by order, 35

(2) Aux fins de l'exécution d'un plan de transport qu'elle a accepté en vertu de l'article 5, la Commission peut, par ordonnance,

Idem

(a) require a railway company to permit the locomotives and trains of another railway company or the equipment of a rapid transit or public transit system to be operated over its lines or right 40 of way within the transportation study area to which the transportation plan relates on such terms and conditions in respect of compensation as are set out in the financial plan accepted by the 45 Commission and according to such rules as the Commission may prescribe with respect to such operations;

a) enjoindre à une compagnie de chemin 35 de fer de laisser circuler les locomotives et les trains d'une autre compagnie de chemin de fer ou l'équipement d'un système de transport rapide ou celui d'un système de transport en commun sur ses 40 lignes ou lui octroyer un droit de passage dans la zone d'étude des transports à laquelle le plan de transport se rapporte, selon telles modalités d'indemnisation qu'énonce le plan de financement que la 45 Commission a accepté, et suivant telles règles que celle-ci peut prescrire relativement à cette circulation;

(b) require a railway company to operate only trains carrying such class or classes of traffic over such of its lines within the transportation study area to which the transportation plan relates as may be specified by the Commission; 5

(c) require a railway company to build a railway line in such location as may be specified by the Commission within the transportation study area to which the transportation plan relates, or to make any connections between such railway lines or any rapid transit or public transit systems within the transportation study area as may be specified by 15 the Commission; or

(d) require the closing of any existing railway crossing at grade level on any railway line within the transportation study area to which the transportation 20 plan relates if the closing thereof is required under the transportation plan accepted by the Commission.

Powers
to
acquire
land

(3) When the Commission makes an order under subsection (2) requiring a 25 railway company to build a railway line or to make any connections between railway lines, all the provisions of law at such time applicable to the taking of land by the railway company, to its valuation and 30 sale and conveyance to the company, and to the compensation therefor, apply to the land required for the proper carrying out of any such order made by the Commission. 35

Acquisition
of railway
land

7. When the Commission makes an order under subsection 6(1) requiring a railway company to cease to operate over a line within a transportation study area, the Commission may recommend that the 40 Minister of Public Works acquire any land

b) enjoindre à une compagnie de chemin de fer de ne faire circuler que des trains écoulant telle catégorie ou telles catégories de trafic sur telles de ses lignes, situées dans la zone d'étude des transports à laquelle le plan de transport se rapporte, que peut préciser la Commission; 5

c) enjoindre à une compagnie de chemin de fer de construire une ligne de chemin 10 de fer à tel endroit de la zone d'étude des transports que peut préciser la Commission ou d'installer dans la zone d'étude des transports à laquelle le plan de transport se rapporte, entre ces lignes de 15 chemin de fer, toutes voies de raccordement ou tout système de transport rapide ou en commun que peut préciser la Commission; ou

d) enjoindre la fermeture de tout passage à niveau existant sur toute ligne de chemin de fer située dans la zone d'étude des transports à laquelle le plan de transport se rapporte, si le plan de transport que la Commission a accepté exige cette 25 fermeture.

Pouvoirs
d'acquisition
des
terrains

(3) Lorsque la Commission rend, en vertu du paragraphe (2), une ordonnance enjoignant à une compagnie de chemin de fer de construire une ligne de chemin de 30 fer ou d'installer des voies de raccordement entre des lignes de chemin de fer, toutes les dispositions législatives applicables à ce moment-là à la prise de possession des terrains par la compagnie de 35 chemin de fer, à leur évaluation, à leur vente et à leur transfert à la compagnie, ainsi que l'indemnité à laquelle il donne droit, s'appliquent aux terrains requis pour la bonne exécution d'une telle ordonnance 40 rendue par la Commission.

Acquisition
d'un terrain
de chemin
de fer

7. Lorsque la Commission rend en vertu du paragraphe 6(1) une ordonnance enjoignant à une compagnie de chemin de fer de cesser de circuler sur une ligne située 45 dans une zone d'étude des transports, elle peut recommander au ministre des Travaux

that is or was occupied as part of its railway undertaking by the railway company subject to such conditions as the Commission may prescribe; and the Minister of Public Works may acquire such land by purchase or by expropriation under the *Expropriation Act*.

publics d'acquérir tout terrain que cette compagnie de chemin de fer occupe ou occupait comme faisant partie de son entreprise, sous réserve de telles conditions qu'elle peut prescrire; et le ministre des Travaux publics peut acquérir ce terrain au moyen d'un achat ou d'une expropriation que prévoit la *Loi sur les expropriations*.

Necessary laws

8. An order under section 6 shall be issued only after the Commission is satisfied that the government of the province and each municipality that has agreed to the accepted plan have caused such laws to be passed or such orders to be made as are necessary to carry the accepted plan into effect.

8. La Commission ne doit rendre une ordonnance en vertu de l'article 6 que lorsqu'elle est convaincue que le gouvernement de la province et chaque municipalité qui a donné son accord au plan accepté ont fait adopter telles lois ou rendre telles ordonnances qui sont nécessaires pour permettre l'exécution du plan accepté.

Power to dispose of property

9. The Minister of Public Works may sell or lease or otherwise dispose of any land acquired pursuant to section 7 if such disposition is consistent with the accepted plan and any conditions prescribed by the Commission with respect to the acquisition of the land by that Minister.

9. Le ministre des Travaux publics peut vendre, louer ou autrement aliéner tout terrain acquis en application de l'article 7, si cette aliénation est en accord avec le plan accepté et avec toutes conditions que la Commission a prescrites relativement à l'acquisition de ce terrain par ce Ministre.

Pouvoir de disposer des biens

Power to withhold funds

10. If, after accepting a transportation plan under section 5 and making orders under section 6 in respect thereof, the Commission is given reason to believe that the provisions of the transportation plan are not being carried into effect at the times and in the manner prescribed by the plan, any amounts that may be applied or recommended for payment by the Commission under this Act may be withheld by the Commission or the Minister of Transport until the Commission is satisfied that all reasonable efforts are being made to carry the plan into effect at the times and in the manner prescribed by the plan.

10. Si, après qu'elle a accepté un plan de transport en vertu de l'article 5 et rendu des ordonnances à cet effet en vertu de l'article 6, il est donné à la Commission des raisons de croire que les dispositions du plan de transport qu'elle a approuvé ne sont pas mises à exécution aux dates et de la manière que prescrit ce plan, la Commission ou le ministre des Transports peut retenir toute somme que la Commission peut affecter ou recommander de verser en vertu de la présente loi, jusqu'à ce que la Commission ait la conviction que tous les efforts raisonnables sont faits pour mettre le plan à exécution aux dates et de la manière que prescrit ce plan.

Pouvoir de retenir des fonds

Recommending relocation grant

11. (1) When an order is made by the Commission under section 6, the Commission may recommend to the Minister of Transport that a grant, hereinafter referred

11. (1) Lorsque la Commission rend une ordonnance en vertu de l'article 6, elle peut recommander au ministre des Transports le versement d'une subvention, ci-après appe-

Recommandation d'une subvention de déplacement

to as a "relocation grant", be paid to meet part of the costs of implementing the transportation plan accepted by the Commission.

Amount of
relocation
grant

(2) A relocation grant shall not exceed fifty per cent of the net costs of railway relocation as determined pursuant to section 13.

Interest
rate

(3) The Commission may from time to time, after consultation with the Minister of Transport and the Minister of Finance, establish a rate of interest to be used for the purpose of calculating the current value of items for which costs are required to be calculated for the purposes of this Part.

Payment of
relocation
grant

(4) When a relocation grant is recommended by the Commission in respect of a transportation plan accepted by it, the Minister of Transport may, subject to such terms and conditions as he may consider necessary to effect the financial plan attached to the accepted plan in which that transportation plan was set out, authorize the payment out of moneys appropriated by Parliament therefor of an amount, not exceeding the amount limited under subsection (2), to defray part of the costs of carrying out the transportation plan.

Valuation
of lands

12. Where pursuant to this Act a determination of the value of any land is required to be made by the Commission for the determination of the net costs of railway relocation, the Commission may appoint such qualified land appraisers as are necessary to determine the value of such lands.

Determining
net cost
of railway
relocation

13. The Commission shall determine the net costs of railway relocation for the purposes of this Part in accordance with the rules set out in the schedule.

lée «subvention de déplacement de lignes», destinée à couvrir une partie des frais de réalisation du plan de transport que la Commission a accepté.

(2) Le montant d'une subvention de déplacement de lignes ne doit pas dépasser cinquante pour cent des frais nets de déplacement de lignes de chemin de fer déterminés en application de l'article 13.

(3) La Commission peut, à l'occasion, après consultation avec le ministre des Transports et le ministre des Finances, fixer un taux d'intérêt aux fins du calcul de la valeur courante d'articles dont il est nécessaire de calculer le coût aux fins de la présente Partie.

(4) Lorsque la Commission recommande le versement d'une subvention de déplacement de lignes en ce qui concerne un plan de transport qu'elle a accepté, le ministre des Transports peut, sous réserve de telles modalités qu'il peut juger nécessaires à l'exécution du plan de financement annexé au plan accepté dans lequel ce plan de transport a été exposé, autoriser le versement, sur les fonds affectés à cette fin par le Parlement, d'une somme ne dépassant pas celle dont le paragraphe (2) fixe les limites, afin de couvrir une partie des frais d'exécution de ce plan de transport.

12. Lorsque, conformément à la présente loi, la Commission exige qu'on détermine la valeur d'un terrain afin de calculer le montant net des frais occasionnés par le déplacement de lignes de chemin de fer, la Commission peut nommer les évaluateurs fonciers compétents nécessaires pour calculer la valeur de ces terrains.

13. La Commission doit déterminer les frais nets de déplacement de lignes de chemin de fer aux fins de la présente Partie conformément aux règles énoncées dans l'annexe.

Montant de
la subven-
tion de
déplacement

Taux
d'intérêt

Versement
de la sub-
vention de
déplacement

Évaluation
des terrains

Détermina-
tion des
frais nets de
déplacement
de lignes
de chemin
de fer

Assistance
from Fund

14. (1) When an order made under section 6 results in the construction of a railway line and the Commission orders that the railway line be carried across, over or under any highway, or that a highway be carried across, over or under the railway line, pursuant to section 197 of the *Railway Act*, the Commission may, in accordance with Part III, apply amounts from the Fund, notwithstanding subsection 20(5) of this Act, toward the cost of work actually done for the protection, convenience and safety of the public at any railway crossing at rail level or any grade separation so ordered by the Commission.

Idem

(2) When an order made under section 6 results in an increase of traffic over an existing railway line, the Commission may, in accordance with Part III, apply amounts from the Fund, notwithstanding paragraph 20(1)(b) and subsection 20(5), toward the cost of work actually done for the protection, convenience and safety of the public at any existing railway crossing at rail level or any existing grade separation on the railway line, or at any new railway crossing of the railway line that is authorized pursuant to section 197 of the *Railway Act*.

PART II

SPECIAL GRANTS FOR
SEPARATIONS

Definitions

"costs"

15. In this Part, "costs", in relation to the construction or reconstruction of a grade separation, includes the costs of relocating any public utility plant unless otherwise expressly stated;

"land use
plan"

"land use plan" means a plan for the control of land within a defined area proposing that parts of such land may be used

Aide payée
sur la Caisse

14. (1) Lorsqu'une ordonnance rendue aux termes de l'article 6 entraîne la construction d'une ligne de chemin de fer et que la Commission ordonne que la ligne croise une voie publique par élévation ou abaissement ou qu'une voie publique croise une ligne par élévation ou abaissement, conformément à l'article 197 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission peut, conformément à la Partie III, affecter des sommes par prélèvement sur la Caisse, nonobstant le paragraphe 20(5) de la présente loi, à l'exécution d'ouvrage réellement effectué pour la protection, la sécurité et la commodité du public à tout croisement de chemin de fer à niveau ou étagé qu'ordonne la Commission.

Idem

(2) Lorsqu'une ordonnance rendue aux termes de l'article 6 entraîne une augmentation de la circulation sur une ligne de chemin de fer existante, la Commission peut, conformément à la Partie III, affecter des sommes par prélèvement sur la Caisse, nonobstant l'alinéa 20(1)b) et le paragraphe 20(5), à l'exécution d'ouvrage réellement effectué pour la protection, la sécurité et la commodité du public à tout croisement de chemin de fer à niveau ou étagé existant sur la ligne, ou à tout nouveau croisement de chemin de fer sur la ligne autorisé en vertu de l'article 197 de la *Loi sur les chemins de fer*.

PARTIE II

SUBVENTIONS SPÉCIALES POUR
DES CROISEMENTS ÉTAGÉS

15. Dans la présente Partie,

Définitions

"frais", en ce qui concerne la construction ou la reconstruction d'un croisement étagé, comprend les frais de déplacement de toute installation d'utilité publique, à moins que le contraire ne soit expressément énoncé;

"frais"

"plan d'utilisation du sol" désigne un plan destiné à la surveillance des terrains d'une zone déterminée, qui propose de

"plan d'uti-
lisation
du sol"

only for industry, commerce, government, recreation, transportation, hospitals, schools, churches, residences, homes for the elderly or for other purposes or classes of users, with or without subdivisions of the various classes.

n'utiliser certaines parties de ces terrains que pour l'industrie, le commerce, le gouvernement, les loisirs, les transports, des hôpitaux, des écoles, des églises, l'habitation, des maisons pour vieillards ou à d'autres fins ou catégories d'usagers, avec ou sans subdivisions de ces diverses catégories.

Application
for special
grant

16. (1) Where a proposed construction or reconstruction of a grade separation of a railway crossing is desired in a province and all reasonable costs thereof, excluding the costs of relocating any public utility plant, appear likely to exceed one million two hundred and fifty thousand dollars, an application may be made to the Commission by the province or by any municipality on behalf of the province for a special grant to meet part of the costs of the construction or reconstruction of the grade separation.

16. (1) Lorsque la construction ou la reconstruction projetée d'un croisement étagé de chemin de fer est souhaitée dans une province et que tous frais raisonnables de celle-ci, à l'exclusion des frais de déplacement de toute installation d'utilité publique, semblent devoir dépasser un million deux cent cinquante mille dollars, la province ou toute municipalité, pour le compte de celle-ci, peut demander à la Commission une subvention spéciale pour couvrir une partie des frais de construction ou de reconstruction de ce croisement étagé.

Demande de
subvention
spéciale

Power of
Commission

(2) Where an application is made under subsection (1), the Commission may inquire into the proposed construction or reconstruction of the grade separation and if it is satisfied that the protection, safety and convenience of the public require the construction or reconstruction of the grade separation or that the protection, safety and convenience of the public will be significantly increased by such construction or reconstruction, it may recommend to the Minister of Transport that a special grant be obtained for the purpose of meeting part of the costs thereof.

(2) Lorsqu'une demande lui est présentée en vertu du paragraphe (1), la Commission peut faire enquête sur la construction ou la reconstruction projetée du croisement étagé et, si elle est convaincue que la protection, la sécurité et la commodité du public exigent la construction ou la reconstruction de ce passage étagé, ou que cette construction ou reconstruction accroîtra sensiblement la protection, la sécurité et la commodité du public, elle peut recommander au ministre des Transports d'accorder une subvention spéciale destinée à couvrir une partie des frais de celle-ci.

Pouvoir de
la Commission

Information
required on
inquiry

(3) In carrying out an inquiry under subsection (2), the Commission may require the applicant for the special grant

(3) Lorsqu'elle effectue une enquête en vertu du paragraphe (2), la Commission peut enjoindre à celui qui demande une subvention spéciale

Renseignements exigés
lors de
l'enquête

(a) to submit such land use plans and transportation plans as are relevant to the proposed construction or reconstruction of the grade separation;

a) de soumettre les plans d'utilisation du sol et les plans de transport relatifs à la construction ou à la reconstruction projetée du croisement étagé;

(b) to submit revised alternative land use plans and transportation plans, if any of the plans first submitted are not satisfactory to the Commission for any

b) de soumettre un choix de plans révisés d'utilisation du sol et un choix de plans révisés de transport si, pour une raison

reason, and to show the advantages and disadvantages of each transportation plan submitted to it;

(c) to show how the protection, safety and convenience of the public would be served in relation to the conditions that the proposed construction or reconstruction of the grade separation is to meet in respect of any transportation plan submitted to the Commission, including the benefits and costs of the proposed construction or reconstruction to the public as a whole, the railway companies concerned, the province or municipalities and any other party that may be affected by the proposed construction or reconstruction;

(d) to produce evidence to the Commission that the government of the province and all the municipalities that in the opinion of the Commission are concerned with or have an interest in any transportation plans submitted to it have approved those plans; and

(e) to provide a public hearing, or the Commission itself may hold a public hearing, of which public notice must be given, in order that any persons within the areas affected by any transportation plans approved by the municipalities may make their views known.

(4) When the Commission makes a recommendation to the Minister of Transport pursuant to this section for a special grant, the Commission may recommend to the Minister of Transport that such terms and conditions as it thinks advisable be attached to the special grant and shall indicate the portion of the costs of the construction or reconstruction of the grade separation to be borne by the railway companies concerned and the province or municipalities, as the case may be.

quelconque, elle ne juge pas satisfaisant l'un ou l'autre des plans qui lui a été soumis en premier lieu, et de démontrer les avantages et les inconvénients de chaque plan de transport qui lui est soumis;

c) de démontrer comment la construction ou la reconstruction projetée du croisement étagé doit assurer la protection, la sécurité et la commodité du public, eu égard à la situation à laquelle il doit remédier, relativement à tout plan de transport soumis à la Commission, notamment ses avantages et ses coûts pour le public dans son ensemble, pour les compagnies de chemin de fer en cause, pour la province ou les municipalités et pour toute autre partie aux intérêts desquels la construction ou la reconstruction projetée peut porter atteinte;

d) de rapporter la preuve que le gouvernement de la province et toutes les municipalités qui, de l'avis de la Commission, sont en cause ou ont un intérêt dans tous plans de transport qui lui sont soumis les ont approuvés; et

e) d'assurer une audience publique, ou la Commission elle-même peut tenir une audience publique, dont avis doit être donné au public, pour permettre à toutes personnes des zones que concernent des plans de transport qu'ont approuvés ces municipalités de faire connaître leurs opinions.

(4) Lorsque la Commission fait une recommandation au ministre des Transports, en application du présent article, relativement à une subvention spéciale, elle peut lui recommander telles modalités qu'elle juge souhaitable d'attacher à cette subvention spéciale, et elle doit indiquer la fraction des frais de construction ou reconstruction du passage étagé que doivent supporter les compagnies de chemin de fer en cause et la province ou les municipalités, selon le cas.

Terms and
conditions
of grant

Modalités
de la sub-
vention

Payment of
special grant

(5) Out of moneys appropriated therefor by Parliament the Minister of Transport may authorize the payment of the special grant recommended by the Commission following an inquiry under this section subject to such terms and conditions as the Minister of Transport deems necessary; but the amount of the grant shall not exceed the amount limited therefor under subsection (7).

No grant
from Fund

(6) Where a special grant is recommended under this section for the construction or reconstruction of a grade separation, no amounts shall be applied out of the Fund in respect of the grade separation.

Limit on
amount of
grants

(7) The amount that may be recommended by the Commission under this section to meet part of the costs of construction or reconstruction of a grade separation in a province shall not exceed,

(a) for construction of a grade separation

(i) whose costs are more than one million two hundred and fifty thousand dollars but not more than five million dollars, one million dollars plus an amount not greater than sixty per cent of the costs in excess of one million two hundred and fifty thousand dollars, or

(ii) whose costs are more than five million dollars, three million two hundred and fifty thousand dollars plus an amount not greater than forty per cent of the costs in excess of five million dollars, and

(b) for reconstruction of a grade separation

(i) whose costs are more than one million two hundred and fifty thousand dollars but not more than five million dollars, six hundred and twenty-five thousand dollars plus an amount not greater than thirty-seven and one-half per cent of the costs in excess of one million two hundred and fifty thousand dollars, or

(5) Sur les fonds que le Parlement affecte à cet effet, le ministre des Transports peut autoriser le versement de la subvention spéciale que la Commission a recommandée à la suite d'une enquête effectuée en vertu du présent article, sous réserve de telles modalités qu'il estime nécessaires; toutefois, le montant de cette subvention ne doit pas dépasser les limites prévues à cet effet au paragraphe (7).

Versement
de la sub-
vention
spéciale

(6) Lorsqu'une subvention spéciale est recommandée en vertu du présent article en vue de la construction ou de la reconstruction d'un croisement étagé, aucune somme ne peut être affectée par prélèvement sur la Caisse relativement à ce croisement étagé.

Aucune sub-
vention sur
la Caisse

(7) La somme que la Commission peut recommander en vertu du présent article pour couvrir une partie des frais de construction ou de reconstruction d'un croisement étagé dans une province ne doit pas dépasser

Limites du
montant des
subventions

a) pour la construction d'un croisement étagé

(i) dont le coût dépasse un million deux cent cinquante mille dollars sans dépasser cinq millions de dollars, un million de dollars plus une somme n'excédant pas soixante pour cent de la partie qui dépasse un million deux cent cinquante mille dollars, ou

(ii) dont le coût dépasse cinq millions de dollars, trois millions deux cent cinquante mille dollars plus une somme n'excédant pas quarante pour cent de la partie qui dépasse cinq millions de dollars; et

b) pour la reconstruction d'un croisement étagé

(i) dont le coût dépasse un million deux cent cinquante mille dollars sans dépasser cinq millions de dollars, six cent vingt-cinq mille dollars plus une somme n'excédant pas trente-sept et demi pour cent de la partie qui dépasse un million deux cent cinquante mille dollars, ou

(ii) whose costs are more than five million dollars, two million and thirty-one thousand dollars plus an amount not greater than twenty-five per cent of the costs in excess of five million dollars.

Application
for special
grant

17. (1) Where a proposed new construction of a grade separation of a railway crossing is required in a province by virtue of a proposal to build a new road or highway in order to reroute highway traffic in an area of the province and an application has been made to the Commission pursuant to section 197 of the *Railway Act* for a new railway crossing by means of a grade separation, an application may be made to the Commission by the province or by any municipality on behalf of the province for a special grant under this section to meet part of the costs of the construction of the grade separation.

Power of
Commission

(2) Where an application is made under subsection (1), the Commission may inquire into the proposed new construction of a grade separation and if it is satisfied that the protection, safety and convenience of the public require the construction of a grade separation and that the proposed grade separation would have qualified for assistance from the Fund if a railway crossing had existed for three years at the location of the proposed new railway crossing, it may recommend to the Minister of Transport that a special grant be obtained for the purpose of meeting part of the costs thereof.

Information
required on
inquiry

(3) In carrying out an inquiry under subsection (2), the Commission may require the applicant for the special grant

(a) to submit such land use plans and transportation plans as are relevant to the proposed new construction of the grade separation;

(ii) dont le coût dépasse cinq millions de dollars, deux millions trente et un mille dollars plus une somme n'excédant pas vingt-cinq pour cent de la partie qui dépasse cinq millions de dollars.

Demande de
subvention
spéciale

17. (1) Lorsque la construction projetée d'un nouveau croisement étagé de chemin de fer est nécessaire dans une province à la suite d'une proposition de construction d'une route ou voie publique nouvelle en vue de modifier l'itinéraire de la circulation routière dans une zone de cette province et qu'une demande a été présentée à la Commission en application de l'article 197 de la *Loi sur les chemins de fer* en vue de construire un nouveau croisement de chemin de fer au moyen d'un croisement étagé, la province ou toute municipalité agissant pour son compte peut demander à la Commission une subvention spéciale, en vertu du présent article, pour couvrir une partie des frais de construction de ce croisement étagé.

(2) Lorsqu'une demande est présentée en vertu du paragraphe (1), la Commission peut faire enquête sur le projet de nouvelle construction du croisement étagé et, si elle est convaincue que la protection, la sécurité et la commodité du public exigent la construction d'un croisement étagé et que le croisement étagé projeté aurait pu recevoir une aide de la Caisse si un croisement de chemin de fer avait existé depuis trois ans à l'endroit du nouveau croisement projeté de chemin de fer, elle peut recommander au ministre des Transports d'accorder une subvention spéciale aux fins de couvrir une partie des frais de celui-ci.

Pouvoir
de la Com-
mission

(3) Lorsqu'elle effectue une enquête en vertu du paragraphe (2), la Commission peut, enjoindre à celui qui demande la subvention spéciale

a) de soumettre les plans d'utilisation du sol et les plans de transport relatifs au projet de nouvelle construction du croisement étagé;

Renseignements
requis
lors de
l'enquête

(b) to submit revised alternative land use plans and transportation plans, if any of the plans first submitted are not satisfactory to the Commission for any reason, and to show the advantages and disadvantages of each transportation plan submitted to it;

(c) to show how the protection, safety and convenience of the public would be served in relation to the conditions that the new road or highway and the grade separation are to meet in respect of any transportation plan submitted to the Commission, including the benefits and costs of the proposed new construction of the grade separation to the public as a whole, the railway companies concerned, the applicant and any other party that may be affected by the proposed new road or highway and the grade separation;

(d) to produce evidence to the Commission that the government of the province and all the municipalities that in the opinion of the Commission are concerned with or have an interest in any transportation plans submitted to it have approved those plans; and

(e) to provide a public hearing, or the Commission itself may hold a public hearing, of which public notice must be given, in order that any persons within the areas affected by any transportation plans approved by the municipalities may make their views known.

b) de soumettre un choix de plans révisés d'utilisation du sol et un choix de plans révisés de transport si, pour une raison quelconque, elle ne juge pas satisfaisant l'un ou l'autre des plans qui lui a été soumis en premier lieu, et de démontrer les avantages et les inconvénients de chaque plan de transport qui lui est soumis;

c) de démontrer comment la route ou voie publique nouvelle et le projet de nouvelle construction du croisement étagé doivent assurer la protection, la sécurité et la commodité du public, eu égard à la situation à laquelle ils doivent remédier, relativement à tout plan de transport soumis à la Commission, notamment les avantages et les coûts du nouveau passage étagé projeté pour le public dans son ensemble, pour les compagnies de chemin de fer en cause, pour le requérant et pour toute autre partie aux intérêts desquels la route ou voie publique nouvelle et le croisement étagé projetés peuvent porter atteintes;

d) de rapporter la preuve que le gouvernement de la province et toutes les municipalités qui, de l'avis de la Commission, sont en cause ou ont un intérêt dans tous plans de transport qui lui sont soumis les ont approuvés; et

e) d'assurer une audience publique, ou la Commission elle-même peut tenir une audience publique, dont avis doit être donné au public, pour permettre à toutes personnes des zones que concernent des plans de transport qu'ont approuvés ces municipalités de faire connaître leurs opinions.

Terms and
conditions
of grant

(4) When the Commission makes a recommendation to the Minister of Transport pursuant to this section for a special grant, the Commission may recommend to the Minister of Transport that such terms and conditions as it thinks advisable be attached to the special grant and shall indicate the portion of the costs of the construction of the grade separation to be borne by the railway companies concerned and the province or municipalities, as the case may be.

(4) Lorsque la Commission fait une recommandation au ministre des Transports, en application du présent article, relativement à une subvention spéciale, elle peut lui recommander telles modalités qu'elle juge souhaitable d'attacher à cette subvention spéciale, et elle doit indiquer la fraction des frais de construction du croisement étagé que doivent supporter les compagnies de chemin de fer en cause et la province ou les municipalités, selon le cas.

Modalités
de la sub-
vention

Payment of
special grant

(5) Out of moneys appropriated therefor by Parliament, the Minister of Transport may authorize the payment of a special grant subject to such terms and conditions as the Minister of Transport deems necessary; but the amount of the grant shall not exceed fifty per cent of the costs, as determined by the Commission, of constructing the grade separation for which the special grant was recommended.

(5) Sur les fonds que le Parlement affecte à cet effet, le ministre des Transports peut autoriser le versement d'une subvention spéciale, sous réserve de telles modalités qu'il estime nécessaires; toutefois, le montant de cette subvention ne doit pas dépasser cinquante pour cent des frais de construction, qu'a fixés la Commission, du croisement étagé pour lequel cette subvention spéciale a été recommandée.

Versement
de la sub-
vention

No grant
from Fund

(6) Where a special grant is recommended under this section for the construction of a grade separation, no amounts shall be applied out of the Fund in respect of the grade separation.

(6) Lorsqu'une subvention spéciale est recommandée en vertu du présent article pour la construction d'un croisement étagé, nulle somme ne peut être affectée sur la Caisse au croisement étagé.

Pas de
subvention
sur la
Caisse

PART III

RAILWAY GRADE CROSSING ASSISTANCE

Railway
Grade
Crossing
Fund

18. (1) There shall be continued in the accounts of Canada an account, which shall continue to be known as the "Railway Grade Crossing Fund".

18. (1) Doit être conservé dans les comptes du Canada un compte qui continuera d'être appelé «Caisse des passages à niveau de chemin de fer».

Caisse des
passages
à niveau
de chemin
de fer

Balance of
old Fund

(2) There shall be credited to the Fund on the day this Act comes into force the balance of any amount standing to the credit of the Railway Grade Crossing Fund under section 202 of the *Railway Act*, together with any interest accrued thereon to that day.

(2) Le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi, le solde de toute somme figurant au crédit de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer que prévoit l'article 202 de la *Loi sur les chemins de fer*, de même que tout intérêt accumulé sur ce solde à cette date, doit être porté au crédit de la Caisse.

Solde de
l'ancienne
caisse

Amounts to
be credited

19. (1) There shall be credited to the Fund and charged to the Consolidated Revenue Fund any amounts appropriated and set apart by Parliament to aid actual construction work for the protection, safety and convenience of the public in respect of railway crossings.

19. (1) Doivent être portées au crédit de la Caisse et débitées au Fonds du revenu consolidé toutes sommes que le Parlement affecte et réserve pour aider à des travaux effectifs de construction en vue de la protection, de la sécurité et de la commodité du public à des croisements de chemin de fer.

Sommes à
créditer

Appropriation not to
lapse

(2) Where any amount is appropriated and set apart by Parliament for the purposes described in subsection (1) for a fiscal year, the balance of the appropriation granted in respect of that fiscal year that remains unexpended does not lapse but re-

(2) Lorsque le Parlement affecte et réserve une somme quelconque aux fins visées au paragraphe (1) au titre d'une année financière, le solde de l'affectation accordée relativement à cette année financière, qui n'a pas été dépensé, ne tombe pas en annu-

L'affectation
ne tombe
pas en annu-
lation

PARTIE III

AIDE À DES PASSAGES À NIVEAU DE CHEMIN DE FER

5

10

15

20

25

30

35

40

mains to the credit of the Fund for application by the Commission to the purposes of the Fund in succeeding fiscal years.

Provincial contributions

(3) There shall be credited to the Fund any amount contributed by a province to the Fund.

Payments

(4) There shall be charged to the Fund and paid out of the Consolidated Revenue Fund such amounts as the Commission orders to be applied toward railway crossings pursuant to this Part.

Interest

(5) All interest earned on moneys standing to the credit of the Fund shall be credited to the Fund and charged against the Consolidated Revenue Fund.

How Fund may be applied

20. (1) The Commission may, in its discretion but subject to the limitations set out in this section, apply the Fund solely toward the cost, not including the cost of maintenance and operation, of

(a) work actually done for the protection, safety and convenience of the public in respect of existing railway crossings at rail level;

(b) work actually done in respect of reconstruction and improvement of a grade separation that has been in existence for at least fifteen years prior to the making of any order by the Commission to apply an amount from the Fund for reconstruction or improvement of the grade separation;

(c) placing on the sides of railway cars reflective markings of such a size, design and colour as may be prescribed by the Commission; and

(d) placing on locomotives revolving lights of such a size, design and colour as may be prescribed by the Commission.

lation, mais reste au crédit de la Caisse, afin que la Commission l'applique aux fins de la Caisse au titre d'années financières qui suivent.

(3) Doit être portée au crédit de la Caisse toute quote-part qu'une province verse à la Caisse aux fins de celle-ci.

(4) Doivent être portées au débit de la Caisse et versées sur le Fonds du revenu consolidé telles sommes que la Commission ordonne d'affecter à des croisements de chemin de fer en application de la présente Partie.

(5) Tout intérêt acquis sur le fonds figurant au crédit de la Caisse doit être porté au crédit de celle-ci et au débit du Fonds du revenu consolidé.

20. (1) La Commission peut, à sa discrétion mais sous réserve des limitations énoncées au présent article, affecter les fonds de la Caisse uniquement au coût, à l'exclusion du coût d'entretien et d'exploitation,

a) de travaux effectivement exécutés en vue de la protection, de la sécurité et de la commodité du public relativement à des passages à niveau de chemin de fer existants;

b) de travaux effectivement exécutés relativement à la reconstruction et à l'amélioration d'un croisement étagé qui existait depuis quinze ans au moins avant que la Commission ne rende une ordonnance quelconque affectant une somme prélevée sur la Caisse à la reconstruction ou à l'amélioration de ce croisement étagé;

c) d'installation, sur les côtés des wagons de chemin de fer, de signaux réfléchissants de la taille, de la forme et de la couleur que peut prescrire la Commission; et

d) d'installation, sur les locomotives, de feux tournants de la taille, de la forme et de la couleur que peut prescrire la Commission.

5 Contributions des provinces

Versements

Intérêt

Manière d'affecter les fonds de la Caisse

Limit on
cost of
markings

(2) The total amount that may be applied from the Fund toward the cost of placing reflective markings on the sides of railway cars or of placing revolving lights on locomotives shall not exceed eighty per cent of the cost thereof as determined by the Commission.

Limit on
cost of work

(3) The total amount that may be applied from the Fund toward the cost of work actually done in respect of any one railway crossing shall not exceed,

(a) in the case of a railway crossing at grade level, the aggregate of

(i) eighty per cent of the cost of the work, as determined by the Commission, or one million dollars, whichever is the lesser amount, exclusive of the cost of any relocation of a public utility plant that is part of the work, and

(ii) eighty per cent of the cost of any relocation of a public utility plant that is part of the work; and

(b) in the case of a reconstruction or improvement of a grade separation, the aggregate of

(i) fifty per cent of the cost of the work, as determined by the Commission, or six hundred and twenty-five thousand dollars, whichever is the lesser amount, exclusive of the cost of any relocation of a public utility plant that is part of the work, and

(ii) fifty per cent of the cost of any relocation of a public utility plant that is part of the work.

Application
of provincial
contribution

(4) Where a province has contributed any amount to the Fund, the Commission may apportion and direct payment from the Fund of the amount so contributed by the province subject to any conditions and restrictions made and imposed by the province in respect of its contribution.

(2) La somme totale qui peut être affectée par prélèvement sur la Caisse au coût d'installation de signaux réfléchissants sur les côtés de voitures ou de wagons de chemin de fer ou d'installation de feux tournants sur des locomotives ne doit pas dépasser quatre-vingt pour cent du coût de ces installations que fixe la Commission.

Limitation
du coût des
signaux

(3) La somme totale qui peut être affectée par prélèvement sur la Caisse au coût de travaux effectivement exécutés relativement à tout croisement de chemin de fer ne doit pas dépasser,

Limitation
du coût des
travaux

a) dans le cas d'un passage à niveau de chemin de fer, le total obtenu en additionnant

(i) quatre-vingt pour cent du coût de ces travaux, que fixe la Commission, ou un million de dollars, selon le plus faible de ces deux chiffres, à l'exclusion du coût de tout déplacement d'installations d'un service public qui fait partie de ces travaux, et

(ii) quatre-vingt pour cent du coût de tout déplacement d'installations d'un service public qui fait partie de ces travaux; et

b) en cas de reconstruction ou d'amélioration d'un croisement étagé, le total obtenu en additionnant

(i) cinquante pour cent du coût de ces travaux, que fixe la Commission, ou six cent vingt-cinq mille dollars, selon le plus faible de ces deux chiffres, à l'exclusion du coût de tout déplacement d'installations d'un service public qui fait partie de ces travaux, et

(ii) cinquante pour cent du coût de tout déplacement d'installations d'un service public qui fait partie de ces travaux.

(4) Lorsqu'une province a contribué pour une somme quelconque à la Caisse, la Commission peut répartir et ordonner le versement par prélèvement sur la Caisse de la somme pour laquelle la province a ainsi contribué, sous réserve de toutes conditions et restrictions qu'a fixées et imposées la province relativement à sa contribution.

Affectation
de la contri-
bution de
la province

Prohibition
re railway
crossing

(5) No amount shall be applied by the Commission out of the Fund toward the cost of work actually done in respect of any railway crossing unless that railway crossing has been in existence for at least three years prior to the making of the order by the Commission to apply the amount for that purpose.

Presumption
re grade
separation

(6) Where a highway project involves the construction of a grade separation crossing and the closing of an existing railway crossing at rail level or the diversion therefrom of substantially all highway traffic using it, the grade separation crossing shall, if the Commission so directs, be deemed to be a work for the protection, safety and convenience of the public in respect of that existing railway crossing.

PART IV GENERAL

Transitional

21. Where any work was ordered or authorized by the Commission before the commencement of this Act in respect of a railway crossing at rail level and an amount was to be applied toward the costs of such work from the Railway Grade Crossing Fund under section 202 of the *Railway Act*, then, if that work was only partially completed, in the opinion of the Commission, upon the commencement of this Act, or if the work was wholly completed, in the opinion of the Commission, on that day but the amount to be applied thereto from that Railway Grade Crossing Fund had not been determined by the Commission and paid in full before that day, the Commission may apply from the Fund under this Act toward the costs of the whole of that work such amount, not exceeding the amount limited therefor under subsection 20(3) of this Act, as the Commission may determine.

Interdiction
concernant
les croisements de
chemin
de fer

(5) La Commission ne peut affecter aucune somme par prélèvement sur la Caisse au coût de travaux effectivement exécutés relativement à tout croisement de chemin de fer, à moins que ce croisement de chemin de fer n'ait existé depuis trois ans au moins avant que la Commission ne rende l'ordonnance affectant cette somme à cette fin.

5

(6) Lorsqu'un projet de construction de voie publique entraîne la construction d'un croisement étagé et la fermeture d'un passage à niveau de chemin de fer déjà existant ou la déviation de celui-ci de presque toute la circulation routière qui l'emprunte, ce croisement étagé doit, si la Commission l'ordonne, être réputé constituer un ouvrage visant à la protection, à la sécurité et à la commodité du public relativement à ce croisement de chemin de fer déjà existant.

10 Réputé
constituer
un croisement étagé

15

20

PARTIE IV GÉNÉRALITÉS

21. Lorsque, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la Commission a ordonné ou autorisé l'exécution de travaux relativement à un passage à niveau de chemin de fer et qu'une somme devait être affectée, par prélèvement sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer que prévoit l'article 202 de la *Loi sur les chemins de fer*, aux frais de ces travaux, et si ces travaux n'étaient que partiellement exécutés, de l'avis de la Commission, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, ou si ces travaux étaient complètement terminés à cette date, de l'avis de la Commission, mais si celle-ci n'avait pas fixé la somme qui devait y être affectée par prélèvement sur cette Caisse des passages à niveau de chemin de fer et si cette somme n'avait pas été versée en totalité avant cette date, la Commission peut, par prélèvement sur la Caisse que prévoit la présente loi, affecter aux frais de l'ensemble de ces travaux telle somme qu'elle peut fixer, mais qui ne peut dépasser la limite prévue à cet effet au paragraphe 20(3) de la présente loi.

Measures
transitoires

45

22. (1) The definition "highway" in subsection 2(1) of the *Railway Act* is repealed and the following substituted therefor:

"highway"
«voie...»

"highway" includes any public road, street, lane, pedestrian walkway or other public way or communication;"

5

Repeal

(2) Section 202 of the *Railway Act* is repealed.

Commence-
ment

23. This Act shall come into force on a day to be fixed by proclamation.

10

22. (1) La définition de «voie publique», énoncée au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, est abrogée et remplacée par ce qui suit:

««voie publique» comprend toute route, rue ou ruelle, tout passage réservé aux piétons, tout autre chemin ou toute voie de communication publique.»

5 «voie pu-
blique»
"Highway"

(2) L'article 202 de la *Loi sur les chemins de fer* est abrogé.

10

Abrogation

23. La présente loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par proclamation.

Entrée en
vigueur

SCHEDULE

(Section 13)

DETERMINING NET COSTS OF
RAILWAY RELOCATION

1. For the purposes of this Schedule, "costs of new railway facilities" means the costs, as determined by the Commission, of any new railway facilities required to be built or provided as a result of any orders made by the Commission under section 6 of this Act to carry into effect a transportation plan accepted by the Commission, excluding the costs of any land that has been or may be acquired as a site for the new facilities and excluding the costs of any grade separations required to be built or provided as a result of any such orders;

"current value of existing maintenance and operating costs of facilities" means the current capitalized value of any railway maintenance or operating costs, as determined by the Commission, over a fifteen year period at an interest rate established pursuant to subsection 11(3) of this Act, of any railway company or companies that would follow from the use of the existing railway facilities, within the transportation study area to which a transportation plan accepted by the Commission relates, over that period if no orders had been made by the Commission under section 6 of this Act to carry that transportation plan into effect;

"current value of new maintenance and operating costs of facilities" means the current capitalized value of any railway maintenance or operating costs, as determined by the Commission, over a fifteen year period at an interest rate established pursuant to subsection 11(3) of this Act, of any railway company or companies that would follow from

(a) the use of existing railway facilities that would continue to be used within the transportation study area

ANNEXE

(Article 13)

CALCUL DES FRAIS NETS DE DÉPLACEMENT
DES LIGNES DE CHEMIN DE FER

1. Aux fins de la présente annexe, «baisse de la valeur des terrains intéressés» désigne une baisse de la valeur de terrains appartenant à une ou plusieurs compagnies de chemin de fer qui résultera de l'exécution d'ordonnances rendues par la Commission, en vertu de l'article 6 de la présente loi, pour l'exécution d'un plan de transport qu'elle a accepté, sans égard au fait que, par suite de telles ordonnances, les terrains cesseront ou non d'être des propriétés ferroviaires en vertu de quelque vente, donation ou expropriation ou seront acquis ou non par une ou plusieurs compagnies de chemin de fer par suite de quelque achat, donation ou expropriation;

«frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires» désigne les frais, déterminés par la Commission, afférents à toutes nouvelles installations ferroviaires dont la construction ou la fourniture est nécessitée par des ordonnances rendues par la Commission, en vertu de l'article 6 de la présente loi, pour la mise à exécution d'un plan de transport qu'elle a accepté, à l'exclusion des frais afférents à tout terrain qui a été ou peut être acquis pour recevoir les nouvelles installations et à l'exclusion des frais afférents aux croisements étagés dont la construction ou la fourniture est nécessitée par de telles ordonnances;

«hausse de la valeur des terrains intéressés» désigne une hausse de la valeur de terrains appartenant à une ou plusieurs compagnies de chemin de fer qui résultera de l'exécution d'ordonnances rendues par la Commission, en vertu de l'article 6 de la présente loi, pour la mise à exécution d'un plan de transport qu'elle a accepté, sans égard au fait que, par suite de telles ordonnances, les terrains cesseront ou non d'être des propriétés ferro-

SCHEDULE—(Cont.)

to which a transportation plan accepted by the Commission relates, during any part of the fifteen year period, and

(b) the use of new or improved railway facilities during that fifteen year period that would be required within that transportation study area as a result of any orders made by the Commission under section 6 of this Act to carry the transportation plan into effect;

"decrease in the value of relevant land" means a decrease in the value of land owned by a railway company or companies that will result from the carrying out of any orders made by the Commission under section 6 of this Act to carry into effect a transportation plan accepted by the Commission, regardless of whether, as a consequence of any such orders, the land will pass out of railway ownership by virtue of any sale, donation or expropriation or will be acquired by a railway company or companies by virtue of any purchase, donation or expropriation;

"increase in the value of relevant land" means an increase in the value of land owned by a railway company or companies that will result from the carrying out of any orders made by the Commission under section 6 of this Act to carry into effect a transportation plan accepted by the Commission, regardless of whether, as a consequence of any such orders, the land will pass out of railway ownership by virtue of any sale, donation or expropriation or will be acquired by a railway company or companies by virtue of any purchase, donation or expropriation.

ANNEXE—(Suite)

viaires en vertu de quelque vente, donation ou expropriation ou seront acquis ou non par une ou plusieurs compagnies de chemin de fer par suite de quelque achat, donation ou expropriation;

«valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes» désigne la somme que la Commission juge être la valeur courante, après capitalisation et application du taux d'intérêt fixé conformément au paragraphe 11(3) de la présente loi, des frais d'entretien ou d'exploitation de chemin de fer qu'a occasionnés à une ou plusieurs compagnies de chemin de fer, sur une période de quinze ans, l'utilisation pendant cette période des installations ferroviaires existantes dans une zone visée par un plan de transport accepté par la Commission, lorsque la Commission n'avait pas rendu d'ordonnance en vertu de l'article 6 de la présente loi, pour mettre ce plan de transport à exécution;

«valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations» désigne la somme que la Commission juge être la valeur courante, après capitalisation et application du taux d'intérêt fixé conformément au paragraphe 11(3) de la présente loi, des frais d'entretien ou d'exploitation de chemin de fer qu'occasionnerait à une ou plusieurs compagnies de chemin de fer, sur une période de quinze ans,

a) l'utilisation, à tout moment pendant cette période, d'installations ferroviaires existantes qui resteraient en service dans la zone visée par un plan de transport accepté par la Commission, et

b) l'utilisation pendant cette période, dans la zone visée par un plan de transport accepté par la Commission, d'installations ferroviaires dont la Commission exigerait la création ou le réaménagement au moyen d'ordonnances rendues, en vertu de l'article 6 de la présente loi, pour mettre ce plan de transport à exécution.

SCHEDULE—(Cont.)

2. The net costs of railway relocation shall be determined in accordance with the following rules:

(a) when there is a decrease in the value of the relevant land, the net costs of railway relocation shall be the amount that is equal to the aggregate of

(i) the amount of the decrease in the value of the relevant land, as determined to the satisfaction of the Commission, and

(ii) the adjusted costs of new railway facilities as determined under section 3 of this schedule;

(b) when there is an increase in the value of the relevant land, the net costs of railway relocation shall be the amount, if any, remaining after deducting the amount of the increase in the value of the relevant land, as determined to the satisfaction of the Commission, from the adjusted costs of new railway facilities as determined under section 3 of this schedule; or

(c) when there is neither an increase in the value of the relevant land nor a decrease in the value of the relevant land, the net costs of railway relocation shall be the adjusted costs of new railway facilities as determined under section 3 of this schedule.

3. The adjusted costs of new railway facilities shall be determined in the following manner:

(a) when the current value of new maintenance and operating costs of facilities is greater than the current value of existing maintenance and operating costs of facilities, the adjusted costs of new railway facilities is the amount of the costs of new railway facilities plus the difference between the current value of new maintenance and operating costs

ANNEXE—(Suite)

2. Les frais nets de déplacement des lignes de chemin de fer doivent être déterminés conformément aux règles suivantes:

a) en cas de baisse de la valeur des terrains intéressés, les frais nets de déplacement des lignes de chemin de fer consistent dans le total formé

(i) du montant de la baisse de la valeur des terrains intéressés, déterminé de façon jugée satisfaisante par la Commission, et

(ii) des frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires, pondérés conformément à l'article 3 de la présente annexe;

b) en cas de hausse de la valeur des terrains intéressés, les frais nets de déplacement des lignes de chemin de fer consistent en la somme obtenue, le cas échéant, en déduisant le montant de la hausse de la valeur des terrains intéressés, déterminé de façon jugée satisfaisante par la Commission, des frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires, pondérés conformément à l'article 3 de la présente annexe;

c) lorsqu'il n'y a ni hausse ni baisse de la valeur des terrains intéressés, les frais nets de déplacement des lignes de chemin de fer consistent dans les frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires, pondérés conformément à l'article 3 de la présente annexe.

3. La pondération des frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires s'effectue de la façon suivante:

a) lorsque la valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations est supérieure à la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes, la pondération des frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires consiste à leur ajouter l'écart entre ces deux valeurs;

SCHEDULE—(Concluded)

of facilities and the current value of existing maintenance and operating costs of facilities;

(b) when the current value of new maintenance and operating costs of facilities is less than the current value of existing maintenance and operating costs of facilities, the adjusted costs of new railway facilities is the amount, if any, remaining after the difference between the current value of new maintenance and operating costs of facilities and the current value of existing maintenance and operating costs of facilities is deducted from the costs of new railway facilities; and

(c) when the current value of new maintenance and operating costs of facilities equals the current value of existing maintenance and operating costs of facilities, the adjusted costs of new railway facilities shall be the amount of the costs of new railway facilities.

ANNEXE—(Fin)

b) lorsque la valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation est inférieure à la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes, la pondération des frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires consiste à en déduire l'écart entre ces deux valeurs, le résultat de cette opération pouvant éventuellement être nul; et

c) lorsque la valeur courante des nouveaux frais d'entretien et d'exploitation des installations est égale à la valeur courante des frais d'entretien et d'exploitation des installations existantes, les frais afférents aux nouvelles installations ferroviaires sont considérés comme pondérés.

ANNEXE #6

Programme de déplacement des lignes de chemins de fer

CONTENU D'UNE DEMANDE D'AIDE FINANCIERE

Ce document identifie les informations qui sont généralement considérées comme essentielles dans une demande d'aide financière en vue de l'établissement de plans d'aménagement urbain et de transport. Lors de l'élaboration de cette demande, des consultations devraient avoir lieu entre les paliers fédéral, provincial et municipal pour assurer un consensus. Le gouvernement provincial peut désirer faire ajouter des informations additionnelles.

I. ZONES, GOUVERNEMENTS ET CHEMINS DE FER

Cette partie porterait sur la zone d'étude des transports, la province, les municipalités situées dans cette zone, les zones urbaines, les chemins de fer et informations analogues.

Exemples: - zone d'étude des transports
- province
- municipalités
- millage, subdivision et nom des compagnies ferroviaires intéressées
- etc.

II PROBLEMES A RESOUDRE

Cette partie porterait sur les problèmes connexes aux lignes de chemins de fer en question et sur les contraintes qui s'exercent sur le développement de la collectivité.

(suite partie II)

- Exemples: - dangers et attentes aux passages à niveau
- pollution, bruit, vibrations ou autres désagréments
 - entrave à l'expansion urbaine normale
 - inefficacité du réseau de transport
 - division des quartiers résidentiels
 - difficulté d'accès des rivages ou autres sites naturels
 - absence de nouveaux investissements dans les secteurs défavorisés
 - etc.

III AMELIORATIONS A APPORTER

Cette partie porterait sur les améliorations que le processus de planification chercherait à développer et, le cas échéant, sur les investissements publics ou privés. Normalement les améliorations porteraient sur l'aménagement urbain, le transport ou une combinaison des deux.

- Exemples: - nouveaux logements ou restauration
- réduction des coûts et du temps de transport
 - équipements récréatifs, communautaires ou institutionnels
 - suppressions de passages à niveau
 - commerces ou bureaux
 - lignes ou réseaux de transport rapide
 - places publiques, mail pour piétons ou espaces verts
 - rationalisation des lignes de chemins de fer
 - opportunités industrielles et possibilités d'emploi
 - etc.

IV ELABORATION DES PLANS

Cette partie porterait sur les grandes lignes du processus de planification proposé et sur le rôle des divers participants.

- Exemples:
- approche générale
 - utilisation d'experts-conseils
 - études particulières
 - calendrier
 - participation du public
 - honoraires professionnels et barèmes de traitement
 - partage des frais
 - coûts d'établissement des plans
 - estimation préliminaire des frais de déplacement
 - structure de gestion
 - etc.

V LEGALISATION

L'intéressé devra confirmer de façon légale son intention de procéder à l'établissement des plans et son engagement à partager les frais.

Commission Canadienne des transports
Ministère des Transports
Ministère d'Etat aux Affaires urbaines

le 18 novembre 1974

Plan d'aménagement urbain (1)

La zone d'intervention comprend l'espace nécessaire à l'infrastructure ferroviaire ainsi que les territoires qui lui sont immédiatement limitrophes par opposition à la zone d'influence qui tend à inscrire le projet dans le contexte du développement de l'ensemble de la ville.

A) Description de la situation existante de la zone

- Localisation sur un plan à grande échelle de la zone concernée par rapport au milieu urbain.
- Occupation du sol
 - relevé de l'utilisation du sol
 - % d'affectation selon chacune des fonctions urbaines: industrielle, commerciale, résidentielle, récréative
 - identification des industries dépendantes ou "consommatrices" de l'infrastructure ferroviaire.
- Qualité de l'environnement
 - relevé de l'état des bâtiments: "bon", "moyen", "mauvais"
 - relevé de l'étendue de la pollution de l'air, par le bruit, pollution du cours d'eau en bordure s'il y a lieu
 - relevé des conflits rail/route/circulation fluviale.
- Contraintes naturelles du sol
 - contraintes topographiques

(1) Suite à l'analyse par le ministère des Transports de ce qu'un plan de transport devrait comprendre, il sera possible de fusionner en un seul document les informations nécessaires au dossier pour chaque municipalité.

- dépôts meubles-stabilité.
- Potentials de la zone
 - caractéristiques bio-physiques: nappe d'eau à mettre en valeur, topographie intéressante, etc.
 - infrastructures existantes ainsi qu'un aperçu de leur qualité; zone favorisant la naissance de petites entreprises?
 - caractéristiques socio-économiques
 - population affectée et ventilation selon la structure d'âge, le revenu moyen, etc.

B) Détermination des grands objectifs d'aménagement pour l'ensemble de la zone d'influence

Cette étape vise à déterminer les grandes politiques et programmes de la municipalité en matière de développement urbain. Cette étape constitue ni plus ni moins la "toile de fond" sur laquelle viendra s'inscrire le concept de développement proposé pour la zone d'intervention.

La municipalité devra tendre à préciser ses objectifs quant

à

- la problématique du centre-ville
- l'intégration des fonctions urbaines au tissu urbain et principalement pour les fonctions résidentielles et récréatives
- aux politiques de transport régional et urbain (transport en commun et par automobile) en relation avec les fonctions urbaines et principalement celles résidentielles et commerciales
- la politique concernant les nouveaux secteurs résidentiels
- aux sources de revenu nécessaires pour la ville par zone.

C) Elaboration du concept d'organisation de l'espace pour la zone d'intervention

Le concept retenu devra avoir été confronté aux grands objectifs d'aménagement de la municipalité. Les concepts d'organisation de l'espace qui auront été rejetés au cours de l'étude devront être brièvement esquissés ainsi que les raisons de leur rejet.

Le concept devra montrer

- l'intégration de la zone aux grandes orientations du développement de l'agglomération
- la vocation principale de la zone et les grands principes de son organisation
 - affectation des sols
 - % d'occupation des fonctions urbaines proposées
 - l'habitation
 - groupement selon la densité
 - aperçu volumétrique
 - les commerces et industries
 - les institutions
 - les espaces récréatifs et cheminements piétonniers
 - les espaces résiduels
 - réseau routier
 - organisation et hiérarchisation du réseau routier en fonction des besoins d'accessibilité au centre-ville et du réseau local
 - les services d'utilités publiques
- un projet de réglementation de zonage, de construction et de lotissement.

pour - zone libérée
- zone qui va recevoir la nouvelle infrastructure

D) Modalités de mise en oeuvre

Cette étape vise à déterminer les modalités de gestion, les coûts de réalisation et le partage des responsabilités entre les différents niveaux de gouvernement. A cette fin, le concept d'organisation de l'espace devra être précisé par secteur de la zone d'intervention.

Pour chacun des secteurs, on devra retrouver l'affectation du sol permise, les fonctions à relocaliser, un échéancier de réalisation ainsi qu'une approximation des coûts de réalisation. De façon particulière, on devra indiquer par secteur:

- pour la fonction résidentielle
 - nombre de logements pouvant être construits
 - identification de la typologie des logements et des utilisateurs
 - ventilation du nombre de logement par tranche de 5 ans
 - logements nouveaux
 - logements restaurés
- pour la fonction récréative
 - échéancier d'acquisition et de réalisation des espaces verts et des parcs
 - programmation des équipements.

Selon les modalités de gestion qui seront retenues, on devra indiquer un échéancier de réalisation pour l'acquisition des terrains (superficie impliquée) et la relocalisation des fonctions incompatibles. Il serait également nécessaire que la municipalité indique les programmes fédéraux-provinciaux qu'elle entend utiliser pour réaliser l'opération.

LE PLAN DE TRANSPORT

Le présent guide à la préparation d'un plan de transport* ne concerne que les renseignements indispensables au gouvernement fédéral.

Il suppose que le demandeur a préparé une analyse détaillée de la situation actuelle, a considéré différents problèmes et différentes circonstances, a évalué un certain nombre de projets de déplacements/déviations et choisi la solution la meilleure dans le domaine du transport, d'accord avec les objectifs convenus. Le plan de transport doit spécialement viser à utiliser et à mettre en vigueur cette solution.

Essentiellement, les renseignements contenus dans le plan devraient démontrer

- que le projet d'utilisation et de mise en vigueur est conforme aux politiques du gouvernement fédéral en matière de transport et aux responsabilités du ministère des Transports au sujet du mouvement des passagers et des marchandises;
- qu'il est économiquement et techniquement possible et nécessaire d'effectuer les déplacements ou les déviations des chemins de fer pour atteindre les objectifs du plan général;
- que le plan de transport et le plan d'aménagement urbain sont convenablement intégrés;
- que si des demandes de fonds sont adressées au gouvernement fédéral pour des améliorations dans le domaine du transport, c'est que de telles améliorations sont vraiment nécessaires.

Le plan de transport devrait comprendre les six parties suivantes:

1. Analyse de la situation.
2. Projets et objectifs déterminés d'aménagement.
3. Mesures et calendrier déterminés de mise en oeuvre.
4. Evaluation et justification.
5. Coûts et financement.
6. Engagements et ententes en perspective.

* À l'article 2 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer l'expression "plan de transport" désigne un plan en vue de la surveillance des transports dans une zone délimitée proposant, à une date déterminée, le tracé de toutes rues, voies publiques, ponts, lignes de chemin de fer, croisements de chemin de fer, à niveau ou étagés, itinéraires d'autobus, lignes de transports rapides, gares de chemin de fer, terminus d'autobus, stations de transports rapides et quais et aéroports dans cette zone délimitée."

Chacune de ces parties sont décrites ci-après.

I. ANALYSE DE LA SITUATION

Dans cette Partie, décrire les situations du transport, actuelles et proposées, et le besoin de passer de l'une à l'autre.

Renseignements nécessaires

- 1) Schéma général, actuel et proposé, du transport (y compris les dessins).
- 2) Modèle général de transport dans la région, montrant toutes les fonctions et les opérations nouvelles ou retenues.
- 3) Exposé concernant les rapports de ce qui précède avec les buts généraux et le nouveau plan d'aménagement urbain.
- 4) Exposé détaillé des changements nécessaires et des rapports entre les nouveaux systèmes de transport et la demande à mesure que le temps s'écoule.

II. PROJETS ET OBJECTIFS DÉTERMINES D'AMÉNAGEMENT

Dans cette Partie, spécifier les projets de transport convenus dans la zone faisant l'objet d'une étude de transport et établir le rapport entre ces projets ainsi que les besoins et objectifs décrits dans la Partie I.

Renseignements nécessaires

- 1) Un plan, un profil et un livre de renvoi conformes à la définition qu'en donne la Loi sur les chemins de fer. Le dessin relatif à ce plan doit montrer le détail
 - a) des gares de triage.
 - b) des nouveaux immeubles de chemin de fer.
 - c) de la déviation du trafic.
 - d) des croisements de fils et de tuyaux.
- 2) Un plan général de chaque nouveau croisement de voie ferrée et de route.
- 3) Un plan général de chaque nouveau pont et/ou de chaque nouvel ouvrage.
- 4) Un plan général des signaux.
- 5) Nouveau système de transport urbain.
- 6) Autres changements dans l'infrastructure générale des transports.

III. MESURES ET CALENDRIER DETERMINES DE MISE EN OEUVRE

Dans cette Partie, indiquer les mesures particulières à prendre, qui devront les prendre et quand. Les projets déterminés d'aménagement décrits dans la Partie II devront se rapporter aux activités suivantes:

Renseignements nécessaires

- 1) Acquisition de terrains et/ou expropriations.
- 2) Acquisition de biens d'équipement.
- 3) Construction ou modification de nouvelles voies ferrées et projets connexes mentionnés dans la Partie II ci-dessus.
- 4) Modification de rues et de réseaux routiers.
- 5) Démantèlement et récupération du vieux réseau.
- 6) Introduction de nouveaux services de transport.
- 7) Déplacement des industries desservies par les chemins de fer.

IV. EVALUATION ET JUSTIFICATION

Dans cette Partie, évaluer les effets positifs et les effets négatifs que les projets déterminés de transport et d'aménagement urbain produiraient sur la zone faisant l'objet d'une étude sur le transport et les comparer à la situation qui se développerait si le déplacement ne se produisait pas.

Renseignements nécessaires

- 1) Effets sur le mouvement local des gens et des marchandises.
- 2) Effets sur le transport régional et national.
- 3) Effets sur les industries connexes.

V. CÔÛTS ET FINANCEMENT

Dans cette Partie, obtenir une vue générale des implications financières du plan de transport.

Renseignements nécessaires

- 1) Valeur des terrains pour les nouvelles installations.
- 2) Valeur des terrains évacués.
- 3) Investissement de capitaux dans les opérations générales de transport présentes et futures.
- 4) Frais d'exploitation et d'entretien du service actuel et du service de remplacement.
- 5) Calendrier des différents frais.
- 6) Identification des programmes du gouvernement fédéral impliqués dans les améliorations des moyens de transport autres que les chemins de fer.
- 7) Aides en provenance des Parties II et III de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer.
- 8) Participation et investissements de l'entreprise privée.
- 9) Méthodes de financement et moments de financement.

VI. ENGAGEMENTS ET ENTENTES EN PERSPECTIVE

Si des plans doivent être mis en oeuvre, le détail des ententes et des engagements administratifs et autres entre les gouvernements fera l'objet d'un accord formel. Les ententes en perspective seront décrites dans le plan de transport.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 103 787