



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mercredi 29 novembre 2000 — Vol. 36 N° 59

**Étude détaillée du projet de loi n° 164 — Loi concernant
les partenariats en matière d'infrastructures de transport (1)**

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 29 novembre 2000

Table des matières

Remarques préliminaires	2
M. Guy Chevrette	2
M. Bernard Brodeur	3
Motion proposant d'entendre la Commission d'accès à l'information	7
M. Guy Chevrette	7
Mise aux voix	7
Discussion générale	7
Modalités d'établissement d'un partenariat	7
Critères servant à déterminer les projets susceptibles de faire l'objet d'un partenariat	9
Partenariats pour des infrastructures existantes	10
Partenariats avec d'autres gouvernements	11
Étude détaillée	
Projet et entente de partenariat	11
Péages routiers	25

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Yvan Bordeleau

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. André Pelletier

* M. Michel Drolet, ministère des Transports

* M. Pierre Toupin, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 29 novembre 2000

Étude détaillée du projet de loi n° 164

(Vingt heures quarante-trois minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 164, Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Brodeur (Shefford) remplace M. Middlemiss (Pontiac).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je souhaite la bienvenue à tous les membres de la commission et...

M. Brodeur: M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: ...je vois, en arrivant à ma place, qu'il y a un avis sur le projet de loi n° 164 de la Commission d'accès à l'information. Je n'ai pas eu le temps d'en prendre connaissance. Pourrait-on suspendre quelques minutes pour que je puisse en prendre connaissance?

M. Chevette: On va l'expliquer au début. On va faire nos remarques préliminaires puis on l'expliquera au début de l'étude.

M. Brodeur: Oui, parce qu'on pourrait prendre juste deux minutes, histoire de le lire, puis...

M. Chevette: On l'a reçu à 19 h 55. Ça fait toute une annonce, en passant. D'habitude, le Parlement... depuis le 15 novembre que c'est envoyé, ça...

Le Président (M. Lachance): Si vous jetez un coup d'oeil...

M. Chevette: Puis on a eu une commission parlementaire pendant je ne sais pas combien de semaines, vous vous rappellerez. Le député de l'Acadie s'en rappelle drôlement, ça a fait l'objet de tout un débat en commission parlementaire quasiment par les 50 groupes et quelques, le partenariat privé, puis tout le monde adhère à ça. Ce soir, à 19 h 55, comme par hasard, on nous courait après pour nous envoyer un télégramme. Mais je veux y répondre de façon légale, à cet avis-là.

Pour l'instant, je me contenterai de... Après que vous aurez lu, on fera nos remarques préliminaires, mais j'ai l'intention de répondre juridiquement, à partir des lois du Québec, qu'est-ce qu'on fait. Puis ils se réfèrent à l'Ontario; on va également leur lire l'article de l'Ontario. On va demander à la Commission d'accès à l'information

qu'elle regarde les lois qui régissent... et tout est conforme aux législations québécoises.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre, pour faire suite aux propos du député de Shefford, je vous ferais remarquer que, sur les documents que vous avez entre les mains, provenant de la Commission d'accès à l'information, nous avons une date et une heure, c'est: 29 novembre, 19 h 27.

M. Chevette: Bien, moi, je l'ai reçu à 19 h 55.

Le Président (M. Lachance): Alors, ça signifie que ces documents ont été transmis au secrétariat de la commission il y a moins d'une heure ou à peu près, et je considère...

M. Brodeur: Oui, mais ce n'est pas un blâme, c'est juste parce que...

M. Chevette: Non, non, ce n'est pas nous autres, ce n'est pas de notre faute, personne, là.

Le Président (M. Lachance): Mais je considère que c'est un peu cavalier comme façon de procéder, alors que nous en sommes à l'étude détaillée du projet de loi. Je pense que les personnes concernées devront à l'avenir prendre les dispositions pour que les membres de la commission puissent prendre connaissance de ces documents-là, qui sont quand même des documents importants. Alors, est-ce qu'il y a des...

M. Brodeur: ...ces considérations-là, je comprends bien que ça arrive à la dernière minute, mais peut-être juste me donner quelques minutes pour pouvoir le lire attentivement.

Le Président (M. Lachance): Écoutez, est-ce qu'on peut embarquer tout de suite sur...

M. Chevette: L'explication de ça?

Le Président (M. Lachance): ...les remarques préliminaires ou bien si vous acceptez qu'on discute de cette question-là qui nous a été soumise par la Commission de l'accès?

M. Chevette: Non, mais ça prend deux minutes. Qu'il le lise, moi, ça ne me dérange pas.

M. Brodeur: Oui, c'est juste pour... En fin de compte...

Le Président (M. Lachance): Alors, allez-y, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: ...M. le Président, c'est juste pour prendre connaissance du sujet. Je sais que le ministre est

arrivé quelques minutes avant moi. Lui, il a eu temps d'en prendre connaissance, et, s'il veut en discuter dans ses remarques préliminaires, ce serait la moindre des choses que je sache de quoi il parle. Donc, si vous me donnez deux, trois minutes, on va lire ce document-là puis on reviendra tout de suite.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Nous allons suspendre pendant quelques instants, et, lorsque vous serez prêt à débiter, vous me ferez signe.

(Suspension de la séance à 20 h 47)

(Reprise à 20 h 51)

Remarques préliminaires

Le Président (M. Lachance): Très bien, nous allons reprendre nos travaux. Alors, M. le ministre, pour vos remarques préliminaires.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Oui, merci M. le Président. Je serai assez bref parce que je voudrais toucher cet avis-là au niveau de mes remarques préliminaires. Pour ne pas s'éterniser sur le sujet, je vous rappellerai que nos objectifs, c'est de créer des partenariats avec le privé, en toute transparence.

Ce qu'on fait, c'est bien sûr que ça va engendrer des péages sur certains accès, des ponts en particulier, mais l'individu, le citoyen aura toujours une alternative pour rentrer gratuitement. Je pense qu'il faut le répéter parce que c'est important pour ne pas que les citoyens se braquent inutilement, alors que ce n'est pas la réalité. Il y aura un partage de risques, bien sûr. Ça nous permettra d'acquérir des expertises qui nous permettront de l'exporter pour le mieux-être de l'ensemble de la collectivité québécoise. Et les formes de partenariat peuvent être diverses: ça peut être un partenariat privé, mais ça peut être aussi deux gouvernements avec le privé, etc., comme on a dit au niveau de l'étude du principe.

Les trois projets les plus éminents sont la route 25, le service léger sur rail de l'estacade du pont Champlain, également l'autoroute 30. C'est sans doute les trois projets qui se verront... c'est-à-dire les trois endroits qui verront probablement des formes de partenariat apparaître. Donc, c'est des partenariats plus ou moins à long terme, des BOT qu'on appelle: la construction, la gestion, et le transfert.

Et puis nous allons également prendre l'engagement d'une très grande transparence au niveau du dépôt des règlements, dépôt des cahiers de charges par la suite, etc. Nous allons établir des normes très, très sérieuses et très sévères en ce qui regarde la fixation du montant des péages. Ce n'est pas là pour faire de l'argent de façon disproportionnée ou désordonnée, c'est plus payer un loyer — de l'argent — sur lequel on s'est entendu. On a eu des expériences en Ontario dernièrement à l'effet qu'ils ont même remis, parce qu'il y a eu plus d'achalandage que prévu, et ça a contribué à verser au fonds consolidé des sommes assez rondelettes, assez importantes.

Donc, c'est un projet de loi, somme toute, qui est désiré, qui est attendu par une forte majorité de la population, j'en suis convaincu. Et il faudra bien sûr donner au privé les possibilités de gérer comme du monde, et, entre autres, ça veut dire prendre les moyens de se faire payer. Et, sur ce point précis, je recevais donc, pour officialiser ce qui s'est passé, on recevait donc, moi, personnellement, vers les 19 h 55, ce soir, un fax qui avait été acheminé à 17 h 27, un fax qui est d'autre part le document de travail émanant de la Commission d'accès à l'information, qui est daté du 30 novembre. Donc, c'est demain, on est chanceux!

Une voix: On est très rapide.

M. Chevrette: On est très rapide. Mais, un, c'est cavalier et peu coutume, une histoire de même, nous courir après durant une période de lunch, alors que ce projet de loi là est déposé depuis au moins 15 jours à l'Assemblée nationale. Le principe a été adopté il y a deux jours, trois jours, je ne sais pas, peu importe, et on n'a fait aucunement référence aux législations québécoises, on se base sur l'Ontario, et ça, c'est plutôt décevant.

Et je voudrais, peut-être pour permettre à la Commission d'accès à l'information de se reprendre et de faire une analyse plus rigoureuse, plus sérieuse, les référer tout d'abord à la loi A-2.1, la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, loi qui oblige en l'occurrence la Société de l'assurance automobile du Québec à se conformer à la confidentialité des documents, et qui plus est... parce qu'au Québec on a une loi obligeant le secteur public à la confidentialité des documents, mais on a aussi une loi, qui est P-39.1, Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, ça a été voté en 1993, donc par le gouvernement précédent, et qui dit en toutes lettres: «Toute personne qui exploite une entreprise et qui, en raison d'un intérêt sérieux et légitime, peut constituer un dossier sur autrui, doit, lorsqu'elle constitue le dossier, inscrire son objet.

«Cette inscription est considérée comme faisant partie du dossier.» Ça, c'est l'article 4.

Et vous avez ensuite l'article 5, l'article 6: «Toutefois, elle peut, sans le consentement de la personne concernée, recueillir ces renseignements auprès d'un tiers si la loi l'autorise.» C'est prévu dans la loi.

L'article 8: «La personne qui recueille des renseignements personnels auprès de la personne concernée doit, lorsqu'elle constitue un dossier sur cette dernière, l'informer:

«1° de l'objet du dossier;

«2° de l'utilisation qui sera faite...», etc.

Et l'article 10 de cette même loi, toujours sur les renseignements du secteur privé: «Toute personne qui exploite une entreprise et recueille, détient, utilise ou communique des renseignements personnels sur autrui doit prendre et appliquer des mesures de sécurité propres à assurer le caractère confidentiel des renseignements.»

Cette loi-là, que je vous ai présentée, a été bâtie dans le respect de la loi, chapitre P-39.1, à la fois du public et du privé, donc liant la SAAQ et liant n'importe quelle entreprise privée qui viendra. J'ose espérer que la Commission d'accès à l'information va revoir le dossier.

Deuxièmement, en Ontario. On a la loi de l'Ontario, et je vous réfère à l'article que je vais vous donner... 51, 52 — ils sont très longs, oui — 54, à l'article 54, paragraphe 5°. En Ontario, je ne sais pas s'ils ont ces lois de protection du privé et du public, comme on vient de vous les dire, mais eux, ils disent: «Pour les fins visées aux paragraphes 2 et 3 — donc, de renseignements — aider le propriétaire à percevoir et à recouvrer les péages, frais, droits et autres paiements exigibles à l'égard de l'autoroute 407 — c'est la loi de 407, pour l'autoroute qui a été vendue à SNC-Lavalin, en l'occurrence; aider le propriétaire à planifier la circulation et à gérer les recettes à l'égard de l'autoroute 407; aider le propriétaire à communiquer avec les utilisateurs de l'autoroute 407 afin de promouvoir l'utilisation; aider à une entité avec laquelle le propriétaire ou le ministère des Transports a conclu un accord relativement à la perception et au recouvrement des péages.» À la rigueur, on est pas mal plus serré avec nos deux lois que pouvait l'être l'Ontario, alors qu'ils se basent sur l'Ontario pour défaire notre loi.

Donc, je leur demanderais au moins de lire nos lois, c'est le minimum qu'on peut demander à une commission d'accès à l'information du Québec, ça, c'est minimal. Deuxièmement, revoir aussi, à la lumière de la loi de l'Ontario, les lois du Québec. Et, s'il faut qu'on ajoute une clause disant, par exemple, qu'on introduira dans l'entente, qu'on répètera nos lois dans l'entente, moi, ça m'apparaît superflète, pour utiliser un grand mot, là. Ça m'apparaît de trop, parce que toute loi... on n'a pas besoin de répéter une loi dans une autre loi pour dire qu'il y a une protection. Ça, c'est une règle de base en droit. Et j'ose espérer qu'ils ont un contentieux puis qu'ils ont des avocats qui vont leur répéter ce que je viens de dire. Et on pourra leur indiquer toutes, toutes, toutes les différentes législations, les différents articles, s'ils veulent bien en prendre connaissance. Ensuite, la Direction du droit administratif du ministère de la Justice s'est dite d'avis que le projet de loi était conforme aux lois sur la protection des renseignements personnels.

Donc, on ne bâtit pas un projet de loi à la légère. Ça a été fait sérieusement, c'est tout à fait... Je vais peser chaque mot que je vais dire, mais c'est pour le moins très cavalier, la façon d'agir, et j'ose espérer que c'est une erreur de parcours. Donc, je serai prêt à entendre mon collègue avant de passer au projet de loi.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre, pour ces propos qui expliquent la situation. Et je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport et député de Shefford. Vous avez la parole, M. le député.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. J'aimerais remercier les deux collègues qui vont m'assister dans cette commission parlementaire: le député de l'Acadie et le député d'Orford.

● (21 heures) ●

D'entrée de jeu, M. le Président... Puis c'est la première fois que j'ai l'occasion de rencontrer le ministre en commission parlementaire. On a eu l'occasion de

croiser le fer au salon bleu. C'est ma première intervention en commission parlementaire à titre de porte-parole des Transports, et je n'en prendrai pas une habitude, ne vous inquiétez pas. J'aimerais juste souligner que je suis heureux d'avoir comme vis-à-vis le député de Joliette. Je me souviendrai, au moment où j'ai été élu député dans une élection partielle en 1994, que j'étais fort impressionné par les discours du député de Joliette et je me souviens que je descendais de mon bureau pour venir l'écouter à l'Assemblée nationale. C'est un député chevronné.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Et, lorsque mon chef m'a désigné porte-parole en matière de transports, j'étais heureux de pouvoir faire face au député de Joliette, qui est, pour le moins, très coloré dans ses propos, mais qui demeure un personnage tout à fait intéressant. Il soulignait d'ailleurs à l'Assemblée nationale que, si j'avais 24 ou 25 ans de carrière comme lui, j'aurais sûrement un dossier aussi intéressant et un curriculum vitae intéressant. Donc, le pot ne viendra pas ce soir, M. le Président. C'était tout simplement pour souligner que...

Une voix: ...entrée en matière.

M. Brodeur: C'est une entrée en matière... et dire que je suis fier d'être porte-parole aux transports et d'avoir comme vis-à-vis le député de Joliette et le ministre des Transports actuel.

Le Président (M. Lachance): Nous vous souhaitons la plus cordiale bienvenue.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Ceci étant dit...

Une voix: Il fait chaud.

M. Brodeur: Il fait chaud. Baissez le chauffage, peut-être.

Alors, M. le Président, on le soulignait, le ministre le soulignait, que nous avons reçu un avis de la Commission d'accès à l'information sur quelques articles du projet de loi. Donc, lors de ces audiences-là... j'imagine que ça s'est passé auparavant, c'était le député de l'Acadie qui était porte-parole aux transports. Je viens de prendre connaissance rapidement de l'opinion de la Commission d'accès à l'information. Donc, je ne veux pas me prononcer sur cet avis de la Commission, sauf qu'à première vue il semble que, peut-être, oui, on va regarder ça, là, dans les prochaines heures ou les prochaines journées, voir si on aurait pas peut-être l'opportunité, puis je demande ça bien simplement au ministre... qu'on pourrait peut-être entendre ces gens-là, peut-être prendre 20 minutes pour les écouter et puis qu'ils puissent nous expliquer, là, quels sont les tenants et aboutissants de cette opinion-là qui nous est déposée ce soir sur le projet de loi n° 164. Donc, ça pourrait peut-être éclairer toute la commission.

À première vue, je pense que tout le monde est bien conscient qu'on doit respecter les renseignements personnels non seulement au Québec, mais dans tout

pays qui jouit d'une démocratie comme on a. Et je pense que ça serait tout indiqué que ces gens-là puissent venir s'expliquer ici. On peut comprendre que l'opinion arrive dans un délai pour le moins tardif, mais ça peut arriver qu'à un moment donné une personne, ou une association, ou une commission ne se soit pas rendu compte que le projet de loi était pour être appelé rapidement, là. Puis il a été adopté, le principe a été adopté hier, et nous avons cette opinion-là aujourd'hui. Sauf que, comme dit le ministre, le projet de loi a été déposé la semaine dernière.

Donc, nous, de ce côté-ci, lorsqu'il y a un point qui est soulevé qui fait référence à l'accès à l'information, je pense que ça serait peut-être la moindre des choses d'écouter ces gens-là et voir si toutes les avenues ont été explorées. On sait que le ministre tantôt nous a cité quelques articles de loi, et ce serait au moins pour vérifier, voir si ces articles de loi là ont été consultés aussi par la Commission d'accès à l'information. S'ils ont été consultés, pour quelles raisons ils ont, en fin de compte, souligné que la loi n° 164 pourrait être non conforme à la confidentialité ou à la protection des renseignements personnels? Donc, je pense, de ce côté-ci... parce qu'on s'est montrés d'accord avec le projet de loi, nous le sommes toujours, sauf que, quand un organisme aussi important que la Commission d'accès à l'information sonne une cloche, je pense que c'est important de l'écouter.

Vous m'excuserez, M. le Président, j'ai parlé beaucoup depuis hier. Donc, vous comprendrez qu'à l'occasion je doit prendre un petit peu d'eau.

On est à l'étude du projet de loi n° 164, la loi intitulée Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. M. le Président, nous avons adopté le principe hier en commission parlementaire. Nous avons souligné au ministre que nous étions en faveur d'un tel principe. Et je disais hier, en commission parlementaire, et c'est un peu curieux qu'aujourd'hui je sois porte-parole aux transports... Je me souviens, dans une campagne électorale, celle de septembre 1994 dans mon comté, j'avais soulevé durant la campagne électorale qu'on pourrait peut-être avoir recours au partenariat public-privé pour la construction de routes. Curieux qu'on arrive aujourd'hui à un projet de loi comme ça, j'en avais discuté, en 1994, dans mon propre comté.

Donc, M. le Président, on sait que, au Québec, le réseau routier en particulier a besoin d'amélioration. On sait qu'il y a eu un grand développement du côté routier dans les années soixante, à l'époque où les finances gouvernementales étaient en meilleur état, et aujourd'hui je peux convenir avec le ministre que, si l'on veut maintenir et si l'on veut améliorer le système routier, on se doit de s'inspirer de ce qui se fait ailleurs, de ce qui se fait en Europe, de ce qui s'est fait en Ontario et de faire des partenariats avec l'entreprise privée.

M. le Président...

Une voix: ...

M. Brodeur: C'est correct? Merci. M. le Président, je le soulignais hier, et, à part en avoir discuté en 1994 dans ma propre campagne électorale, le Parti

libéral du Québec, dans son programme, en 1998, avait noir sur blanc signifié à la population du Québec, comme enjeu électoral, qu'il s'appropriait, s'il avait formé le gouvernement, à déposer un projet de loi cadre, comme on le voit présentement, sur un éventuel partenariat entre le public et le privé pour la construction d'infrastructures dans le domaine du transport.

Donc, M. le Président, le programme du parti disait, à l'époque: Les partenariats public-privé-travailleurs... Si les membres du parti ministériel en veulent une copie, il n'y a aucun problème ou, s'ils possèdent le programme du Parti libéral... Pour vous situer, c'était juste avant la rubrique *Rétablir le principe des fusions volontaires*, au cas où ils voudraient continuer à lire le programme un petit peu plus loin.

Donc, M. le Président, comme je le disais...

Une voix: ...

M. Brodeur: Pardon? Comme je le disais, M. le Président, dans notre programme électoral de 1998, à cet item-là, on voulait faciliter la mise sur pied de partenariats public-privé afin de construire et de rénover les infrastructures publiques ou pour adopter des modes plus efficaces et au meilleur coût possible de livraison et de gestion de services publics.

«Cet élément de l'entente-cadre proposé vise à permettre aux municipalités de s'adapter au contexte nouveau pour permettre de construire ou de moderniser les infrastructures existantes. Ces partenariats rendent aussi possibles de nouveaux modes de gestion pour continuer d'assurer les services publics au meilleur coût. Dans son plan de croissance économique, le Parti libéral du Québec s'engage à cet égard à créer un fonds de modernisation des infrastructures disposant d'une enveloppe de 500 millions de dollars.» À cette époque, ce qu'on voulait faire, c'est créer un fonds pour permettre, encourager ces partenariats public-privé, donc ces 500 millions de dollars là qui permettront de réaliser les projets majeurs dont nous avons besoin pour le développement de notre économie.

«Le développement de partenariats public-privé permet de créer cette synergie favorable à la réalisation d'un plus grand nombre de projets avec les mêmes sommes d'argent, en raison des économies qu'ils peuvent entraîner. Il est possible d'avoir un effet de levier plus important pour la création d'emplois et le développement de la richesse dans chacune des régions. Ainsi, une municipalité, une MRC, une régie municipale, un regroupement d'employés municipaux pourraient être intéressés à mettre sur pied de tels partenariats pour des projets visant les infrastructures dans le domaine du transport, de l'environnement et des équipements d'utilité publique.»

Donc, en résumé, M. le Président, ça faisait partie du programme du Parti libéral en 1998 et c'est pour cette raison-là que nous nous sommes empressés de donner notre appui au projet de loi n° 164.

• (21 h 10) •

M. le Président, de toute évidence, le réseau routier du Québec a besoin d'un petit coup de pouce. Le ministre tantôt nous a parlé de la 25, il nous a parlé de la 30. Je pense que c'est des infrastructures qui malheureusement auraient dû être faites depuis un bout

de temps. Tout le monde cherchait une façon de les construire à un coût raisonnable. Nous sommes d'emblée d'accord à réaliser ces projets-là.

Le ministre a soulevé au salon bleu, ici, tantôt, le fait qu'on doit demeurer, par exemple, on doit être conscient que l'utilisateur doit avoir une alternative à cette route-là. Donc, c'est bien important pour nous. Et, lorsque nous commencerons tantôt à étudier le projet de loi, nous voulons nous assurer tout simplement que cette possibilité-là à l'utilisateur soit garantie dans le projet de loi.

Aussi, M. le Président, il y a autre chose. Ça sous-tend autre chose aussi lorsque nous adoptons un projet de loi avec ce principe-là. Il faudra faire attention, autant le gouvernement actuel et tous les gouvernements qui suivront, de ne pas se réfugier en arrière d'un tel type de projet pour ne pas investir dans des réseaux routiers qui sont moins lucratifs pour l'entreprise privée. Donc, il appert, par exemple, que, si on décidait de construire une route entre Drummondville et Granby, peut-être que la masse critique ne serait pas assez importante pour prendre un partenariat privé. Donc, admettons que les municipalités prennent des essors très importants dans les 10 ou les 20 prochaines années, il se pourrait que la masse critique de voitures ou de camions qui circuleraient là-dessus ne permettrait pas d'avoir une association ou un partenariat avec le privé. Donc, il faut faire attention pour ne pas toujours se réfugier en arrière de cette loi-cadre là qui pourrait faire en sorte qu'on dise: Oui, mais il n'y a pas de problème, on va vous construire votre route puis on va chercher un partenaire privé, sachant très bien qu'il sera très, très difficile d'en trouver un. Donc, c'est une mise en garde qu'on se doit tous de connaître, autant pour le gouvernement actuel et tous les gouvernements qui suivront.

Le projet en question qui est sur la table permet non seulement la construction, mais permet aussi la réfection des routes actuelles. Donc, nous devons poser la question à savoir, si l'on décide, par exemple, de procéder à la réfection de routes actuelles, est-ce que les postes de péage ne feront pas en sorte que la route alternative ne serait qu'illusoire ou des détours inutiles. Donc, il faut s'assurer aussi que, lorsqu'on procède à la réfection d'une route qui est déjà existante, il ne soit plus probable que la route alternative soit plus difficile à emprunter par les utilisateurs.

Aussi, on a abondamment parlé des postes de péage au Québec depuis 20 ans. Je pense qu'il est important, je pense qu'il est incontournable, de toute façon, d'avoir un poste de péage si on veut assurer une rentabilité au privé — ça, c'est certain, il faut être très conscient de ça — mais tout en s'assurant que le prix payé par l'utilisateur soit toujours conforme, corresponde vraiment à un profit adéquat et normal pour l'entreprise privée.

Donc, M. le Président, il y a un tas de choses qui peuvent être soulevées en étudiant ce projet de loi. On a parlé du Code de la sécurité routière aussi. Et j'ai bien entendu le ministre, par exemple, hier, dans le projet de loi sur les taxis, indiquer... concernant une tolérance zéro sur les chauffeurs de taxi. Je pense qu'il serait peut-être aussi le temps... Puis j'en profite pour souligner le fait qu'à l'aube où le Québec va se doter d'autoroutes en partenariat avec l'entreprise privée... de voir aussi à

rajeunir le plus rapidement possible le Code de la sécurité routière pour que la sécurité soit autant assurée sur les routes existantes que sur les routes qui seront régies par le projet de loi n° 164.

On dira aussi durant la commission — c'est un autre point qui sera soulevé — que, je pense, il est nécessaire, dans un régime démocratique, non pas la façon de négocier, non pas que les négociations qui vont intervenir avant les signatures des ententes devront rester privées, mais ces ententes-là... Et je pense que le député de Verdun s'est montré très intéressé à venir ici, en commission parlementaire, pour faire en sorte que ces projets-là, un coup l'entente signée, soient connus, du moins, des députés à l'Assemblée nationale, puisqu'elles seront, à ce moment-là, les ententes seront du domaine public, puisque ces ententes-là feront en sorte que ce seront les deniers publics, les deniers des payeurs de taxes qui seront en jeu.

M. le Président, on sait que, possiblement, la route 25 et la route 30 seront les premières à bénéficier de ce projet de loi là. Nous allons, de ce côté-ci, offrir toute notre collaboration au ministre des Transports pour améliorer ou, du moins, adopter le plus rapidement possible le projet de loi n° 164.

Donc, M. le Président, j'ignore s'il y a d'autres intervenants qui veulent apporter des remarques préliminaires. Pour ma part, je peux laisser mon droit de parole à un de mes collègues, s'il le désire.

Le Président (M. Lachance): Votre droit de parole, M. le député, achevait de toute façon, en termes de temps. Alors, est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. En fait, ce n'est pas tellement des remarques préliminaires que je voudrais faire, comme je voudrais peut-être avoir l'occasion de poser des questions qui sont plutôt d'ordre général au ministre avant d'aborder le projet de loi article par article. Alors, je ne sais pas si mon collègue ou d'autres membres en face ont des remarques préliminaires à faire à ce moment-ci.

Le Président (M. Lachance): J'en aurais une qui va être très brève. Ça fait longtemps que, comme député, j'attends l'adoption d'un projet de loi semblable, et ce n'est pas désintéressé. Il y a depuis quatre ans un comité qui travaille, par exemple, sur un projet éventuel de lien sous-fluvial à l'est de Lévis-Québec, sur lequel déjà même le chef du Parti libéral, M. Charest, s'est prononcé. Évidemment, ça prend une assise juridique, et, si je comprends bien, le projet de loi n° 164 pourrait servir de base, d'assise juridique pour la réalisation éventuelle de ce projet-là si c'est jugé réalisable. Alors, ce comité, dont font partie un certain nombre de personnes, continue de travailler sans tambour ni trompette. Il est présidé par M. Réal Lapierre, le maire de Beaumont.

Alors, voilà, M. le ministre, MM. les membres de l'opposition, ça compléterait, à moins qu'il y ait d'autres remarques préliminaires. M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Oui. Je vais profiter de l'occasion aussi pour rappeler un projet qui...

M. Bordeleau: De pont.

M. Gagnon: ...est discuté depuis plusieurs années aussi chez nous... le pont, ou plutôt un raccordement permanent au-dessus de la rivière Saguenay, sans se bloquer quelque avenue que ce soit sur le type d'infrastructure qui pourrait éventuellement être mis en place. Par contre, c'est une idée qui chemine beaucoup, et, encore dans les derniers mois, j'ai rencontré les gens d'affaires de chez moi, qui voudraient peut-être profiter de l'occasion aussi pour voir là une occasion peut-être de transformer de l'aluminium chez nous, en autant qu'on puisse utiliser ce matériau pour la construction d'infrastructures semblables. Mais ce que les gens attendent aussi, avec ce projet-là, c'est de voir quelle serait la formule, quel serait le véhicule corporatif qui pourrait être envisagé avec les gens du milieu pour permettre de réaliser une semblable infrastructure.

Le Président (M. Lachance): Alors, le message est passé. Avant de procéder plus avant, M. le député de Shefford a évoqué l'idée de convoquer ou d'inviter ici, en commission parlementaire, pendant quelques minutes, des représentants ou un représentant de la Commission d'accès à l'information. Ça peut se faire sous forme de motion. Est-ce que...

M. Chevette: C'est que j'aurais peut-être deux formules.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le ministre.

● (21 h 20) ●

M. Chevette: On pourrait prendre une motion pour les consulter sur l'entente. Est-ce que ça accorde la même chose qu'ailleurs, l'anonymat du... Tu sais, le règlement qu'on va faire, on le leur soumettra pour assurer l'anonymat. Je pense qu'on ne serait pas obligé à ce moment-là de les convoquer en vertu de la loi. Parce que c'est vraiment le système. Si vous lisez leur article, regardez à la page 2 en bas. Ils disent: «La Commission note toutefois... les discussions avec les commissaires de l'information. Au terme de ces discussions, les responsables du projet ontarien ont élaboré un système de péage qui permet aux utilisateurs de rester anonymes.» Donc, on pourrait leur soumettre notre système pour bien s'assurer que ça assure l'anonymat. À ce moment-là, on arrivera aux mêmes fins. On pourrait leur dire... comprendre, la motion de la commission, ce serait de demander de soumettre formellement le projet de système de péage à la Commission d'accès à l'information, avant même la prépublication, tu sais, quelque chose du genre.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Bien, moi...

M. Chevette: Juste 30 secondes. C'est parce qu'on ne sait pas quelle technologie ils vont prendre. Nous, dans la loi sur les plaques, c'est la photographie de la plaque, de la plaque seulement, donc ce n'est pas les personnes. Donc, la police qui prend un numéro de

plaque ou un système qui prend le numéro de plaque, parce qu'il se réfère pour se faire payer à un fichier, mais, si ce n'est pas... L'ancien radar, vous vous rappellerez, je ne sais pas s'il y en a... peut-être que le député de l'Acadie a connu ça, il était peut-être aussi... Orford, toi, tu es trop jeune. Mais on se rappellera qu'il y avait la photographie des personnes dans l'automobile, et ça, ça ne résiste pas, ça a été abandonné en Ontario, ça a été abandonné au Québec assez rapidement. Là, c'est un système de plaques. Puis ça dépend des technologies, en plus. Mais la majorité des automobilistes va probablement avoir une vignette puis ça va être un enregistrement automatique. Mais, pour les autres qui passeront puis qui n'ont pas de vignette, bien, il faudra qu'ils paient leur dû. Et on le soumettra, le règlement complet, à ce moment-là, à la Commission d'accès à l'information pour s'assurer que c'est un système vraiment anonyme, d'autant plus qu'il est protégé par deux lois, une publique puis une privée.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Moi, M. le Président, disons, je comprends la proposition que le ministre nous fait. Ça n'exclut pas... Je pense que le problème que... quand le système, la technologie sera choisie, qu'on la soumette pour avoir un avis, je suis tout à fait d'accord avec ça. Mais je pense que l'avis qu'on a reçu de la Commission d'accès à l'information va plus loin que tout simplement la question de la technologie comme telle. On parle de l'article 14, de l'article 21, on parle du transfert d'information personnelle du gouvernement vers une entreprise privée. Je comprends la réaction du ministre, bon, puis la façon dont ça s'est fait, tout ça. Je pense qu'on peut avoir un avis là-dessus, mais je pense que le fond du problème, il faut le regarder de façon plus précise. Je pense que la Commission d'accès à l'information... Moi, personnellement, je serais plutôt porté à penser qu'ils connaissent les deux lois que le ministre a citées, ça me semble fondamental, ils doivent sûrement les connaître, c'est leur spécialité.

Alors, si on émet cet avis-là en dépit de la connaissance présumée de ces lois-là, je pense qu'il y aurait lieu sûrement de les rencontrer et d'éclaircir ça, de tirer ça au clair. Alors, ça va plus loin que la technologie. Moi, je pense qu'il faudrait qu'on les reçoive, qu'on regarde exactement ce qu'ils nous disent concernant les articles 14 et 21, qui sont relatés, disons, avec une certaine importance dans leur avis, et tout ça n'exclut pas le fait qu'au moment où la technologie pourra être choisie le gouvernement demande un avis à la Commission d'accès à l'information à ce moment-là. À mon avis, ce sera dans une autre étape. Alors...

M. Chevette: On s'entend-tu que ce soit une heure?

M. Bordeleau: Oui, oui. Moi, je pense bien...

M. Chevette: Moi, je suis prêt, si c'est une heure, une heure limitée là pour...

M. Bordeleau: Oui. Non, non.

M. Chevrette: Ce n'est pas une plaidoirie, puis on ne s'en vient pas établir un combat de coqs, tu sais, avec eux autres, là.

**Motion proposant d'entendre
la Commission d'accès à l'information**

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre, est-ce que je comprends que vous faites motion à l'effet que nous allons...

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Je fais motion que ce soit une heure, immédiatement suivant la période de questions, demain.

Le Président (M. Lachance): ...entendre en consultation particulière la Commission d'accès à l'information.

M. Chevrette: On n'est pas convoqués, hein, demain?

Le Président (M. Lachance): Il n'y a pas eu de convocation encore.

M. Bordeleau: On ne le sait pas.

Le Président (M. Lachance): Bon. Là, il va falloir les contacter aussi et ça ne semble pas très facile ce soir.

M. Chevrette: Bien, s'ils sont capables de nous aviser à 18 heures, à 19 h 27, on peut-ils aviser à 21 heures pour 10 heures demain matin? Ça leur donne 13 heures, eux autres.

M. Bordeleau: ...période de questions? Les affaires courantes, on ne le saura pas avant, on ne peut pas...

M. Chevrette: Bien là je ne sais pas, les leaders peuvent se parler, mais c'est lui qui décide. On peut faire une affaire: on suspendra 14 et 21, indépendamment de l'étude, si on n'est pas capable, puis...

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, c'est une bonne suggestion.

Une voix: Articles 13, 14, 21.

M. Chevrette: Ils seront conditionnels à la venue de la commission, ça marche?

M. Brodeur: Oui, oui.

M. Chevrette: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Alors, il n'est pas possible de contacter personne à ce moment-ci, à cette heure-ci, de la Commission d'accès à l'information, mais je pense que la suggestion qui est faite de suspendre les articles concernés...

M. Brodeur: Article 13, 14 et 21.

Le Président (M. Lachance): ...13, 14 et 21...

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Brodeur: Et puis on doit comprendre que, si on ne peut rejoindre demain, dans les 24 heures, la Commission d'accès à l'information, ça pourrait aller une journée, 24 heures plus tard.

M. Chevrette: Je peux les comprendre, s'ils se sont basés sur le chapitre XXVIII de l'autoroute 407: «Une preuve photographique ou électronique de l'utilisation de l'autoroute 407 constitue, en absence de preuve contraire, la preuve de l'obligation de payer.» Je comprends qu'ils ont eu très peur à la loi ontarienne, alors que, nous autres, c'est une preuve photographique ou électronique portant sur la plaque d'immatriculation. C'est pas mal différent.

M. Brodeur: On leur demandera.

Mise aux voix

Le Président (M. Lachance): Alors, la motion est adoptée pour la demande de convoquer?

M. Brodeur: Oui, adopté.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Si on fonctionne avec notre règlement, nous en serions toujours à l'étape des remarques préliminaires. Alors tantôt, M. le député de l'Acadie, vous disiez: Avant de commencer la discussion de l'étude détaillée, j'aurais des remarques générales. Mais nous en sommes à la période des remarques préliminaires et...

Une voix: Est-ce qu'il y avait des questions?

Le Président (M. Lachance): Oui, oui, mais, dans le règlement, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne.

M. Bordeleau: Mais je peux poser des questions dans mes remarques préliminaires, M. le Président, si ça vous...

Discussion générale

Le Président (M. Lachance): Oui, monsieur, tout à fait. Allez-y, M. le député de l'Acadie.

**Modalités d'établissement
d'un partenariat**

M. Bordeleau: Non, disons que, juste pour bien comprendre tout le débat qu'on va avoir sur le projet de loi, j'aimerais ça poser un certain nombre de questions au ministre et avoir des réponses peut-être pour qu'on sache exactement où on se situe, là, par rapport à ce projet de loi là.

Le ministre a mentionné tout à l'heure les projets de l'estacade, de la 30 et de la 25. Je pense qu'il a vu que ses collègues avaient une autre liste à lui soumettre, de projets éventuels. Mais je voulais juste savoir, à ce niveau-là: Est-ce qu'il y a actuellement des négociations qui se font avec des partenaires privés sur ces trois projets-là, précisément, à l'heure actuelle?

M. Chevette: Sur l'estacade, il y a eu des contacts avec des partenaires privés, sauf que l'entente de commerce extérieur, le traité, il faut que tout projet en haut d'un million... on est tenu d'aller en soumissions internationales, c'est-à-dire couvrant le champ du traité du libre-échange, minimalement. Et, deuxièmement, tout contrat... Et ça, vous le savez parce qu'on a travaillé, autant vous autres que nous autres, dans certaines lois. Dans les ententes de commerce intérieur maintenant, en haut de x centaines de milliers de piastres, il faut aller à l'échelon canadien. Donc, il est difficile... On peut entreprendre des pourparlers, l'AMT peut parler, par exemple, à Bombardier, un autre peut parler... la STCUQ peut parler, je ne sais pas, à un autre partenaire, mais c'est des partenaires qui devront soumissionner.

M. Bordeleau: Mais les partenariats, est-ce que ça va être traité de la même façon que l'attribution d'un contrat? Parce que, là, vous dites: Les accords de commerce international... donner un contrat, disons, pour faire réaliser quelque chose.

M. Chevette: Vous avez raison.

M. Bordeleau: Alors que, là, c'est différent, c'est des partenaires qui vont se mettre ensemble...

M. Chevette: On va faire une pré...

M. Bordeleau: ...pour réaliser quelque chose. Est-ce qu'ils sont assujettis aux mêmes règles que...

M. Chevette: Bon, je vais vous donner un exemple. On va faire une présélection de firmes ou de partenaires. Il peut y en avoir sept qui vont vouloir soumissionner, par exemple, sur la 25. Une pré-qualification; on va peut-être en retenir trois qui, eux, vont faire des propositions. Ça, là-dessus, il n'y a pas de problème. On aura toute une mécanique puis obligatoirement connue du public, la même pour tout le monde, de façon très transparente, etc. Mais on arrive... Si j'ai donné l'exemple de l'estacade, c'est parce que vous avez dit «estacade» vous-même. Est-ce qu'on aurait le droit... puis c'est ça que j'ai posé comme question aux légistes du comité de législation, par exemple, de dire: L'estacade du pont Champlain vaut 700 millions, supposons, là, équipée, bâtie, construite, et tout. Le gouvernement fédéral pourrait être partenaire à 300 millions, le Québec à 300 millions, et un équipementier, je ne sais pas, moi, comme Bombardier, qui dit: Moi... supposons qu'il y a 100 millions d'équipement. C'est faux, parce qu'il y a plus que ça, là. Ce qui coûte cher, c'est probablement 300, 400 millions d'équipement. Mais est-ce qu'on pourrait prendre immédiatement un partenaire à 300 millions, du Québec?

C'est débattable juridiquement, ça, à cause des lois du commerce extérieur. C'est ça que je vous disais. Mais ce n'est pas parce que ça ne se parle pas.

Mais je dois vous avouer que c'est vrai que ça crée un problème, si tel est le cas. Il va falloir le clarifier avant d'aller en soumissions publiques, parce que ça pourrait être frustrant d'aller chercher, tu sais, quelqu'un, un équipementier qui ne serait pas d'ici, donc les machineries qui seraient juste remontées ici et non pas fabriquées ici. On a un point d'interrogation là-dessus qui n'est pas élucidé en ce qui regarde un équipementier. Mais, pour former le partenariat, après une pré-qualification puis une qualification, ça, c'est vraiment... On mène la barque, là, c'est le ministère des Transports qui mène la barque avec les consortiums. Il peut arriver un groupe de l'Ontario qui va vouloir se qualifier avec quelqu'un du Québec. Mais ils se qualifieront.

● (21 h 30) ●

M. Bordeleau: Votre intention, c'est d'aller en espèce d'appel d'offres au niveau de partenaires intéressés puis de dresser une liste et non pas d'approcher une compagnie en particulier...

M. Chevette: Ah non, il faut donner des chances...

M. Bordeleau: ...et de négocier avec elle un partenariat...

M. Chevette: Ah oui. Puis, d'ailleurs, c'est très important. Ça prend les connaissances techniques, mais ça prend aussi toute la solidité du financement. Ça fait partie de la présélection, ça, entre vous et moi, et de la sélection. Ce n'est pas seulement les connaissances techniques: Moi, j'ai bâti des ponts, puis tu me choisis. C'est: Moi, j'ai bâti des ponts, regarde l'arsenal de compétences que j'ai, mais j'ai aussi un financement avantageux avec une banque X, un consortium, Fonds de solidarité, Banque Nationale, consortium avec Desjardins, je ne sais pas, moi. Il faut regarder les deux, ça fera partie des deux dans... Donc, chance égale à tout le monde au départ pour la préqualification. Après ça, mêmes données à tout le monde pour ceux qui sont qualifiés, pour les données finales, les choix finaux.

M. Bordeleau: Vous mentionnez tout à l'heure, vous preniez l'exemple de l'estacade avec l'équipement, puis on pense à Bombardier, là, qui... Mais, dans les accords de commerce international, on ne peut pas favoriser un produit qui est fait ici si ce n'est pas plus avantageux qu'un produit qui vient de l'extérieur. Ça fait partie des règles du jeu, puis on a signé ces accords-là. Alors, c'est parce que vous faisiez la remarque: Ce serait assez curieux qu'on se retrouverait ici avec des équipements faits à l'extérieur du Québec. Mais couramment le gouvernement... c'est vrai que ce n'est pas du même ordre, là, mais, par exemple, achète des ordinateurs qui sont fabriqués à l'extérieur alors qu'il y a des fabricants d'ordinateurs ici, au Québec, qui soumissionnent puis qui ne l'ont pas. Puis on achète de l'extérieur ces équipements-là alors qu'il y a des compagnies...

M. Chevette: ...il va falloir que ce soit légal.

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevrette: Vous avez tout à fait raison, ça, il va falloir que ce soit légal. Mais je pense qu'on a quand même, par le fait qu'on est sur place, que les équipements entiers, on peut en avoir ici... ils ont des chances au niveau de la soumission précisément, de meilleures chances parce qu'ils n'ont pas à se monter un équipement, à se monter une usine, à se monter... Mais je souhaite, moi... On est tous pareils, je pense bien qu'on souhaite que ce soit générateur d'emplois chez nous le plus possible, tout le monde, qui que nous soyons.

Critères servant à déterminer les projets susceptibles de faire l'objet d'un partenariat

M. Bordeleau: O.K. L'autre point que je voulais vous amener, c'est... Vous avez sélectionné actuellement, bon, trois projets en priorité: la 30, l'estacade et la 25. Tout à l'heure, deux de vos collègues ont fait leur publicité pour le lien sous-fluvial et un pont qui enjamberait la rivière Saguenay...

Une voix: ...

M. Bordeleau: C'est ça, le député d'Abitibi-Est n'a pas eu le temps de parler, je pense qu'il en a peut-être lui aussi.

M. Chevrette: C'est le contournement de sa mine en surface. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Oui. Ce que j'aimerais savoir, au fond, c'est quoi, les critères que vous allez appliquer pour déterminer qu'un projet va être un projet qui pourrait aller... On ne choisit pas... C'est-u le montant? C'est quoi, l'ensemble des critères qu'on va utiliser pour dire: Bien, ça, c'est un projet qu'on devrait aller... sur lequel on devrait aller en partenariat public-privé? On sait que le gouvernement, au niveau des infrastructures, au fond, les réalise, les infrastructures et, dans le passé, les a assumées, et il va sûrement continuer à assumer un certain nombre d'infrastructures puis à les payer lui-même sans penser à un partenariat. Mais ça va être quoi, les critères qui vont être utilisés pour déterminer un projet qui est acceptable?

M. Chevrette: Prenons l'exemple concret de la 30, par exemple, c'est 650 millions ou 630 millions. Peu important les chiffres précis, c'est à titre d'exemple, là. Si le gouvernement avait à le bâtir seul, leurrons-nous pas, les études, d'abord, d'achalandage prévisible, ce serait 10 ans. Mais on sait, d'autre part, ce qu'on vit quotidiennement sur l'île de Montréal puis sur la Rive-Sud de Montréal. Donc, ça nous permet à la fois d'avoir le service, de devancer les travaux, et c'est parce que ça s'y prête bien en plus, le projet s'y prête bien. Mais ce n'est pas certain qu'on aura... Entre nous autres, là, on peut au moins se dire: Pas certain qu'on aurait un partenaire privé à 100 %, comme on risque d'avoir, par exemple, sur la 25. Parce que la 25, il reste 4 km d'autoroute ou 5 km, puis il y a le pont. Puis c'est vrai qu'un pont, c'est intéressant pour le contrôle de la tarification. C'est plus facile sur un pont que de bâtir de multiples postes de péage sur une autoroute, comme on

avait avant, qui coûtaient peut-être 25 millions, puis ça en rapportait peut-être 30.

Donc, il n'y a pas de critère absolu, c'est que devant les besoins d'argent... Comme le député de Shefford l'a exposé tantôt, c'est plutôt de devancer des projets qui sont intéressants pour les populations, mais pour lesquels on n'aurait pas d'argent avant cinq ans ou avant 10 ans. Ça nous permet de devancer ce type de travaux. Ils ne sont pas multiples pour l'instant au niveau de la grande couronne de Montréal. Au niveau de la grande couronne de Montréal, les trois premiers, je les ai identifiés. Il pourrait y en avoir un quatrième, c'est lorsqu'on fera le lien Rive-Sud—Montréal additionnel. Par exemple, on cherche le corridor. On va nommer, si ce n'est pas fait, un petit groupe de travail pour définir le meilleur corridor pour l'accès Rive-Sud de Montréal—Montréal.

Mais, après ça, oui, ça peut être en région aussi. Il n'est pas impossible qu'il y ait des projets en région de partenariat avec le privé, des travaux qui... Prenons l'exemple du pont du Saguenay. C'est évident qu'un pont qui pourrait coûter 350 ou 400... Je ne sais pas, peu important les chiffres, je ne veux pas... Encore là, c'est à titre d'exemple. Est-ce que la circulation actuelle justifierait un investissement d'État uniquement à court terme sans aucune participation du privé pour le péage? C'est là qu'on dit: Nous autres, on n'est pas capables à court terme. C'est bien plus l'incapacité court terme puis les non-besoins identifiés court terme par rapport à nos capacités de payer qui nous font dire: Bien, avec un partenariat privé, on peut devancer, moyennant un système à péage. S'il n'y a pas de critères, vous savez, établis: celui-là, c'est péage; celui-là, ce n'est pas péage... Mais il faut que le citoyen, comme on a dit, lui, ait une alternative.

M. Bordeleau: Mais je vois que c'est relativement flou, la détermination d'un projet qui peut être un projet de partenariat, et ce que je crains, au fond, c'est que le gouvernement qui, dans le passé, a assumé des infrastructures... Aujourd'hui, on sait que facilement la raison de ne pas avoir l'argent, ça, on peut l'étirer à l'extrême, et que, dans certains projets qui pourraient être des projets régionaux plus petits, le gouvernement dise: Bien oui, si on a un partenaire intéressé, un partenaire privé, on est prêts à le faire tout de suite, et puis que ça devienne une excuse, s'il n'y a pas de partenaire privé, pour dire: Malheureusement, on ne peut pas le faire, puis qu'on laisse traîner ça, alors que le gouvernement se désengage, au fond, de responsabilités qu'il a assumées dans le passé seul et tout simplement en utilisant ça comme excuse, qu'il n'y a pas de partenaire privé pour assumer les risques, donc on laisse tomber le projet, et des régions, bien, attendront.

M. Chevrette: Mais ce n'est pas ça.

M. Bordeleau: Bien, ça pourrait être ça, on n'a pas de...

M. Chevrette: Ce n'est pas ça, puis je me suis probablement mal exprimé. Mais je voudrais vous dire que c'est la première fois au Québec, M. le député de l'Acadie, qu'il y a des plans de transport en préparation

partout. On va connaître les besoins. Et, la preuve, vous en êtes un des premiers privilégiés, la ville de Montréal puis le Grand Montréal, il y a un plan de transport de quelque chose comme... sur 10 ans, de minimum 5 à 6 milliards. Il y a déjà 3,5 milliards d'identifiés privé-public, 4 milliards pour les cinq premières années. Donc, l'argent est là, il est même là. Sauf que ce que j'ai dit: Si on avait de l'argent de partenaires, on pourrait devancer des travaux. Au lieu d'être dans 10 ans, ils pourraient être dans six ans ou dans cinq ans. Parce qu'on sait quand ça commence, puis ça prend toujours deux fois plus de temps, les études environnementales, les ci, les ça.

Mais ce n'est pas parce que le gouvernement se défile, au contraire. Pour la première fois, on va avoir... les 17 régions du Québec vont avoir leurs plans de transport avec leurs échéanciers. On va être capables de dire au député de Saguenay, par exemple... on va être capables de lui dire: Telle route, 138, on la corrige sur tant d'années. L'autre route va s'améliorer ou il va y avoir des tronçons de faits avec l'échéancier suivant. Le pont est prévu, mettons, dans neuf ans. Il nous arrive un particulier qui dit: Moi, je suis intéressé à faire un peu de financement en autant que je signerais un BOT avec vous autres, puis je le ferais tout de suite, il serait devancé de cinq ans ou de quatre ans. Pourquoi pas?

● (21 h 40) ●

C'est plus ça. Ce n'est pas parce que les besoins ne seront pas identifiés, puis les échéanciers. Mais on ne donne pas ce qu'on n'a pas, quand on est gouvernement, il faut bâtir selon... On part de nos capacités budgétaires très bien connues, bien identifiées, bien établies, et, si on peut devancer les travaux, tant mieux. Moi, la 30, depuis... Si ce n'est pas un engagement farfelu, le 350 millions de la campagne électorale, si c'est vrai puis si ça nous est confirmé, c'est 350 millions pour la 30, on sait que c'est à peu près 650 millions, le projet, donc, si on en met 200 millions, 300 millions, nous autres aussi, puis avec un partenariat privé qui ferait la gérance puis la gestion dans une formule BOT, on peut commencer quasiment tout de suite, immédiatement après que les plans sont faits. C'est ça que je veux dire. Ce n'est pas une excuse, au contraire, parce que chaque région du Québec, pour la première fois... Puis, vous demanderez aux députés, vous devez être appelés, dans certains de vos milieux... vos organismes doivent travailler sur des plans de... parce que le ministère des Transports consulte partout sur chaque plan de transport. J'annonce celui de Lanaudière avant Noël. Celui de l'Outaouais québécois a été le premier, je pense, connu.

Une voix: ...

M. Chevette: Pardon?

Une voix: En 1996.

M. Chevette: Oui. Le plan de transport de l'Outaouais, c'est le premier. Ensuite, vous avez Montréal, vous avez Québec qui est fait. Ça progresse. Il y a eu des retards à certains endroits pour des raisons particulières, mais ça progresse partout à la grandeur du Québec. Et c'est ça qui est intéressant, on va pouvoir avoir une vision de l'immédiat, du moyen terme et du

long terme avec ces plans de transport là puis on va pouvoir travailler différentes formes de projets après.

Partenariats pour des infrastructures existantes

M. Bordeleau: Deux autres questions que j'aimerais vous poser. Est-ce que, dans le projet de loi, vous permettez la possibilité de faire des partenariats public-privé sur des infrastructures qui existent déjà de façon à dégager des marges de manoeuvre pour le gouvernement qui pourraient être utilisées ailleurs? Il existe actuellement des routes qui pourraient être gérées, au fond, possiblement dans une forme de partenariat.

M. Chevette: Au niveau d'une infrastructure, ça ne serait que pour l'exploitation. Existante, là?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: Ça ne serait que pour l'exploitation. C'est l'article 1, même.

M. Bordeleau: Quand vous parlez d'exploitation, c'est l'entretien, la gérance, tout ça?

M. Chevette: Oui. Bien, il y en a une paroisse qui a fait ça. Je pense que c'est dans le bout de Trois-Rivières. Je ne souviens plus du...

Une voix: Saint-Louis-de-France.

M. Chevette: Saint-Louis-de-France a signé un contrat, il se pourrait. Je dis bien: Il se pourrait. Je n'ai pas dit que c'était automatique, là, je dis: Il se pourrait, parce que le pouvoir serait là.

M. Bordeleau: Je reviens avec ma question, est-ce que vous entrevoyez la possibilité, mettons, sur une infrastructure déjà existante, de faire un partenariat avec du privé et puis qui paierait à ce moment-là... qui investirait de l'argent pour exploiter, retirer un intérêt, un profit satisfaisant, et que cet argent-là serait pris directement, immédiatement par le gouvernement sur un certain nombre d'années pour être investi dans d'autres projets? C'est exclu ou c'est...

M. Chevette: Moi, je dois vous avouer que je n'ai discuté d'aucun projet et que je n'en ai pas en tête pour l'instant non plus.

M. Bordeleau: Non, mais la question que je posais, c'est: Est-ce que le projet de loi le permettrait?

M. Chevette: Le projet de loi y pourvoit, oui, l'article 1.

M. Bordeleau: C'est prévu dans le projet de loi.

M. Chevette: L'article 1, oui. Mais, pour l'instant, il n'y a aucun projet sur la table.

M. Bordeleau: Non, non, ça va, mais ça serait possible...

M. Chevette: Mais ça pourrait être possible.

M. Bordeleau: ...en vertu du projet de loi.

Partenariats avec d'autres gouvernements

Ma dernière question, c'est: Tout à l'heure, dans vos remarques préliminaires, vous avez parlé de partenariats privés puis vous avez parlé aussi à un moment donné — en tout cas, si j'ai bien compris — que ça pourrait être des partenariats avec d'autres gouvernements, publics.

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Est-ce que vous pensez, à ce moment-là, de façon... exclusivement à la situation de la 30 où il y aurait un partenariat privé-public et... bien, québécois et fédéral? C'est à ça exclusivement que vous pensez ou si vous pensez à la possibilité que le gouvernement du Québec pourrait développer, avec soit le gouvernement fédéral ou un gouvernement municipal, un projet de partenariat?

M. Chevette: Toutes les formes de partenariat, on n'aurait pas à rebâtir une loi...

M. Bordeleau: Bien, c'est parce que votre loi...

M. Chevette: ...parce que la loi est de portée générale précisément. J'ai donné juste des exemples Québec-Ottawa, puis j'ai donné Québec-Ottawa-privé, mais ça pourrait être Québec-Montréal-privé. Mais on n'aurait pas à rebâtir une loi.

M. Bordeleau: O.K. C'est parce que votre loi... En tout cas, quand on fera l'article par article, on pourra l'aborder plus, mais votre article 1, il dit: «La présente loi — alors, c'est toute la présente loi — s'applique à toute entente de partenariat à long terme entre le gouvernement et une entreprise privée.»

Alors, on ne parle pas de public, là, puis ça, ça détermine toute la loi par la suite. Donc, c'est exclusivement des partenariats public-privé et ça exclut des partenariats avec d'autres niveaux de gouvernement.

M. Chevette: Bien, lisez le deuxième. «Sous réserve des dispositions de la Loi du ministère du Conseil exécutif, un autre gouvernement ou une municipalité peut également être partie à une telle entente.»

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député?

M. Bordeleau: Ça va.

Étude détaillée

Projet et entente de partenariat

Le Président (M. Lachance): Alors, je vois qu'on peut entrer de plain-pied dans l'étude détaillée du projet de loi. Alors, article 1, M. le ministre.

M. Chevette: «La présente loi s'applique à toute entente de partenariat à long terme entre le gouvernement et une entreprise privée pour réaliser la construction, la réfection ou l'exploitation d'une infrastructure de transport. Une telle entente doit comporter un partage de risques entre le gouvernement et le secteur privé.»

«Sous réserve des dispositions de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif (L.R.Q., chapitre M-30), un autre gouvernement ou une municipalité peut également être partie à une telle entente.»

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. À la lecture de l'article 1, il y a deux questions qui me viennent à l'esprit pour clarifier l'article 1. On parle de long terme. Ça peut être large, tout dépend dans quel domaine on va. Du long terme pour des fruits et légumes, ce n'est pas long, là, mais du long terme pour une route, on peut parler de quoi comme barème lorsqu'on parle d'entente à long terme?

M. Chevette: C'est ordinairement 20 ans. Ici, on n'a pas le bail emphytéotique, style 407. C'est une formule BOT, qu'on pense, build, operate and transfer. Comme on a déjà discuté, c'est bâtir, c'est gérer et c'est transmettre après 20 ans de vie, avec l'obligation d'entretenir, obligation de transparence des tarifs, comme on en a déjà parlé aussi. Mais c'est ordinairement sur une vingtaine d'années. Tous ceux que... Moi, je n'ai pas... J'en ai signé beaucoup avec des compagnies québécoises à l'étranger le temps que j'étais ministre des Ressources naturelles, c'est surtout des BOT de 20 ans. C'est ordinairement sur la période qu'on peut en arriver à répartir la remise de capital et le loyer de l'argent, une marge d'intérêts. Et, pour avoir des tarifs un peu acceptables et concevables, c'est surtout sur 20 ans que ça se fait. Enfin, y en a-tu des plus longs?

Une voix: Oui...

M. Chevette: Ça pourrait aller à 30 si on veut avoir des tarifs encore meilleurs, parce que 20 ans, ça pourrait gonfler trop les tarifs. Entre 20 et 30 ans.

M. Brodeur: L'objectif de ma question à l'article 1, c'est: Est-ce qu'on ne se met pas un carcan à dire «à long terme»? On ne sait pas dans quelles circonstances ça pourrait être cinq ans, trois ans. Est-ce que c'est vraiment utile d'indiquer «long terme» dans le projet...

M. Chevette: À cause de la transparence des tarifs, il faut... On le sait à peu près. On peut se tromper, là, mais on sait à peu près le nombre de véhicules-jour qui vont passer. On a des études de circulation partout, à la grandeur du Québec. Surtout à proximité de Montréal, à plus forte raison, on sait combien il y a de véhicules-jour. Comment vont emprunter la 25, par exemple? Supposons que, nous, on a basé nos chiffres de départ sur 40 000 véhicules-jour. Prenons un exemple de 40 000 véhicules-jour, il en passe 50 000. S'il en passe 50 000, ou bien on s'entend... Je ne sais pas

quel type d'entente finale sera signé. C'est-à-dire une baisse de tarif ou si c'est une remise d'argent après que le capital a été... la formule qu'on s'est entendu sur la marge au bénéficiaire ou le loyer de l'argent? S'il nous revient x millions, ça peut être au fonds consolidé, mais ça pourrait être aussi une baisse de tarif. Je ne sais pas ce qu'on négociera, mais j'ai plutôt l'impression que, si on a un tarif le moins normal puis qu'il y a plus d'achalandage, s'il y a 45 000 ou 50 000 véhicules-jour, ça va rapporter plus. Donc, ça va payer plus que le loyer de l'argent puis le capital investi. Donc, ça peut être des ristournes ou des retours au fonds consolidé du Québec. C'est plutôt ça qui arrive dans les formules que j'ai vues, moi, en tout cas, c'est plutôt un retour. Et, sur la 407, c'est ça qui arrive, il y a eu un retour d'argent, il y a trois semaines, un mois, au fonds consolidé du gouvernement de l'Ontario.

M. Brodeur: La question que je me pose, M. le Président... Surtout dans l'entente à long terme, on sait que, bon, c'est très hypothétique, parce que, à la suite d'une entente à intervenir, il faut se faire un peu l'avocat du diable. C'est un peu le rôle de l'opposition, là. On peut s'imaginer, dans le cas d'une réfection de route... Vous n'en avez pas en tête, sauf que le projet de loi le permet. Le projet de loi le permet, et ça pourra faire en sorte que les travaux qu'il y aura à faire sur cette route-là seraient moins coûteux qu'une construction de route vraiment au complet et que ça pourrait permettre éventuellement une entente qui serait plus courte que 20 ans, puis avec un poste de péage temporaire, et ça ferait en sorte...

Les deux questions que je me pose à propos d'ententes à long terme: Est-ce que la loi, qui se donne un carcan à long terme, ne pourrait pas faire en sorte que le citoyen pourrait être appelé à payer plus longtemps, donc ça pourrait devenir une taxe indirecte à ce moment-là? Donc, si vous me dites que le gouvernement... ça irait au fonds consolidé, en fin de compte on aurait au-delà du coût de la route, mais plutôt ça deviendrait à ce moment-là une espèce de taxe au citoyen. C'est pour ça qu'il me semble... en tout cas, de se mettre un carcan comme ça, à long terme, je ne sais pas si c'est vraiment nécessaire.

M. Chevette: ...nombre d'années dans la loi.

M. Brodeur: Long terme.

M. Chevette: Non, mais, à ce que je sache, il n'y a pas de nombre d'années de défini dans la loi.

M. Brodeur: Non.

● (21 h 50) ●

M. Chevette: D'abord, des ententes... Ce dont vous parlez, là, si c'était pour gérer l'entretien d'une route, ce serait plutôt des ententes de gestion, puis on n'aurait même pas besoin de la loi. Je pense que nos règles du jeu nous permettraient, en autant que tu respectes...

M. Brodeur: Je parle de réfection de routes...

M. Chevette: En autant que tu respectes les conventions collectives, il n'y a rien qui nous

empêcherait de donner... Non, ce n'est vraiment pas dans cette optique-là.

M. Brodeur: Non, non, c'est juste, tout simplement pour clarifier...

M. Bordeleau: Est-ce que vous pourriez, M. le ministre, nous donner un exemple pour bien comprendre, là, quand vous dites... Vous parlez d'un partenariat à long terme pour réaliser la construction, la réfection ou l'exploitation d'une infrastructure. Pouvez-vous nous donner des exemples des trois possibilités dans une perspective de long terme comme celle à laquelle vous faites référence là?

M. Chevette: Bien, c'est-à-dire qu'on a transposé exactement les termes qui sont utilisés dans la loi de la voirie actuelle. On n'a pas mis plus, on n'a pas mis moins.

M. Bordeleau: Non, non, mais là on parle de partenariat à long terme. C'est quelque chose d'assez particulier, assez spécifique.

M. Chevette: Oui, mais c'est pour ça... Quand vous m'avez posé la question tantôt: En avez-vous pour la réfection? Je n'en ai pas de projets, sauf qu'on a transposé l'article de la loi sur le ministère de ce qu'on appelait la «voirie»... on l'a transposé dans l'article.

Mais ce n'est pas impossible qu'un jour le gouvernement puisse dire: J'ai une grave réfection. Prenons un exemple, la 138. Il y a des réparations majeures à l'infrastructure routière, puis c'est une route qui va nous coûter énormément de gros sous dans les prochaines années, ça, c'est évident. Il y a beaucoup de camionnage lourd, et puis ça demande vraiment un entretien majeur. Est-ce qu'un jour il pourrait arriver que le gouvernement fasse appel au privé? Il faudrait qu'il suive tout le respect de la loi actuelle, la transparence des tarifs, puis tout.

Mais je dois vous dire qu'un privé, pour être intéressé, il faut qu'il y ait un volume minimal, il faut que ça soit alléchant. Parce que, prenez la 30, là, j'avais fait des sondages avant de passer la loi, moi, je suis allé sur la Rive-Sud, je suis allé parler à des ingénieurs à Montréal, il n'y en avait pas gros intéressés à prendre la 30 toute seule. Il n'y en avait pas un qui était intéressé à prendre la 30 toute seule. On disait même, nous autres, dans nos analyses, qu'on aurait de la difficulté, comme ministère des Transports, à trouver un partenaire pour la 30, surtout si on lui demandait d'investir, puis même de lui payer le loyer de l'argent. Ils disaient: Le volume, ce n'est pas assez... c'est x mille camions par année ou par jour, ce n'est pas suffisant avec le volume d'autos, c'est plutôt... Ceux qui rentrent à Montréal seraient plus payants que ceux qui contournent Montréal pour aller vers les États-Unis ou pour aller vers l'Ontario. C'était clair, ça.

Donc, moi, je pense qu'on va avoir différentes formes de partenariat: on va en avoir du tripartite; tu vas en avoir du bipartite; tu vas en avoir peut-être où le gouvernement du Québec sera à 60 %, d'autres à 40 % avec le privé. Je ne pense pas qu'il y ait un projet qu'on pourra... Il y en a un qui m'apparaît plus plausible, en

tout cas à court terme, d'avoir un partenariat privé, et puis avec un investissement massif du privé, parce que ce n'est pas un projet d'envergure de 500, 600 millions, c'est entre 200, 250 millions — supposons, le chiffre théorique — pour la 25. Ça, il y a du privé qui ont les reins assez forts pour prendre ça, puis les évaluations de circulation sont assez bonnes pour dire que ça peut être rentable.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Oui. Merci, M. le Président. J'aimerais savoir comment, M. le ministre, vous envisagez déterminer le partenaire privé. Est-ce qu'il y aura un processus d'appel de propositions, une détermination des différents paramètres, là, qui devraient conduire à la sélection du partenaire en fonction de l'infrastructure, en indiquant quels seraient les tiers qui pourraient être partie à l'entente?

Là, ce que j'ai à l'idée quand je vous pose la question, je regarde qu'est-ce que le gouvernement fédéral a fait lorsqu'il a... la procédure qui avait été suivie pour identifier le partenaire privé qui a fait la construction, qui opère et qui exploite le pont reliant l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick et les conditions qu'il avait indiquées pour permettre la réalisation d'un semblable ouvrage et aussi la période de temps qui a été déterminée.

M. Chevette: Oui. Oui, il y aura des critères très serrés, et les mêmes pour tous, parce qu'il y a une question de chances égales dans cela. Ça peut être en deux temps, ça peut être une préqualification, mais il faut bien comprendre qu'il va falloir fixer des critères avec des points bien précis. Il y a le financement qui est important dans ce genre de projets de partenariat. Il ne faut pas que ce soit... qu'il ait emprunté ça, je ne sais pas, moi... Je ne le dirai pas. Non, ça peut revirer mal, là, ça pourrait être retenu contre moi. Donc, je ne dirai pas l'image qui m'est venue en tête. Mais je dois vous dire que c'est plutôt la solidité du financement, l'expérience de la firme, les compétences de la firme, son expertise, ce qu'elle a accompli et puis le mode de péage qu'elle soumet. Ça aussi, la technologie qu'elle va introduire là-dedans. Ça va tout faire partie du tout, avec des critères connus d'avance, et pour tout le monde. C'est un peu la formule qui va être empruntée. Il peut y avoir une présélection où on va prendre les trois meilleures, pour dire: Bon, bien, maintenant que vous êtes classés, là, voici les soumissions.

M. Gagnon: Je posais cette question-là parce que, tantôt, vous indiquiez: Bon, après, quand un plan intégré de transport a été rendu public, si quelqu'un se montrait intéressé à vouloir réaliser une partie de ce plan-là pour en devancer l'échéance qui serait dans le plan... Je comprenais ce que vous indiquiez, c'est qu'on laisse à des initiatives des gens du milieu d'aller interpellier le ministère pour lui dire: Bien, écoute, pour telle infrastructure, mon groupe, on serait intéressé à le réaliser. C'est pour ça que je voulais savoir comment se déterminait le partenaire privé. Est-ce que c'est laissé à l'initiative des gens du milieu ou si, d'entrée de jeu, le

ministère peut avoir une planification pour des infrastructures qui pourraient être susceptibles d'être en consortium avec le privé?

M. Chevette: Étant donné que le ministre des Transports a la responsabilité de gérer le budget du transport, il faut que ce soit lui qui initie les projets de partenariat. Ça ne veut pas dire qu'un milieu ne peut pas lui soumettre une proposition de partenariat qu'il juge accessible dans le cadre de son budget, mais pour bien... Autrement, il n'y aurait plus de responsabilité ministérielle, là. Je veux dire, tu as tant d'argent par année à... ou à programmer, en tout cas, sur cinq ans ou sur 10 ans, dépendant des plans de transport. Donc, ça s'étudie à la lumière des investissements prévisibles, puis, s'il y a des devancements, il faut quand même que ça rentre dans le cadre financier. Mais il se peut que le ministre des Transports initie suite à des projets qui lui sont présentés. Mais c'est le ministre qui initie, il le fait entériner par le gouvernement, puis ça part. Mais ça peut venir de plusieurs manières. Ça peut venir du ministre lui-même puis ça peut venir du milieu.

M. Gagnon: La bougie d'allumage, ça peut être le milieu aussi.

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Gagnon: Merci.

M. Bordeleau: Oui. Toujours sur l'article 1, M. le Président. On dit: «Une telle entente doit comporter un partage de risques entre le gouvernement et le secteur privé.» Quand on parle de partage de risques... Vous avez fait référence, tout à l'heure, à la 407 en disant que récemment il y avait eu les montants additionnels qui avaient été versés au fonds consolidé, mais on suppose que les entrées de fonds avaient été meilleures que ce qui avait été prévu. Est-ce que l'inverse est pensable aussi? Quand on parle d'un partage de risques, est-ce que ça veut dire que le gouvernement peut assumer les pertes si le projet ne se révèle pas aussi intéressant que...

M. Chevette: C'est un partage... Le mot le dit, c'est un partage de risques. Si j'ai fait soumissionner du monde, si le gouvernement a fait soumissionner des firmes sérieuses puis qu'elles sont allées chercher du financement, et puis qu'on avait prévu 40 000 véhicules jour puis qu'il en passe 27 000, je peux-tu vous dire que le gars, il va dire: Ce n'est pas sur ça que j'ai «bité», moi, ce n'est pas sur ça que j'ai soumissionné? Oui, il y a un partage de risques.

M. Bordeleau: Je reviens, tout à l'heure, avec la remarque que vous avez faite concernant le fait qu'on dit que «la présente loi s'applique à toute entente de partenariat à long terme entre le gouvernement et l'entreprise privée», où vous indiquiez que le deuxième paragraphe de l'article 1 dit: «Sous réserve des dispositions de la Loi sur le ministère du Conseil exécutif, un

autre gouvernement ou une municipalité peut également être partie à une telle entente.»

• (22 heures) •

Je voudrais que ce soit clair. C'est parce qu'il y a une autre façon de l'interpréter, ça. On dit: «Un autre gouvernement ou une autre municipalité peut également être partie à une telle entente.» Une telle entente, c'est une entente entre le gouvernement et une entreprise privée. Il peut y avoir un troisième partenaire qui peut être un gouvernement ou une municipalité. Mais, tout à l'heure, quand je vous posais la question: Est-ce qu'il peut y avoir des partenariats de gouvernement à gouvernement exclusivement, qu'il n'y a pas d'entreprise privée... Et, pour moi, l'article 1... En tout cas, pour moi, ce n'est pas évident que ça comprend ça.

M. Chevette: Vous n'auriez pas eu besoin de la loi à ce moment-là parce que déjà il y en a des ententes entre deux gouvernements. J'ai même une entente avec le maire de Montréal seul, moi, de 115 millions de dollars. Donc...

M. Bordeleau: O.K. Alors, les ententes...

M. Chevette: ...ça, je n'avais pas besoin de projet de loi édictant le partenariat privé. C'est public-public, c'est déjà... On l'a...

(Consultation)

M. Bordeleau: O.K. Alors, les partenariats de gouvernement à gouvernement se font directement, vont à l'extérieur de cette loi-là.

M. Chevette: De gouvernement à gouvernement, c'est la loi du Conseil exécutif.

M. Bordeleau: En tout cas. Bien, on pourrait, mais je fais juste la remarque qu'à ce moment-là le titre n'est peut-être pas tout à fait conforme parce qu'on dit: Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. C'est des partenariats avec le secteur privé, et ça n'inclut pas les partenariats de gouvernement à gouvernement.

M. Chevette: Voyez-vous, par exemple, le Pont du souvenir qui a eu lieu, c'est un protocole entre le ministère des Transports et la ville de Laval, puis la maîtrise d'oeuvre, c'est à la ville de Laval. Donc, on n'avait pas besoin du projet de loi pour pouvoir procéder dans le domaine public, ce qu'on appelle public seul. Mais, si on dépose une législation, c'est parce qu'on veut faire des partenariats avec le privé qui, lui, remplit des fonctions d'ordre public.

M. Bordeleau: Non...

M. Chevette: Et c'est pour ça qu'on a besoin d'une législation pour asseoir juridiquement ces formes de partenariat là qui peuvent être bipartites ou tripartites, qui peuvent comporter deux paliers de gouvernement avec un privé, qui peuvent comporter le gouvernement du Québec avec une municipalité et le privé.

M. Bordeleau: Je suis d'accord. Je comprends ce que vous me dites, mais la remarque que je vous faisais puis à laquelle je vous demande tout simplement de réfléchir, c'est que le titre du projet de loi n'est pas tout à fait exact dans le sens où on parle de: Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport. Si les partenariats gouvernementaux entre gouvernements existent en dehors du projet de loi n° 164 et qu'ici on spécifie...

M. Chevette: On a pris pour acquis que le partenariat voulait dire privé.

M. Bordeleau: Il faudrait peut-être qu'on précise «privé» à quelque part dans le partenariat parce que, essentiellement, c'est seulement dans ces conditions-là que ça s'applique.

M. Chevette: Oui, on va le regarder puis on fera une suggestion du titre.

M. Bordeleau: O.K. Alors, juste pour récapituler, la loi comme telle s'applique seulement à des cas de partenariat où il y a le gouvernement du Québec, le secteur privé, et là il peut y avoir une troisième partie qui est un autre gouvernement ou une municipalité. C'est ça?

M. Chevette: Exact.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 2, M. le ministre.

M. Chevette: «Le ministre, avec l'autorisation du gouvernement, définit le projet de partenariat et, sous réserve de la Loi sur l'administration publique (2000, chapitre 8), détermine les règles qui s'y appliquent.»

Ici, c'est pour bien montrer que l'autorité ou l'initiateur de cela, c'est le ministre des Transports. C'est ce que je répondais tantôt au député de Saguenay. Mais ça n'empêche pas l'initiative de venir de...

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 2?

M. Bordeleau: Les règles dont il est question ici, ça va être déterminé, ça va être rendu public dans un décret ou... De quelle façon ça va être rendu public?

M. Chevette: Ça peut être rendu public, hein. Je vais demander à Me...

M. Drolet (Michel): Michel Drolet. Effectivement, les règles qui seront déterminées par le ministre pour le projet de partenariat devront être rendues publiques parce que c'est sur la base de ces règles-là, qui feront aussi partie de l'appel de propositions et de qualifications, que les gens vont montrer leur intérêt au projet qui est défini par le ministre.

M. Bordeleau: Une partie de ces règles-là vont être rendues publiques, je suppose, au niveau de l'appel d'offres. Est-ce que c'est possible aussi qu'il y ait d'autres règles qui ne soient pas incluses dans le document d'appel d'offres comme tel et qui servent — ce qu'on dit ici — à définir le projet et puis s'appliquent à un projet de partenariat? Et ces règles-là qui ne seront pas incluses dans le projet de loi, de quelle façon elles vont être rendues publiques comme telles?

M. Chevrette: Ces règles-là vont être publiques. Automatiquement, on va les envoyer à toutes les firmes. Les règles du jeu, il faut qu'elles soient connues puis il faut que ce soit transparent pour donner une chance égale à tous les consortiums. Par exemple, on me dit qu'ils sont déjà rendus à sept consortiums sur la 25. Je ne sais pas si c'est vrai, mais, si c'est vrai, il faut que les gens reçoivent tous ces critères de base là, tous publics.

M. Bordeleau: Ça a été fait, à date, pour la 25 ou ça a été déterminé, ces règles-là, pour la 25, s'il y a sept consortiums?

M. Chevrette: Non, non, non. Je vous donne un exemple. Tu rencontres Axor. Le gars, il dit: Moi, j'ai formé un consortium, là, puis on va travailler sur la 25. SNC-Lavalin va dire: Moi, je suis en consortium avec, je ne sais pas, Dessau-Soprin. Un autre nous dit: Bien, la firme de construction X avec telle firme d'ingénieur-conseil. En fin de compte, il y en a, il y a Sintra, il y a DJL, je pense. Il y a des firmes de construction jumelées avec des bureaux d'ingénieurs, il y a deux, trois bureaux d'ingénieurs jumelés ensemble avec une firme...

Une voix: Des actuares.

M. Chevrette: Il y a des actuares aussi. Puis on me dit qu'il y a des Américains d'intéressés. Tant mieux s'il y en a beaucoup, là. Ce sera une saine compétition. Pour ça, il faut faire une présélection, parce que ça coûte cher, ces soumissions-là, ça coûte très cher. Quand on va arriver à la sélection finale, là, je peux-tu vous dire qu'il y a des gouvernements, je ne sais pas comment on le déterminera, qui seront obligés de dire: Bien, j'accorde aux trois finalistes tant montant x pour préparer une soumission. C'est très sérieux, ça peut mobiliser du monde pendant six mois, un an.

M. Bordeleau: Est-ce que la règle, dans ces cas-là, ça va être celle qui existe souvent dans des contrats, ça ne se présentera peut-être pas nécessairement toujours de cette façon-là, de façon aussi simple, mais on attribue le contrat à celui qui fait la soumission la moins chère?

M. Chevrette: La moins chère, mais ça peut... C'est la plus compétente, la moins chère, la technologie la plus appropriée qui fait en sorte... puis qui nous dit comment elle va fonctionner.

M. Bordeleau: Mais vous savez...

M. Chevrette: Ce n'est pas seulement dire: Moi, j'y vais à 1,80 \$, puis il l'arrive avec des anciennes bebelles, là, qui n'assurent même pas la fluidité, tu as

2 km d'autos. Puis, à part de ça, le financement, bien, je ne sais pas, si j'allais...

M. Bordeleau: Je ne défends pas l'idée, loin de là, que ça aille au soumissionnaire le plus bas, parce que justement je pense qu'il y a des problèmes là-dedans, on l'a vu dans plusieurs contrats actuellement, là, qui ont été donnés par le gouvernement au cours des dernières années, où on l'a attribué au plus bas, puis ensuite lui n'est pas capable de livrer la marchandise, ou bien, donc, il y a des ajouts qui se font continuellement parce que ce n'est pas réaliste. Puis, durant ce temps-là, un plus compétent, qui aurait fait le travail un peu plus cher, lui, a été éliminé. Et on sait que les gars se coupent le cou là-dedans pour essayer d'avoir le contrat et...

M. Chevrette: Je partage votre point de vue à 100 milles à l'heure.

M. Bordeleau: Alors, il y a ça à tenir compte tout le temps, et c'est pour ça que je vous demandais, là... En tout cas, la crainte que j'ai, c'est que, si ça existe actuellement, puis le critère de la compétence existe toujours dans les procédures d'appel d'offres, on s'est réveillé souvent, malgré tout ça, avec pas nécessairement le meilleur contracteur, si on veut, pour faire un travail donné. Et pourtant, ces règles-là de compétence, du coût, évidemment, c'est une dimension de la décision. Le coût, la compétence, l'expertise, ça existe, tout, actuellement, ça. Et puis on se réveille des fois avec des problèmes sur le dos. Alors, qu'est-ce qui nous garantit que, dans des projets aussi importants que ceux-là, des projets majeurs, on ne se réveillera pas avec le même problème? Où est-ce qu'elle est, la garantie?

M. Chevrette: Bien, c'est pour ça qu'on fait une présélection.

M. Bordeleau: Oui, mais on a fait des présélections dans les autres aussi. C'est des procédures qui existent, ça.

M. Chevrette: Non, mais je pense que... En tout cas, moi, ce que je sens venir, ce n'est pas une crainte sur la compétence. Je pense qu'on va avoir des gens, des consortiums extrêmement compétents.

M. Bordeleau: Mais ce n'est pas là-dessus...

M. Chevrette: Peut-être que l'élément déterminant sera beaucoup plus l'aspect financier, la technologie de péage puis... J'ai l'impression que ça va jouer beaucoup, parce que les compétences pour faire, par exemple, un pont pour la 25, il y a beaucoup de firmes au Québec qui ont bâti ça, il y en a qui en ont bâti à l'échelle internationale, même. Je ne crois pas qu'on n'a pas les compétences.

M. Bordeleau: Mon problème n'est pas là-dessus non plus, M. le ministre. Ce n'est pas que je pense qu'il va y avoir des problèmes de compétences. Mais il peut y avoir quelqu'un de compétent qui fait une proposition à un coût moindre, mais qui ensuite demande des rallonges régulierement parce que...

M. Chevrette: Oui, mais...

Une voix: Il va être pris avec son contrat.

M. Chevrette: Il va être pris avec son contrat de 20 ans, là.

M. Bordeleau: Bien, on l'a vu dans la construction, il y a bien des fois, même dans des projets de construction actuellement, où des gens ont soumissionné...

M. Chevrette: Oui. Bien...

M. Bordeleau: Il y a quand même des... pour toutes sortes...

● (22 h 10) ●

M. Chevrette: ...ça leur prend des «bondages» de responsabilités. C'est très sérieux, là, on n'est plus dans les ligues mineures, là. Dans des projets de même, c'est vraiment majeur, puis c'est des contrats, puis c'est des «bondages», puis c'est la solvabilité du groupe, puis c'est très, très sérieux. Moi, je ne crains pas de ce côté-là, surtout que la façon dont on va procéder, ce n'est pas le style palais des congrès, c'est véritablement quelque chose qui va être sérieux, même au niveau de la présélection, puis, après ça, de la sélection, puis on va se donner des règles du jeu, puis ça va être public. On va se donner des règles du jeu qui...

M. Bordeleau: La présélection va se faire par qui? Ça va être quoi, la procédure de présélection, là?

M. Chevrette: Bien, ça, je n'ai pas encore édicté les règles, mais j'espère qu'on aura à la fois des gens du ministère qui ont une expertise, il n'y a rien qui nous empêche aussi d'y accoler une ou deux ressources externes, on ne sait pas. Il va y avoir un comité ad hoc de créé.

Une voix: Un comité interministériel.

M. Chevrette: Interministériel, me dit-on, à part ça.

M. Bordeleau: O.K. Dans le même article, là, juste à titre d'information, on dit: «Le ministre, avec l'autorisation du gouvernement, définit le projet de partenariat et, sous réserve de la Loi sur l'administration publique (2000, chapitre 8)...» Ça veut dire quoi, ça, exactement, «sous réserve de la Loi sur l'administration publique?»

M. Chevrette: Bien, c'est la nouvelle Loi sur l'administration publique qui nous oblige à... Voulez-vous l'expliquer, le chapitre V?

M. Drolet (Michel): Oui. En fait, cette nouvelle loi contient notamment des règles quant à la gestion des contrats et des ressources matérielles, par exemple, et cette disposition-là vise uniquement à s'assurer qu'il n'y aura pas contradiction, par exemple, entre une règle qui aura été déterminée pour éventuellement la conclusion d'une entente de partenariat et les règles qui sont en

vigueur dans la fonction publique pour l'octroi de certains contrats, notamment celui de la gestion des contrats et des ressources matérielles. Alors, c'est uniquement ça. Il est fait obligation au ministre des Transports de s'assurer que ces règles seront conformes aux autres règles de la Loi sur... pour autant qu'elles soient applicables évidemment en matière de partenariat.

M. Bordeleau: Est-ce que ces projets-là de partenariat vont être assujettis aux procédures du Conseil du trésor puis vont être faits par le biais des services gouvernementaux ou si ça va se faire directement par le ministère des Transports?

M. Chevrette: C'est le ministre et le gouvernement. Donc, c'est le ministre qui va déposer son projet au Conseil des ministres. Je ne dis pas que le Trésor ne l'analysera pas. Je serais bien surpris qu'il ne le fasse pas, mais c'est vraiment le ministre et le gouvernement qui se responsabilisent dans ça.

M. Bordeleau: Mais ils devront respecter les règles qui seront fixées, de procédure d'appel d'offres, et tout ça, par le...

M. Chevrette: Ah, il va y avoir des règles particulières par rapport aux autres contrats. Ce n'est pas la formule, là, tu prends un ingénieur qui a tant d'années d'expérience, qui n'a pas... puis, si c'est la procédure, a-t-il eu 2 millions d'honoraires... Ça, c'est une qualification spécifique, l'objet fait partie des règles spécifiques.

Le Président (M. Lachance): J'imagine que le Vérificateur général pourra aller y mettre le nez aussi.

M. Chevrette: Ça en est un autre qui va y aller sûrement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va pour l'article 2?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 3, M. le ministre.

M. Chevrette: «Les propositions soumises par les partenaires éventuels sont évaluées selon les critères et les modalités déterminés par le ministre, approuvés par le gouvernement et inscrits dans les documents d'appel de proposition.»

Ça, on en a parlé indirectement depuis tantôt. Donc, c'est la concrétisation de ce qu'on a dit depuis le début.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 3...

M. Bordeleau: Juste une remarque que j'aimerais faire.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Disons qu'on adopte un cadre législatif, là, qui est quand même assez vague, assez flou et, comme à peu près dans tous les projets de loi, là, je tiens à le souligner, on se retrouve avec un projet de loi qui ne veut pas dire grand-chose à part des grands principes. Ici, on parle des critères et des modalités déterminés par le ministre, approuvés par le gouvernement et inscrits dans les documents d'appel de proposition. On va voir plus tard, probablement, d'autres références à des règlements, bon, qui sont déterminés par le gouvernement. Comme parlementaire, là, je dois vous dire qu'on n'a pas un gros, gros contrôle à savoir comment tout ça va procéder. Je pense que vous aussi, vous ne le savez pas trop, trop, actuellement, non plus, comment tout ça va fonctionner. Ça va être déterminé, au fond...

M. Chevette: On a une maudite bonne idée...

M. Bordeleau: Oui. Bien, en tout cas, à date...

M. Chevette: ...parce qu'on a travaillé, notre ministère a travaillé sur toutes les formes possibles de partenariat, allant du BOO, c'est-à-dire construire, opérer puis en être propriétaire, au BOL, construire, opérer et louer. On a tout fait les formes à peu près qui existent à travers le monde dans une brique. Si ça vous intéresse de l'avoir, je pourrai vous la transmettre. On a fait le tour des formes de partenariats et on a retenu surtout celle que je vous dis depuis tantôt: le BOT. C'est à peu près la formule qui nous apparaît être la plus utilisée d'ailleurs dans le contexte actuel des choses.

Moi, j'ai vu ça au Costa Rica, je l'ai vu au Mexique puis je l'ai vu en Turquie, un projet, à Ankara, j'en ai vu... Il y en a qui sont en train de percer en Chine, certains projets du genre. C'est utilisé de plus en plus. Les gouvernements sont toujours aux prises avec des difficultés budgétaires, dans bien des cas, et la contribution du privé, dans cette formule-là, permet donc de doter des populations de services qu'elles ne seraient pas capables de se payer autrement. Ça permet d'évoluer, d'avancer.

M. Bordeleau: D'abord, la première chose, j'aimerais ça que le document auquel vous faites référence soit déposé à la commission parlementaire et qu'on puisse en avoir des copies.

M. Chevette: Mais je ne me souviens plus de la couleur, là, c'est la brique qui regardait les formes de partenariat.

M. Bordeleau: L'autre question que je me posais: Au niveau canadien, à part la 407 et le pont de l'Île-du-Prince-Édouard, est-ce qu'il y a d'autres projets de partenariat qui existent?

M. Chevette: Il y a le Nouveau-Brunswick, il y a une autoroute, puis il y en a une en Nouvelle-Écosse, il me semble.

M. Bordeleau: Des routes aussi en Nouvelle-Écosse?

M. Chevette: Oui, la route 404 en Nouvelle-Écosse...

Des voix: 104.

M. Chevette: 104.

M. Bordeleau: Puis comment ça fonctionne?

M. Chevette: Ils ont bâti puis ils gèrent.

M. Bordeleau: Mettons, dans ces cas-là, qui sont plus près de nous autres, comment ça fonctionne puis c'est quoi la durée de ces baux-là?

Une voix: ...

M. Chevette: Bien, approchez-vous donc! Approchez-vous, identifiez-vous, puis donnez les...

M. Toupin (Pierre): Oui, Pierre Toupin, directeur du partenariat et de la planification aux Transports.

Si on prend le projet de l'autoroute 104, c'est un projet de conception, construction, exploitation, entretien et financement. Et c'est un beau cas, par exemple, de... On parle souvent de coopération avec un autre gouvernement. Là, je vous donne ça approximativement, juste sur un aspect financement: 50 % est financé par le secteur privé, 25 % par le gouvernement provincial et 25 % par le gouvernement fédéral. C'est un projet autour de 110 millions de dollars. Si vous avez besoin...

M. Bordeleau: La construction est financée dans ces proportions-là et l'entretien aussi, je suppose?

M. Toupin (Pierre): Oui, tout est intégré.

M. Chevette: C'est selon ces proportions-là.

M. Toupin (Pierre): Et c'est sur un long terme d'environ... C'est 30 ans.

M. Bordeleau: 30 ans. La 407, c'est quoi les conditions de...

M. Chevette: C'est un bail emphytéotique de 99 ans.

M. Bordeleau: Ça, ça été un cas où on a pris une infrastructure qui existait puis on l'a vendue.

M. Chevette: Oui, mais là il faut qu'ils refassent la route à trois reprises durant les 99 ans.

M. Toupin (Pierre): Oui.

M. Chevrette: Regardez les obligations qu'il y a dedans. La réfection, oui. Bien, reconstruire, c'est réfectionner.

M. Bordeleau: C'est bien, c'est réfectionner.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 4.

M. Chevrette: L'article 4, c'est: «Le ministre peut, pour la réalisation d'un projet de partenariat, acquérir à l'amiable ou par expropriation ou louer tout bien qu'il juge utile. Il peut, aux mêmes fins, céder ou donner en location tout bien dont il a la gestion.»

Ça, c'est la formule traditionnelle, le pouvoir du ministre quand il veut bâtir une route. Donc, s'il le fait au privé, il faut qu'il transfère son pouvoir au privé. Il délègue son pouvoir.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. L'article 4, juste pour une question de sémantique. Céder ou donner en location, je me demande pourquoi on utilise ça de cette façon-là, donner en location, céder en location. Est-ce que c'est de la redondance ou il y a une justification? Parce qu'entre céder puis donner en location...

M. Chevrette: Je vais demander à Me... C'est une formule juridique. M. Tremblay.

M. Brodeur: Oui, M. Tremblay.

M. Chevrette: Excusez!

M. Brodeur: M. Monette?

M. Drolet (Michel): M. Drolet. En fait, non, c'est la cession... Évidemment, on parle à ce moment-là du transfert de propriété tandis que donner en location... C'est parce que, si vous employez uniquement le terme «louer», alors c'est en tant que locateur ou locataire. Vous avez toujours cette distinction à faire. Donner en location, ça démontre à ce moment-là que le ministre qui a un bien peut le donner en location, donc être le locateur de ce bien-là.

M. Brodeur: Puis le céder en location, c'est quoi?

M. Drolet (Michel): Le céder en location, c'est céder ou...

M. Brodeur: C'est céder ou donner en location.

M. Drolet (Michel): ...donner en location.

M. Chevrette: Tu cèdes complètement ou bien tu donnes en location.

M. Brodeur: Tu cèdes complètement ou donnes en location.

M. Chevrette: C'est ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est.

• (22 h 20) •

M. Pelletier (Abitibi-Est): En vertu de cet article-là, est-ce qu'on pourrait faire comme la 407, vendre carrément la 20?

(Consultation)

M. Chevrette: Non, mais ça, c'est ça. L'article 4 n'est pas pour arrimer à la 407, parce que 4, c'est pour bâtir un projet de partenariat.

M. Brodeur: Oui.

M. Chevrette: Si ça me prend des bouts de terrain ou si j'en ai trop... des échanges... C'est plus un outil pour permettre le tracé de se réaliser.

M. Brodeur: C'est ça. En fin de compte, ça permet au ministère d'établir le tracé, d'acheter des terrains, s'il y a lieu.

M. Chevrette: D'ailleurs, l'expropriation, en passant, ça ne se cède pas, ça. Seul l'État peut exproprier. Un privé ne pourrait pas exproprier.

M. Brodeur: Non.

M. Chevrette: On ne pourrait pas céder notre pouvoir d'expropriation. Je ne pense pas, en tout cas.

M. Brodeur: Non, absolument pas.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 4 est adopté? Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Non, juste une clarification. Tout à l'heure, on parlait de la possibilité justement de vendre n'importe quoi, là, de céder une infrastructure qui existe déjà à un partenaire privé. Ça pourrait être possible en vertu du projet de loi n° 164, à quel article?

M. Chevrette: Je m'excuse.

M. Bordeleau: On parlait tout à l'heure de la possibilité de faire un partenariat public-privé avec une infrastructure déjà existante. Alors, le député d'Abitibi-Est demandait si c'était en vertu de l'article 4 que c'était possible. Vous dites: Non. C'est en vertu de quel article que ça pourrait être possible dans le projet de loi? Juste pour se situer, là, par rapport à ça.

(Consultation)

M. Chevette: C'était le 1.

M. Bordeleau: Le 1?

M. Chevette: Oui. C'est «ou l'exploitation...»
Regardez à 1, la définition de 1.

M. Bordeleau: Vendre une infrastructure puis la récupérer pour un certain nombre d'années, c'est différent de l'exploitation, ça, ça me semble.

M. Chevette: Je m'excuse, on parlait les deux en même temps, là.

M. Bordeleau: J'ai dit: Vendre une infrastructure qui existe déjà, prenons n'importe laquelle, là, on mentionnait la 20, vendre la 20 sur une base de 30 ans...

M. Chevette: On n'a pas de pouvoir dans cette loi-là de vendre la 20. On ne se donne pas un pouvoir de vendre la 20 dans ça. Ce n'est pas l'objectif non plus. Je dirais plutôt que, vous regarderez, il y a toujours... Les ouvrages qu'on construit, ça nous revient toujours.

M. Brodeur: Il pourrait, dans le cas... C'est mon interprétation, là. Par exemple, vendre la 20, ce serait peut-être exagéré comme vente, remarquez bien...

M. Chevette: La 407, c'est toute une vente.

M. Brodeur: Oui, mais l'article 1 permet donc la réfection. La 20 existe déjà, donc on pourrait permettre la réfection...

M. Chevette: Si on lit les termes, oui, monsieur.

M. Brodeur: ...et, à partir de la réfection, avoir une entente avec...

M. Chevette: De gestion, d'entretien, par exemple.

M. Brodeur: De gestion. Donc, on pourrait.

M. Chevette: Mais ce n'est pas dans le sens de vendre par bail emphytéotique, là...

M. Brodeur: Oui, c'est autre chose.

M. Chevette: ...comme la 407. On ne l'a pas, cette notion-là, dans notre projet de loi, n'est-ce pas, puis ce n'est pas dans nos vues non plus.

M. Brodeur: Il ne faudrait pas non plus...

M. Chevette: C'est pour ça qu'on ne l'a pas mis.

M. Brodeur: ...qu'on commence à vendre toutes les routes du Québec, là, non plus.

M. Chevette: Bien non, je ne pense pas. Ce n'est vraiment pas un objectif. C'est pour ça qu'on ne l'a pas mis de façon aussi expresse. Vous remarquerez, dans tous les articles, on confie la réfection, on confie la construction, mais il y a toujours une remise au bout. C'est ça qu'est l'objectif, c'est-à-dire qu'on utilise le privé pour bâtir, on prend le financement, leur expertise, leurs compétences, mais ils doivent nous remettre après qu'on a payé le capital et le loyer de l'argent. C'est plutôt ça.

M. Bordeleau: Je voudrais bien comprendre. Tout à l'heure, j'ai compris le contraire quand on vous avait posé une question semblable au début. Ce que j'aimerais savoir, c'est: Est-ce qu'il y a possibilité de faire un partenariat public-privé sur une infrastructure déjà existante en dehors de l'exploitation? Bien, prenons, je sais que c'est hypothétique...

M. Chevette: Une réfection, par exemple, majeure?

M. Bordeleau: Non, non. Je vais vous donner un exemple possible.

M. Chevette: O.K.

M. Bordeleau: On dit, le gouvernement... C'est juste une possibilité, ça ne veut pas dire qu'il faut le faire, là, mais excepté que la possibilité pourrait exister. Il y a une infrastructure qui existe, une autoroute existe, je ne sais pas, moi, une route particulière, un pont. Est-ce que c'est possible que le gouvernement puisse signer un contrat avec un partenaire privé où il cède ce pont-là pour une durée de 30 ans et, après 30 ans, le pont va lui revenir et, durant cette période de temps là, bien, l'entreprise privée l'exploite selon les mêmes règles qu'une nouvelle construction qui serait faite?

Pourquoi envisager une possibilité comme ça? C'est que ça pourrait éventuellement, si le besoin se faisait sentir, aller chercher des capitaux qui pourraient être utilisés ailleurs par le gouvernement, dans les cas où on respecte toujours les mêmes règles, c'est-à-dire qu'une infrastructure sera transférée sur un bail de 30 ans, parce qu'il existe d'autres alternatives autour qui permettent aux individus de faire un choix entre passer là et payer ou passer à côté puis ne pas payer.

Mais la possibilité, c'est qu'on a un capital actuellement, qui existe, routier, et j'ai l'impression qu'on peut envisager l'avenir puis dire: À l'avenir, on va faire des partenariats, mais on pourrait aussi envisager qu'on va exploiter le capital qu'on a, différemment de ce qu'on fait actuellement, pour dégager des marges de manoeuvre que le gouvernement pourrait éventuellement investir dans d'autres infrastructures routières. Alors, j'ai compris tout à l'heure que c'était possible dans le projet de loi.

M. Chevette: Bien oui, mais ça dépend comment on s'exprime, là. Mais je ne veux pas jouer sur les mots, moi non plus, je comprends ce que vous recherchez à savoir. Mais, si vous dites: On cède à l'entreprise privée, la réponse, c'est non.

M. Bordeleau: Pour une durée de 30 ans.

M. Chevrette: Non. La réponse, c'est: Non, on ne cède pas. On peut déléguer une partie des pouvoirs, certains pouvoirs à un partenaire pour accomplir certaines tâches ou pour gérer certaines choses, mais la loi ne dit pas qu'on peut céder.

M. Bordeleau: La 407, qu'est-ce qui se passe? Est-ce que c'est cédé, c'est vendu? C'est quoi, le...

M. Chevrette: La 407? Ce qui est un peu différent pour la 407, c'est qu'il ne vient pas bâtir, il est venu acheter quelque chose pour exploiter un système de paiement. Et, lui, c'est un bail emphytéotique, donc il n'en a pas la propriété à perpète, il a plutôt une location à très long terme d'une route conditionnellement à des obligations de faire sur cette route-là. Strictement au point de vue juridique, si on parle de terme, ce n'est pas une cession, c'est une location.

M. Bordeleau: Bon. Est-ce que, ça, c'est possible dans ce projet de loi là, une situation comme ça?

M. Chevrette: Si vous regardez l'article 8: «Le ministre peut, dans une entente de partenariat et aux conditions qu'il détermine, déléguer à un partenaire tout ou partie de ses pouvoirs concernant l'exploitation d'une infrastructure routière.

«Il peut aussi, aux conditions qu'il détermine, autoriser le partenaire à déléguer ces pouvoirs à une autre personne.»

Si vous voulez dire dans le sens de «location», je suis obligé de vous répondre oui. Mais, dans une cession, un bien que tu cèdes à l'autre, c'est non. Tu gardes la propriété du patrimoine foncier; tu délègues ou tu cèdes une partie de tes responsabilités. Moi, en tout cas, c'est de même que je le comprends.

Si vous regardez 6: «Tous les biens et les ouvrages acquis, construits ou exploités par un partenaire en vertu de la présente loi restent ou deviennent — restent ou deviennent...» Dans le cas où ce n'est pas bâti, ils deviennent; dans le cas où c'est déjà bâti puis tu lui cèdes un pouvoir, ça reste. Donc, vous voyez l'esprit par rapport à «céder» et «louer».

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevrette: C'est beau?

M. Bordeleau: Non. Moi, je veux juste m'assurer — puis je comprends, je pense qu'on s'entend — qu'on ait la possibilité de faire comme on a fait en Ontario. Ce n'est pas nécessairement un modèle que je veux prendre, mais c'est qu'on peut avoir plus de flexibilité si on fait une entente où on fait l'exploitation, puis par une entreprise privée, d'un segment...

M. Chevrette: Si vous prenez Saint-Louis-de-France...

M. Bordeleau: ...routier puis que cet argent-là qu'on va chercher, ça peut être un capital de départ...

M. Chevrette: C'est ça.

M. Bordeleau: ...ça peut être de l'argent que j'ai donné durant un certain nombre d'années, ça peut être un mixte des deux, mais cet argent-là, on peut le prendre et le réutiliser dans d'autres infrastructures.

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: C'est un peu pour faire un compromis. Et, moi, je veux m'assurer qu'on ait la possibilité de faire ça.

M. Chevrette: Oui. Mais, si j'ai été aussi pointu dans mes réponses puis j'ai fait attention aux réponses que je donnais, c'est parce qu'il ne faudrait pas — puis je sais que ce n'est pas votre but, on veut voir clair, on travaille comme du monde, là — trouver un titre, demain matin, où le Québec cède ses routes à l'entreprise privée.

M. Bordeleau: Non, non.

M. Chevrette: Ce n'est pas vrai. Le Québec va déléguer certaines activités ou certains types d'équipement dont il reste propriétaire. Dans le cas présent, dans l'exemple que vous donnez, disons qu'il reste propriétaire, mais il confie pour un certain temps, il délègue pour un certain temps, par exemple, la réfection d'une infrastructure ou la gestion d'une infrastructure ou l'entretien d'une infrastructure. C'est un peu ça que vous dites.

Donc, ça, là-dessus, je répondrais oui. Mais je ne veux pas qu'on pense que le gouvernement du Québec se délesterait... Comme Saint-Louis-de-France, par exemple, pas loin du Cap-de-la-Madeleine, il délègue son entretien routier à une firme. Il n'a pas cédé ses routes, il n'a que délégué une certaine forme de responsabilité à un tiers en l'occurrence. Ça va?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): L'article 4 est-il adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 5.

M. Chevrette: J'ai un petit papillon. On va vous distribuer la feuille. C'est une question de forme, là, mais c'est qu'on nous dit que, sur le plan juridique, c'est mieux dit. C'est: Remplacer... vous ne l'avez pas, on va attendre que vous l'ayez.

Le Président (M. Lachance): Vous voulez faire la lecture, M. le ministre, de l'amendement?

M. Chevrette: Oui, c'est: Remplacer, dans le deuxième alinéa, les mots «contribution financière du secteur privé» par les mots «participation du secteur privé au financement du projet».

● (22 h 30) ●

La phrase a été tournée différemment. L'amendement proposé vise à éviter le terme «contribution». C'est qu'il laisse entendre que le secteur privé doit nécessairement payer en partie l'infrastructure, comme s'il faisait un don. Ce n'est pas le cas.

Le Président (M. Lachance): Sur l'amendement...

M. Chevette: C'est un financement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Une voix: Pas de problème, adopté, oui.

Le Président (M. Lachance): Sur l'article 5, tel qu'amendé.

M. Brodeur: Attendez une seconde, là. À la lecture de l'article 5... On voit l'article 1, pour commencer: «La présente loi s'applique à toute entente de partenariat...» Article 5: «Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine, conclure une entente de partenariat...»

L'article 5, quoi, vient en complément à l'article 1. On sait que l'article 1 permet l'entente. L'article 5, «peut, avec l'autorisation du gouvernement», c'est juste pour signifier que ça prend l'autorisation du Conseil des ministres?

M. Chevette: Avant de signer.

M. Brodeur: Avant de signer.

M. Chevette: On se donne le dernier mot, en d'autres mots. Par cet article, on se donne le veto final sur l'entente.

M. Brodeur: O.K. Très bien.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 5, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 6, M. le ministre.

M. Chevette: Article 6, c'est: «Tous les biens et les ouvrages acquis, construits ou exploités par un partenaire en vertu de la présente loi restent ou deviennent la propriété de l'État au terme de l'entente de partenariat.»

C'est ce que j'ai expliqué tantôt au député de l'Acadie qui posait des questions avec un exemple, la notion de céder par rapport à la question de déléguer.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: C'est tout simplement un article, en fin de compte, pour être bien clair, qui fait en sorte qu'à la fin de l'entente, qu'à l'expiration du délai le gouvernement du Québec redevient seul et unique propriétaire.

M. Chevette: Exact.

M. Brodeur: Est-ce que ça veut aussi dire que c'est la disparition du poste de péage à ce moment-là?

M. Chevette: Pas nécessairement. Pas nécessairement, mais le gouvernement, aller à ce moment-là, aurait toutes les recettes et les dépenses à l'échéance du partenariat, comme il pourrait y avoir... ça pourrait être une décision de l'enlever, ça pourrait être une décision aussi de continuer puis... Par exemple, pour générer des fonds pour un fonds routier, un réinvestissement dans d'autres infrastructures, on verra à ce moment-là.

M. Brodeur: À ce moment-là...

M. Chevette: Vous et moi, nous ne serons plus là.

M. Brodeur: Bien oui.

M. Chevette: Tu te présentes jusqu'à cet âge-là?

Le Président (M. Lachance): La longévité humaine va s'accroître.

M. Chevette: Tu es toffe. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Je pensais que tu avais une espérance de bonne vie à un moment donné.

M. Brodeur: Non, tout simplement, c'est parce que présentement, au Québec, il n'y a aucun poste de péage. Est-ce qu'il y en a un?

M. Chevette: Non, il n'y en a pas.

M. Brodeur: Donc, on a ouverture présentement à éventuellement avoir des postes de péage sur des autoroutes totalement publiques, à partir de cet article-là, lorsque l'entente prendra fin.

M. Chevette: À l'échéance? Oui, il faudra qu'il y ait une décision, effectivement. Ou bien il pourrait y avoir, par exemple à l'échéance, exclusivement une entente de gestion du péage. Tu sais, il y a plusieurs formules qui s'ouvrent, là, on ne le sait pas. Puis ça pourrait être reconduit avec des obligations autres, par exemple, cette fois-ci de réfection et non plus de construction. Puis on verra.

M. Brodeur: Donc, ce qu'on peut comprendre de l'article 6, il y a quand même ouverture éventuelle à conserver un poste de péage sur une route totalement publique.

M. Chevette: Oui. Exact.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 6 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 7.

M. Chevette: «Une infrastructure routière exploitée en vertu d'une entente de partenariat est un chemin public au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière; le Code s'y applique de la même manière que si cette infrastructure était entretenue par le ministre des Transports, de même que toute autre loi applicable sur un tel chemin.

«Le partenaire qui exploite une infrastructure routière est réputé être, pour les fins de l'application du Code, la personne responsable de l'entretien du chemin public que constitue cette infrastructure.»

Ici, on crée l'obligation au partenaire que l'on crée au ministère des Transports. En d'autres mots, on transpose la responsabilité sur le partenaire, qui aurait été celle normalement du ministère des Transports. C'est tout ce que ça veut dire.

M. Brodeur: Donc, on lui transpose toute la responsabilité...

M. Chevette: Exact.

M. Brodeur: ...même une responsabilité qui serait...

M. Chevette: Il y a un trou dans la route, par exemple, majeur, il en serait responsable.

M. Brodeur: Mais, comme on dit en français, «Act of God», toute la responsabilité complète et entière...

M. Chevette: Qui était dévolue au ministère des Transports. Et vous verrez plus loin, par exemple, que c'est la Sûreté du Québec qui...

Une voix: ...

M. Chevette: Ce n'est pas la Sûreté du Québec? C'est vrai, on ne l'a pas mis. C'est automatiquement dans la Loi des autoroutes, la Sûreté du Québec... C'est le ministre de la Sécurité publique, mais en tout cas c'est la Sûreté du Québec qui a les autoroutes. Ça, je suis sûr de ça parce que je l'ai vérifié.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Deux choses. Le deuxième alinéa de l'article 7, on dit: «Le partenaire qui exploite une infrastructure routière est réputé être, pour les fins de l'application du Code, la personne responsable de l'entretien du chemin public que constitue cette infrastructure.»

Est-ce que vous avez une idée des modalités de contrôle qu'il va y avoir là-dessus? Comment on va s'assurer que le partenaire remplit bien ses obligations en termes de... Je suppose que ça va être prévu dans le contrat?

M. Chevette: Dans le contrat, dans l'entente.

M. Bordeleau: Il va y avoir des contrôles?

M. Chevette: Oui, oui. Il peut être obligé, par exemple, de réfectionner les brisures. Les normes routières, ça va être explicité dans un article du contrat ou de l'entente. Il va y avoir des mécanismes de contrôle parce que, si le bonhomme n'assumait pas ses responsabilités puis c'est sur une route pleine de trous, d'ornières ou bien encore c'est un très mauvais entretien, par exemple, de déneigement, etc., bien là il va y avoir des mécanismes de contrôle qui vont nous dire: Voici quels sont les mécanismes de contrôle. Et puis ça va au dossier, ça. On peut prévoir des pénalités, puis ça va faire partie du contrat. Mais, si on le met, c'est pour bien définir les responsabilités qui étaient dévolues normalement au ministère des Transports; elles le sont au partenaire. C'est ça qui est important.

Pour les contrôles, on fera comme quand on surveille un chantier de construction puis qu'on a donné le contrat à l'entrepreneur. Il peut y avoir un bureau d'ingénieurs-conseils qui fait le rôle, mais ça peut être aussi des gens du ministère qui surveillent puis qui contrôlent l'évolution des travaux. Ça peut être l'entretien, le contrôle...

M. Bordeleau: Puis ça me fait penser à une autre chose en lisant cet article-là. Qu'est-ce qui arrive dans les cas où le partenaire fait faillite, le partenaire privé?

M. Chevette: Rendu là, s'il fait faillite, on aura été joliment...

M. Bordeleau: Parce qu'on sait qu'il y a des grosses compagnies qui sont disparues, qu'on n'aurait jamais pensé qui...

M. Chevette: ...pas bon au départ. C'est l'article 9.

M. Bordeleau: L'article quoi? Excusez.

M. Chevette: L'article 9, c'est: «En cas de résiliation...» Parce qu'une faillite c'est à toutes fins pratiques une résiliation. Il n'aura pas le choix, on va l'écrire, nous autres.

Le Président (M. Lachance): Vous anticipez, M. le député, sur d'autres articles du projet de loi.

M. Chevette: «...d'une entente de partenariat, le ministre peut exercer tous les pouvoirs, droits et obligations s'y rapportant, selon les conditions et pour la durée fixées par le gouvernement.»

On ne peut pas rester avec un vide. Il faut prévoir dans l'entente, et tout, ce qui va arriver.

M. Brodeur: Si on prend les devants, parce qu'on est rendu dans le cadre de solvabilité d'entreprise, il peut arriver que ces entreprises-là aient donné en garantie à des institutions financières justement la route en question. Et j'imagine que l'entente de partenariat...

M. Chevrette: Ils ne sont pas propriétaires.

M. Brodeur: Non, sauf que, dans l'entente de partenariat, j'imagine que, si l'entreprise veut entrer partenaire avec le gouvernement du Québec, elle devrait peut-être s'assurer, ou le gouvernement va s'assurer que, si elle fait faillite, il y aura une entente avec l'institution financière qui, je ne sais pas, à ce moment-là, eux, pour une garantie réelle, devront rester partenaires ou trouver... En fin de compte, vous vous retrouveriez peut-être partenaire à ce moment-là avec une institution financière qui aura la garantie de cette route-là. Je ne sais pas quel sera la mécanisme prévu.

● (22 h 40) ●

M. Chevrette: ...l'expression qu'on utilise en termes légaux: la caution. La caution, ça peut être une banque effectivement, mais c'est la banque qui sera... elle aura les mêmes obligations que le partenaire avait, et on a des exemples de ça assez régulièrement. Dernièrement, je ne me souviens plus dans quel dossier, la caution, c'était la Banque Nationale. C'est qui qui décidait en cours de route? C'était la Banque Nationale. La caution pourrait décider, par exemple, que le travail va être fait par une autre firme. Puis c'est la caution qui choisit la firme, à ce moment-là, pour continuer. Mais ça, c'est des procédures qu'on retrouve au civil, ça, dans le Code civil, ça. C'est le Code civil qui s'applique.

M. Bordeleau: À partir du moment où une banque, mettons, aurait pris ça en garantie, le contrat comme tel, pas la route parce que la route ne lui appartient pas, là, mais le contrat d'exploitation, puis qu'elle l'exploite, bon, temporairement, comme troisième partenaire, parce que l'autre a fait faillite, puis elle reprend la propriété du contrat comme tel, est-ce qu'à ce moment-là la banque peut, elle, revendre ça à n'importe qui sans que le...

M. Chevrette: Non. Soyez sans crainte que, dans le contrat, là, on va se barder puis on va se définir des règles du jeu. On ne peut pas avoir un vide juridique de deux mois dans ça puis des chicanes juridiques sans entretien. Dans le contrat, ce sera des conditions claires où le ministère des Transports assumera des responsabilités. Puis, soyez sans crainte, ils vont savoir à quoi ils s'engagent avant de partir.

M. Bordeleau: Est-ce que le ministère des Transports va avoir un mot à dire ou va se réserver un mot à dire, avant la vente, sur, si on veut, l'expertise du partenaire qui pourrait racheter ça éventuellement?

M. Chevrette: Dans le contrat, ça peut même... Je ne peux pas définir d'ores et déjà toutes les conditions, mais ça pourrait être écrit dans le contrat que le dernier mot appartiendra toujours au ministère des Transports.

M. Brodeur: M. le Président, ce sera évident que ça va prendre une entente qui va satisfaire...

M. Chevrette: Bien, oui.

M. Brodeur: ...non seulement le gouvernement, non seulement l'entrepreneur privé, mais aussi l'institution financière, parce qu'il est de toute évidence que, même si les compagnies sont très solvables, elles n'ont pas toutes 150 millions de dollars de liquidités, là.

M. Chevrette: Non, puis ni 200, ni 300.

M. Brodeur: Donc, j'imagine que ça devra être inclus dans les ententes à intervenir, parce que l'institution financière, ou le prêteur, ou l'autre partenaire est un joueur aussi important, je pense, dans cette entente-là.

M. Bordeleau: Au premier alinéa de l'article 7, on parle d'une entente de partenariat puis on fait référence au Code de la sécurité routière. Est-ce qu'on doit comprendre là-dedans que les règles de sécurité routière — je pense à la vitesse, tout ça — les règles s'appliquent sur les tronçons qui appartiennent... qui sont sujets au partenariat public-privé?

M. Chevrette: Exact. Les vitesses minimums, maximums, puis tout le kit.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il peut y avoir des possibilités aussi — c'est encore hypothétique — par exemple sur un tronçon de route où on déciderait que la limite actuelle devrait être haussée, parce qu'on pense qu'en termes de sécurité il n'y a pas de problème? Est-ce qu'il y aurait une possibilité ou une méthode où le gouvernement pourrait autoriser, je ne sais pas, moi, une limite à 120 km à l'heure, supposons, au lieu de...

M. Chevrette: Il y a un article pour ça. C'est l'article 328 du Code de la sécurité routière. C'est 100 km, puis c'est 60...?

Une voix: C'est 60, minimum.

M. Chevrette: C'est 60, minimum, puis 100, maximum. Il faudrait modifier le Code de la sécurité routière.

M. Bordeleau: Il faudrait modifier le Code de la sécurité routière pour hausser, par exemple, la limite de vitesse, si on désirait le faire?

M. Chevrette: Exact.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 7...

M. Bordeleau: Juste une autre... Quand on parle d'infrastructure routière, là — en fait, c'est juste une curiosité plus que d'autre chose — on parle d'une infrastructure routière exploitée en vertu d'une entente de partenariat, d'un chemin public. Bon, puis on parlait de l'exemple de la vitesse qui s'applique à ce niveau-là.

Est-ce que les ponts, c'est considéré comme un chemin public?

M. Chevrette: Ah, oui.

M. Bordeleau: C'est-à dire une infrastructure routière? Oui?

M. Chevrette: Oui, parce qu'elle relie. Ça fait partie du tout, donc c'est une infrastructure.

M. Bordeleau: Alors, ça fait partie... C'est comme une route. Alors, c'est les mêmes règles que sur les...

M. Chevrette: C'est un équipement routier, effectivement. Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté, l'article 7. L'article 8.

M. Chevrette: L'article 8: «Le ministre peut, dans une entente de partenariat et aux conditions qu'il détermine, déléguer à un partenaire tout ou partie de ses pouvoirs concernant l'exploitation d'une infrastructure routière.

«Il peut aussi, aux conditions qu'il détermine, autoriser le partenaire à déléguer ces pouvoirs à une autre personne.»

On se basait sur cet article-là tantôt quand on a discuté du 6, je crois.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va sur l'article 8? Adopté. L'article 9.

M. Chevrette: «En cas de résiliation d'une entente de partenariat, le ministre peut exercer tous les pouvoirs, droits et obligations s'y rapportant, selon les conditions et pour la durée fixées par le gouvernement.»

C'est un peu... ça clarifie un peu notre discussion, encore là. C'est que, s'il y a une résiliation ou faillite, appelons ça comme on voudra, on se crée une obligation de ne pas laisser de trou béant. C'est le gouvernement qui se donne le pouvoir d'intervenir d'une façon immédiate.

M. Bordeleau: En termes juridiques — je ne suis pas un avocat — résiliation, ça couvre une décision bilatérale de cesser. Ça couvre aussi une faillite?

M. Chevrette: Me Drolet.

M. Drolet (Michel): Oui. Une résiliation... ça dépend des clauses de résiliation de contrat. Mais, effectivement, c'est un geste du ministre des Transports, qui est partie au contrat, d'y mettre fin suivant les clauses qui sont prévues, donc en respectant quand même les conditions qui apparaissent dans l'entente. Alors, la faillite sera sûrement une condition.

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 9 est adopté? Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Dans le mode de négociation du ministère des Transports ou du gouvernement et dans les ententes, j'imagine que le gouvernement va voir à ce que, dans chacune des ententes, les créanciers interviennent dans cette entente-là et s'engagent eux aussi, le cas échéant, lorsqu'il y a résiliation pour cause d'insolvabilité, que la mise en cause de ce créancier-là soit, en fin de compte, gérée par cette entente-là pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de trous ni de délais indus dans l'administration de la route.

M. Chevrette: Oui. C'est même sécurisant pour une institution financière de voir que c'est le ministère, je peux-tu vous dire ça? Parce qu'il y en a qui sont très nerveux dans certains dossiers qu'on a présentement. Dans le protocole en question, par exemple, si le ministère avait dit: C'est nous qui prenons la relève, c'est nous qui construisons, c'est nous qui faisons ça, ça pourrait être sécurisant pour une institution financière sérieuse qu'il y ait des montants importants de fixés. C'est beau?

Le Président (M. Lachance): Ça va?

Une voix: On l'a adopté, l'article 9?

M. Chevrette: Non.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 9 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Nous abordons maintenant le chapitre II du projet de loi, Péages routiers, avec l'article 10. M. le ministre.

M. Bordeleau: Avant d'aborder l'article 10...

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Bordeleau: ...M. le Président, j'aurais une suggestion. Il me semble... En tout cas, je fais la suggestion à ce moment-ci parce que ça me semble être peut-être l'endroit le plus approprié. On a à faire, là, un projet de loi qui taille dans du nouveau, passablement, bon. Puis, comme j'en ai fait la remarque tout à l'heure, on a des grands principes, on va parler d'ententes, on va naviguer là-dedans, on va essayer d'élaborer des partenariats public-privé, on parle de règlement, on parle d'autorisation du gouvernement, bon, etc. Moi, ce que je remarque, là, c'est qu'après que le projet de loi sera adopté les parlementaires ne seront plus dans le décor, là, comme tels. Ça va être le gouvernement qui va prendre les décisions, ça va être le ministère des Transports. Les règlements vont se faire, les conditions, les critères, toutes ces choses-là, ça va se faire au niveau du ministère et du gouvernement. Je pense que là-dessus, effectivement, je ne vois pas comment ça pourrait se faire autrement, là, il y aura des négociations, il y aura des... un peu, différentes modalités auxquelles vous avez fait référence, les présélections, etc.

Moi, je pense que ce qui serait important qu'on fasse, c'est qu'on crée une obligation, dans le cas des

partenariats public-privé, d'autant plus que c'est nouveau, que les ententes qui seront signées éventuellement soient déposées à la commission parlementaire appropriée — à ce moment-ci, ça serait la commission parlementaire des transports et de l'environnement — pour que ça soit analysé éventuellement et qu'on puisse avoir une chance de regarder ces ententes-là et, au besoin, de donner des avis, de faire des recommandations. C'est important. On est dans un domaine... ça va être des ententes qui vont durer 30 ans, on n'a pas une expérience longue en arrière de nous pour dire que tout va être clair, tout va bien fonctionner.

Moi, je souhaiterais, là, qu'au niveau des parlementaires on ait quand même... que les parlementaires, en tout cas, aient une possibilité de pouvoir intervenir dans le processus en regardant ce qui s'est fait, en analysant ces ententes-là et éventuellement en faisant peut-être des recommandations. Moi, je souhaiterais qu'on ajoute un article, peut-être à ce niveau-ci, où on crée cette obligation-là: que les ententes de partenariats soient déposées...

M. Chevette: L'entente dûment signée pourrait être déposée à la commission parlementaire.

M. Bordeleau: ...à la commission parlementaire pour analyse ou... Je ne sais pas comment le formuler, là. Il y a des gens...

M. Chevette: D'abord, entre vous et moi, tous les critères sont publics avant.

M. Bordeleau: Non, non, mais je pense que l'entente, les contrats, tout ça, que ce soit...

M. Chevette: Quand on arrive au niveau du contrat et de l'entente, il y a des obligations.

M. Bordeleau: ...déposé, qu'on puisse avoir un oeil là-dessus puis éventuellement se prononcer ou faire des recommandations. C'est évident, quand ce sera signé, on ne pourra pas revenir là-dessus, mais peut-être qu'il y aura des recommandations qui pourront être faites, qui pourront être utiles pour un autre contrat qui viendra plus tard.

M. Chevette: Je n'ai pas d'objection.

M. Bordeleau: Alors, moi, je suggérerais peut-être...

M. Chevette: On va vous revenir avec une suggestion.

M. Bordeleau: ...pour que vos législateurs, là... vos légistes, c'est-à-dire...

M. Chevette: Que l'entente dûment signée soit déposée à la commission parlementaire.

M. Bordeleau: Appropriée.

M. Chevette: Oui, il faudrait mettre «appropriée» parce que...

M. Bordeleau: Parce que ça peut changer.

M. Chevette: Ça peut changer, oui. C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement tel quel...

M. Chevette: On va le préparer.

M. Bordeleau: O.K. On va y revenir? On pourrait le fixer, à ce moment-là, dans le...

M. Chevette: On va le préparer puis on y reviendra aussitôt qu'il sera prêt.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: On peut passer tout de suite à 10, dans ce cas-là.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: On le glissera où votre...

● (22 h 50) ●

M. Bordeleau: Après le 9, là, soit...

M. Chevette: Après le 9? 9.1?

M. Brodeur: On pourrait donner l'article 10 et on décalera tous les autres numéros d'article.

M. Chevette: Encore. Peu importe, on fera une renumérotation. C'est possible.

Le Président (M. Lachance): Ça serait plus simple avec 9.1, si on le met entre les deux.

M. Chevette: Oui. O.K.

Péages routiers

Le Président (M. Lachance): Alors, 10, M. le ministre.

M. Chevette: L'article 10: «Le gouvernement peut, par règlement, à l'égard d'une infrastructure routière visée à l'article 7, établir des normes concernant:

«1° la fixation des montants des péages, des frais, des droits et des intérêts visés à l'article 11;

«2° la nature, les composantes, les normes de fabrication et le mode de fonctionnement des appareils à péage;

«3° la nature, la qualité et l'utilisation des appareils ou des équipements servant à identifier un véhicule à un poste de péage;

«4° l'enregistrement et la répartition des appareils à péage;

«5° la vérification ou la certification par un organisme désigné des appareils à péage et des appareils ou des équipements servant à identifier un véhicule routier à un poste de péage.

«Le gouvernement peut aussi, par règlement, dispenser tout véhicule routier ou toute catégorie de véhicule routier du paiement d'un péage.»

En fait, en matière d'infrastructures routières, les péages sont susceptibles de constituer la principale pour ne pas dire la seule source de revenus du partenaire pour lui permettre de remplir ses engagements financiers. Donc, il nous faut arriver avec des technologies et des moyens pour que ça puisse assumer la participation du privé. C'est ça qui est l'objectif visé. Sinon, pas besoin de partenaires.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, quelques observations sur l'article 10. Il me semble que le troisième alinéa, ou le paragraphe 3°, a échappé à l'attention de la Commission d'accès à l'information, concernant l'utilisation des appareils et des équipements servant à identifier un véhicule à un poste de péage. On comprend bien l'avis de la Commission d'accès qui faisait une association avec les articles 14 ou 21...

M. Chevette: Les articles 14 et 21.

M. Brodeur: ...concernant les appareils qui vont servir à identifier un véhicule. Je me demande si on ne devrait pas mettre cet article-là, 10, avec les autres puis continuer demain. Pour le reste, les postes de péage, c'est évident, M. le Président, que, si on fait une autoroute, ça va prendre des postes de péage, ça va prendre des critères aussi pour déterminer quel genre d'appareils nous avons.

Il y a une autre question qui me vient à l'esprit: Est-ce que présentement le ministre a idée de la façon dont il va procéder pour établir le montant qui sera demandé à l'utilisateur pour utiliser cette voie-là? J'imagine que ça sera basé sur les coûts de l'autoroute.

M. Chevette: C'est un projet... Bien sûr que ça dépend du nombre de véhicules puis du coût du projet. Il va y avoir une fourchette qui va... Si le financement de 200 millions — je vous donne un exemple théorique — est à 6 %, par exemple, ou à 8 %, ou à mettons 10 % plutôt, le loyer de l'argent, c'est entre 9 % et 15 % sur le plan international. Moi, j'ai vu surtout du 10 %, du 12 % puis j'en ai vu du 16 %. Mais c'est une rentabilité juste et raisonnable, ça.

M. Brodeur: Tout ça, M. le ministre, pour en venir à la question: Quel sera le montant maximum qui pourrait être envisagé avant qu'on abandonne l'idée de créer un partenariat pour tel ou tel projet? Est-ce qu'il y aura un montant maximum d'envisagé pour un poste de péage concernant les utilisateurs?

M. Chevette: Je n'ai pas mis de chiffre dans ma tête parce qu'il y a un projet... Si on a preneur, plus le projet a des chances d'être rentable. C'est au meilleur tarif possible dans les circonstances. Est-ce que c'est 2 \$? Est-ce que c'est 3 \$? Il y en a qui vont dire: C'est bien cher! Mais oui, mais tu as l'opportunité de ne pas le prendre. Sauf que, pour l'entreprise qui attend deux heures sur le Métropolitain, si elle sauve une heure et demie, elle ne trouvera pas ça cher à un tarif x pour un camion, alors que l'autre le trouverait énormément cher, si c'est tout simplement de la promenade.

Je ne me suis pas fait d'idée sur les tarifs. C'est relié aux coûts, à la remise du capital avec un loyer juste et raisonnable d'argent et puis bien sûr des critères de frais d'entretien, etc. Donc, je ne sais pas. Je suppose que ça va varier, qu'il va y avoir une fourchette. Il peut y avoir des tarifs différents selon le type de véhicule aussi. Il peut y avoir complètement des véhicules qui ont, vous avez remarqué vous-même, le pouvoir de se soustraire à la tarification.

M. Brodeur: Ambulances, policiers...

M. Chevette: Les ambulances, les autobus scolaires, je ne sais pas, moi, des choses du genre, par exemple, oui.

Le Président (M. Lachance): On peut avoir des tarifs différents selon le moment de la semaine ou de la journée?

M. Chevette: Aussi. Bien sûr.

M. Brodeur: C'est plus difficile à administrer.

M. Chevette: Parce que ça pourrait être incitatif, par exemple, de prendre la route payante à l'heure de pointe pour dégager les autres ponts. Ça a un coût, ça. Vous savez qu'on a parlé des coûts de la congestion. Bien, ça peut être ça aussi. Comme on partage les risques aussi, on peut négocier donc des fourchettes intéressantes.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est, ensuite, de l'Acadie. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier (Abitibi-Est): M. le ministre, dans l'article 10, on dit: Le gouvernement peut fixer le montant des péages. Mais j'imagine que ça devra se faire en concertation avec le partenaire privé, parce que le partenaire privé, lui, il faut que le péage corresponde à son investissement.

M. Chevette: Exact. À moins qu'on décide de mettre de l'argent, nous autres, comme État aussi.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui, mais...

M. Chevette: Si on dit par exemple: Laisser tout ça au privé dans les circonstances, ça ferait un péage qui est peut-être un peu trop élevé. On prend 15 % du capital-actions du coût du projet pour réduire le... Parce que, nous autres, on ne se paierait pas, supposons, de l'intérêt. Il y a toutes sortes de possibilités. C'est pour ça que je ne veux pas embarquer...

M. Pelletier (Abitibi-Est): En fait, c'est...

M. Chevette: ...nécessairement dans la plomberie, parce que c'est plutôt une fourchette qui va arriver.

M. Brodeur: ...raisonnable, sinon il n'y aura pas d'utilisateurs.

M. Chevette: Exactement.

Le Président (M. Lachance): On a déjà dit qu'il fallait un partage de risques.

M. Pelletier (Abitibi-Est): C'est le gouvernement qui fixe le tarif, mais il va falloir que...

M. Chevette: On fixe le tarif, mais l'individu, lui, il va avoir écrit avant: Tu me rembourses mon capital sur 20 ans à raison de 9 % d'intérêt, par exemple. Ça, il va y avoir une transparence dans les perceptions des tarifs. Si on sait le nombre de véhicules-jour, on peut même, nous autres, savoir tous les véhicules qui vont passer là. On n'a même pas besoin d'eux autres pour le savoir. On a seulement qu'à se mettre une boîte à l'entrée puis on le sait combien il y a de véhicules. Donc, les possibilités de tricherie ne sont pas fortes, là.

C'est plus la perte de ceux qui ne paieront pas puis qu'il faudra courir après. Ça, on évalue un pourcentage x. Parce qu'on s'est informé, en Ontario, c'est 4,5 % de perte, à peu près, en Ontario. Bien, ça dépend, comment on appelle ça, de la technologie. Plutôt que d'entretenir, par exemple, quatre postes de péage, il y en a qui disent: Moi, j'en mets rien qu'un puis j'aime mieux assumer ça, ça coûte moins cher au total que. On verra les calculs qu'ils vont nous faire puis on va en discuter avec eux.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui, juste une information. Tout à l'heure, vous faisiez référence, rapidement, là, au taux d'intérêt sur les marchés internationaux. Vous dites: Entre 9 % et 15 %.

M. Chevette: J'ai vu à peu près ça.

M. Bordeleau: Oui, mais la question que je me posais, c'est: Est-ce que vous avez des indications ou avez-vous eu l'occasion de discuter avec, je ne sais pas, le ministre des Finances ou la Caisse de dépôt, qui a été impliquée dans la 407, là, à savoir est-ce que, dans le cas de partenariats comme ça, public-privé, il y a des chances que les taux soient plus avantageux qu'un emprunt qu'une entreprise pourrait faire pour un projet qu'elle fait pour une compagnie ou n'importe quoi? Il y a une certaine garantie, là, qui fait que j'ai l'impression que ce n'est pas nécessairement le taux du marché. Est-ce que je me trompe en pensant que des compagnies vont pouvoir avoir des meilleurs taux?

M. Chevette: Surtout avec un protocole signé entre un gouvernement et une entreprise, un consortium, c'est pris au sérieux par les institutions financières. C'est pris très au sérieux, pas de cachette.

M. Bordeleau: Ça peut se traduire...

● (23 heures) ●

M. Chevette: Ici, surtout, les gouvernements des pays industrialisés, c'est encore mieux qu'un gouvernement de ce qu'on appelle du tiers-monde, vous savez, qui en font des BOT, mais que les gens font cautionner par la Banque mondiale ou bien ils font cautionner par le Fonds monétaire international. J'ai vu

à peu près toutes les formules. Donc, pour nous, ici, on est bien positionnés avec les cotes du Québec, le fait qu'on va signer, le fait qu'on pourrait reprendre en cas de... ça assure un intérêt des financiers à des taux assez acceptables, selon moi.

M. Bordeleau: O.K. Alors, on devrait s'attendre à avoir des taux...

M. Chevette: Et, à ce qu'on a parlé, la Caisse de dépôt et placement, par exemple, a investi dans la 407 comme prêteur. Et ce n'est pas des rendements qui peuvent avoir des «peaks», là, parce qu'on plafonne les rendements. Mais c'est à long terme, c'est intéressant. Par exemple, si tu as un 10 % pendant 30 ans, c'est peut-être mieux qu'un 15 % pour deux ans, sans savoir ce qui va... les dents de scie. Un 15 % qui ferait ça pendant 30 ans, là, payant. Mais, comme l'objectif est de permettre au privé d'investir et d'avoir un rendement juste et raisonnable, ce n'est pas une négociation d'un pourcentage. Par exemple, la Caisse de dépôt elle-même, qui a peut-être un pourcentage de rendement de 16 % ou de 17 %, bien, elle joue sur le capital... c'est du court terme sur le marché boursier, du long terme, etc., du moyen terme. C'est un équilibre qui fait qu'eux autres peuvent faire des percées dans une nouvelle technologie de 30 % une journée. Ils vendent x millions d'actions puis ils vont chercher un rendement de 40 % dans quelque chose, de 6 %, 7 % pour l'autre. Mais c'est un placement qui est intéressant pour du long terme.

M. Bordeleau: O.K. Alors, on peut s'attendre à avoir peut-être des meilleurs taux...

M. Chevette: Je pense que oui.

M. Bordeleau: ...pour les entrepreneurs privés, là, qui vont aller se financer.

M. Chevette: Ils devraient avoir des taux respectables.

M. Bordeleau: J'aimerais que vous nous disiez aussi, est-ce que le gouvernement va être prêt — ou ne le fera pas — à donner des garanties ou à appuyer des entrepreneurs privés au niveau d'emprunts dans le cadre des partenariats? Au fond, on sait très bien que, si un entrepreneur privé va négocier... Bon, on dit: J'ai signé un contrat de 30 ans avec le gouvernement. Ça, ça va, tout ça, il peut obtenir un taux, mais, si le gouvernement donne une certaine garantie, ou s'implique, ou se lie au niveau de cet emprunt-là, il peut avoir un meilleur taux encore. Est-ce que le gouvernement est prêt à aller jusque-là ou s'il ne le fera pas?

M. Chevette: Ce n'est pas ce qui est prévu. Le gouvernement, il signe avec une entreprise privée qui fait sa démarche de financement. Et c'est important que ce soit elle qui fasse sa démarche de financement et non pas le gouvernement, parce qu'il y a des compétiteurs. S'il y en a un qui est capable d'aller chercher son argent, lui, je ne sais pas... Je vous donne un exemple, il s'en va emprunter à 6 % puis il négocie le protocole à 9 % dans

un taux de... Il paie sa dette puis il se contente de sa petite marge, lui. Ça joue pour lui dans la soumission. Ce n'est vraiment pas le but, ce n'est pas d'aller cautionner en plus. C'est aussi bien de le bâtir, à ce compte-là, si on fait une garantie de prêt puis s'il fait faillite.

M. Bordeleau: Non, mais c'est ce que je voulais entendre, que le gouvernement n'ira pas plus loin, que tout simplement il signe un contrat, il n'y aura pas d'entente en dessous de tout ça.

M. Chevette: Pas du tout. On se comprend bien.

M. Bordeleau: Tout à l'heure, on parlait de la Caisse de dépôt. Est-ce que vous avez eu l'occasion de discuter avec la Caisse de dépôt si, effectivement, elle serait prête à investir dans des infrastructures comme ça au Québec? Ils l'ont fait pour la 407.

M. Chevette: Bien, ils l'ont fait pour la 407, je suppose qu'ils vont avoir la visite de plusieurs consortiums. J'ai bien l'impression. Il y a sans doute les fonds aussi, les fonds Desjardins, les fonds... Il y a certaines banques qui vont être sollicitées, puis le Fonds de solidarité de la FTQ va être sollicité. Puis, quand c'est des institutions qui valent 1 milliard et plus, là, je peux-tu vous dire qu'elles vont toutes être appelées à faire des cotations pour les consortiums. D'ailleurs, elles s'attendent à ça, puis il y a même certains fonds qui commencent à bouger pour dire à certaines entreprises: Oublie-moi pas, je suis prêt à créer avec toi même un consortium.

On regarde ça aller. Moi, je ne suis pas allé à la Caisse de dépôt et placement, mais ce serait intéressant d'y aller puis de donner de l'information aussi, parce que c'est quand même des... Est-ce qu'ils vont nous le donner? Est-ce qu'ils ont le devoir de nous le donner? Je ne le sais pas seulement. Est-ce que leur loi nous permet d'avoir les taux de rendement de tout ça, et tout? Ça doit. On va le demander, en tout cas. Je vais essayer de vous l'avoir puis vous le donner ici.

M. Bordeleau: Ça serait sûrement intéressant de voir qu'est-ce qui se passe avec l'autre projet.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Est-ce qu'il y en a d'autres qui ont des questions avant? C'est juste pour souligner que l'article 10, on a posé nos questions, on serait prêts à l'adopter, sauf que je pense qu'il faudrait le mettre...

M. Chevette: Sous réserve.

M. Brodeur: ...avec les 13, 14 et 21, et puis on ne le discutera pas.

M. Chevette: Je pense que ce n'est même pas... Même que ça ne serait pas nécessaire. On serait mieux de l'adopter, je vais vous dire pourquoi, c'est que le 14, si jamais... C'est le 14 qui est l'élément, tout

l'argumentaire de la commission. C'est vraiment le système qui assure l'anonymat ou pas. Donc, si jamais l'article 14 devait être amendé, le 3° sera conditionnel à 14. Donc, on n'aura pas de trouble.

M. Brodeur: O.K. Parce que le 3° dit «la nature, la qualité et l'utilisation des appareils».

M. Chevette: Oui, mais conditionnel à 14, c'est... C'est vraiment le 14 qui crée l'assurance du respect. Regardez, on va le lire ensemble. Ça ne me fait rien d'aller le lire tout de suite.

«Un partenaire est autorisé à recueillir, auprès de tout gouvernement ou organisme et uniquement aux fins de percevoir ou de recouvrer le paiement d'un péage, les renseignements personnels suivants concernant le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier:

«1° le nom et l'adresse de ce titulaire;
«2° les éléments d'identification du véhicule routier;

«3° la catégorie du véhicule routier.»

Mais, nous autres, c'est juste la plaque. Donc, l'anonymat vis-à-vis le nom de l'individu passe par la SAAQ qui, elle, est soumise à la loi des renseignements personnels publics. Donc, si tu nous obligeais à parler du 14, on ferait plutôt une clause disant que l'entente devra assurer l'anonymat. Mais ça ne nous empêche pas d'adopter l'article ce soir.

M. Brodeur: C'est ça. C'est parce que je vois plutôt «utilisation des appareils». Donc, ça implique aussi l'utilisation de plusieurs appareils. On parlait, en début de commission, de l'utilisation d'un appareil photo, par exemple, photographe soit les plaques, peut-être même les gens ou, je ne sais pas, d'autres...

M. Chevette: Non, non, nous autres, on se fie à la plaque. Donc, c'est pour ça qu'il n'y a pas de problème avec le 10. C'est plus, comme je vous dis... Puis, je vous assure tout de suite, quand on donne notre parole, on la respecte, là. Si la Commission d'accès nous convainquait demain qu'on est mieux de mettre une clause additionnelle, bien on la mettra. L'entente est soumise à une prescription, on le mettra dans la loi. Ce n'est pas... Je ne veux pas vous bourrer personne, là.

Le Président (M. Lachance): Les propos du ministre sont enregistrés.

M. Brodeur: Donc, on convient...

M. Chevette: C'est enregistré ici.

M. Brodeur: Les propos, justement, sont enregistrés, donc on convient... Si ça fait problème, on convient qu'on reviendra à l'article pour l'ajuster en conséquence.

M. Chevette: Exact, on la reconsidérera, puis je la ferai même moi-même, la proposition.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, l'article 10 est adopté?

M. Chevrette: Voulez-vous revenir à 9.1, M. le Président, et lire la... Voulez-vous que je la lise?

Le Président (M. Lachance): Allez-y, M. le ministre.

M. Chevrette: La Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructure de transport, projet de loi n° 164, article 9.1. Insérer, après l'article 9, le suivant:

«9.1 Toute entente de partenariat conclue par le ministre est déposée par celui-ci à la commission parlementaire compétente de l'Assemblée nationale dans les 30 jours de sa signature.»

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va, M. le député de l'Acadie?

M. Bordeleau: Oui. Juste peut-être avoir copie, là...

M. Chevrette: Oui, oui, vous pouvez le lire.

M. Bordeleau: Bien, disons, comme ça, là, mais...

Le Président (M. Lachance): Et, par la suite, nous allons en faire une photocopie.

M. Chevrette: Non, faites-lui donc lire avant, s'il vous plaît. Tu signeras après.

Le Président (M. Lachance): C'est ce qu'on appelle un travail constructif.

M. Brodeur: Tu signes le 22 décembre, tu rappelles la commission...

M. Chevrette: Dans les 30 jours. Ah oui, il faudrait peut-être d'abord...

M. Bordeleau: C'est-à-dire est déposé à la commission...

M. Chevrette: Au secrétariat. On pourrait-ou marquer «secrétariat de la commission»?

M. Bordeleau: Bien, on dépose...

M. Brodeur: La commission, ça implique...

M. Chevrette: Non, c'est le secrétariat. Ça comprend le secrétariat, c'est correct, on n'a pas à changer.

M. Bordeleau: Au secrétariat de la commission parlementaire compétente.

M. Chevrette: Non, en disant «à la commission», on le dépose à...

M. Bordeleau: Ça comprend le secrétariat?

M. Chevrette: Oui. Il l'envoie au secrétariat qui, lui...

M. Bordeleau: O.K. Moi, ça me va.

Le Président (M. Lachance): ...la permanence.

M. Chevrette: Tu peux aller en faire des copies.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevrette: Article 11.

Le Président (M. Lachance): J'apprécie beaucoup. Moi, en tout cas, le travail qui est fait, là, l'esprit de bonification du projet de loi. C'est très constructif.

M. Brodeur: On est toujours comme ça, même dans la loi concernant les taxis, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): On verra, on verra.

M. Chevrette: On verra, j'en ai déjà beaucoup de préparé.

Une voix: Oui?

M. Chevrette: Trois, quatre majeurs.

Le Président (M. Lachance): Alors, 9.1 est adopté. Article 11, M. le ministre.

M. Chevrette: «Un partenaire peut, sous réserve des règlements pris en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa et du deuxième alinéa de l'article 10:

«1° fixer, percevoir et recouvrer le paiement des péages à l'égard de la conduite de tout véhicule routier ou de toute catégorie de véhicules routiers sur une infrastructure routière que le ministre désigne;

«2° fixer, percevoir et recouvrer des frais d'administration, ainsi que des droits pour présenter une demande d'annulation d'avis de défaut de paiement d'un péage ou de révision d'une décision disposant de celle-ci;

«3° fixer les taux d'intérêt à imposer à l'égard des péages, des frais et des droits impayés et percevoir les intérêts imposés à ces taux.»

Les commentaires que je veux faire, là, c'est que les pouvoirs que pourra détenir le partenaire relativement à la fixation des péages et à la perception des frais, des droits et intérêts seront assujettis aux règlements du gouvernement en cette matière. Il faut faire un règlement en conséquence. L'article 11 doit donc se lire en concordance avec tous les précédents.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 11 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article

M. Chevrette: «Un péage et tous les frais, les droits et les intérêts y afférents qui sont exigibles aux termes de la présente loi pour la conduite d'un véhicule routier sur une infrastructure désignée doivent être payés au partenaire par:

• (23 h 10) •

«1° le titulaire au nom duquel un appareil à péage est immatriculé, si un tel appareil est fixé au véhicule routier;

«2° le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, si un appareil à péage n'est pas fixé au véhicule routier ou n'est pas en état de fonctionnement;

«3° le conducteur du véhicule routier, dans les autres cas.»

En fait, c'est pour bien comprendre que chacun doit payer son dû quand il est pris. Puis, comme on va par la plaque d'immatriculation, il faut que ça soit nécessairement le propriétaire de l'automobile, parce qu'il n'est pas question de photographier personne.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Cet article-là s'applique même dans le cas où le véhicule automobile qui est utilisé par une personne non autorisée... On peut parler de vol, etc., il peut se promener toute la journée sur l'autoroute à péage, et le propriétaire recevra son compte pour avoir passé sur l'autoroute?

M. Chevrette: Non, on lui donne un pouvoir de contester un peu plus loin.

M. Brodeur: Ah! Plus loin, il a un pouvoir de contester.

M. Chevrette: C'est ça.

M. Brodeur: Est-ce qu'il a le pouvoir de gagner aussi là...

M. Chevrette: Bien, j'espère!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: À quel article que...

Une voix: Le 16.

M. Brodeur: Article 16.

M. Chevrette: Non, mais il y a trois points. C'est 17, le 3°.

M. Brodeur: O.K. Oui.

M. Chevrette: C'est beau?

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Quand on regarde les trois hypothèses qu'on retrouve dans l'article 12, je ne sais pas, à moins que je saisisse mal, mais il me semble que

les deux premières couvrent tout. La troisième fait quoi là-dedans? On dit: «Le titulaire au nom duquel un appareil à péage est immatriculé, si un tel appareil est fixé au véhicule routier.» Alors, s'il y a un appareil qui est fixé au véhicule, c'est...

M. Chevrette: C'est un déclenchement automatique.

M. Bordeleau: Bon. Bien, ça, ça va. S'il n'y a pas d'appareil, c'est: «Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, si un appareil à péage n'est pas fixé au véhicule routier ou n'est pas en état de fonctionnement.» Alors, c'est la plaque, je suppose?

M. Chevrette: Ça, c'est... Oui, la photo de la plaque.

M. Bordeleau: Puis l'autre cas, «le conducteur du véhicule routier», il fait quoi là-dedans? Parce qu'il me semble qu'on a fait le tour, là, les deux premiers...

M. Chevrette: Le trente-sous.

M. Bordeleau: Pardon?

M. Chevrette: Bien, le «trente-sous»... La piastre, le deux piastres, je ne sais pas, là, le montant d'argent.

M. Brodeur: 1,97 \$.

M. Bordeleau: Ah! Si on paie. O.K. Si ce n'est pas la plaque.

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: O.K. Ça va.

M. Chevrette: C'est beau?

Le Président (M. Lachance): L'article 12 est adopté? Article 13.

M. Chevrette: Une preuve photographique.

M. Brodeur: Les articles 13 et 14...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 13, il y a des problèmes avec ça?

M. Brodeur: Bien, la Commission d'accès à l'information, M. le Président...

M. Chevrette: Bien, on est aussi bien de le suspendre avec le 14, parce que c'est là, la photo de la plaque.

Le Président (M. Lachance): Alors, très bien, 13 et 14, suspendus.

M. Chevrette: Et ce sera le 21 après.

M. Bordeleau: Le 21 aussi.

M. Brodeur: Le 21 est suspendu aussi.

M. Chevette: Le 15, c'est: «Les péages...»

Le Président (M. Lachance): Article 15.

M. Chevette: ...les frais et les droits...» Non, ce n'est pas «les frais et les droits». «Les péages, les frais, les droits et les intérêts perçus par un partenaire ou pour son compte appartiennent à celui-ci, à moins que l'entente de partenariat n'en dispose autrement.»

On verra. C'est parce qu'il peut y avoir deux formules. Il peut tout s'accaparer des argents qui... puis être obligé de rendre des comptes, comme il se peut que ce soit... le tiers est automatiquement versé...

Une voix: Partagé.

M. Chevette: Je ne sais pas. Donc, ça dépendra de l'entente de partenariat, puis pour montrer que tout est possible, dans le fond.

M. Brodeur: Ça donne la possibilité, tout simplement, d'avoir une entente qui est basée sur...

M. Chevette: Puis je peux-tu vous dire qu'il va y avoir une clause additionnelle dans l'entente? Si on a prévu 25 000 véhicules, puis il en passe 50 000, ça va être le Klondike pour le fonds consolidé, hein? Il faudra peut-être discuter à la commission. Ça pourrait être pour un fonds d'infrastructures routières, on s'en parlera. J'aurai peut-être besoin de la commission parlementaire pour m'aider. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Espérons que ça va être dans ce sens-là, que ça ne sera pas dans l'autre sens, par exemple que le gouvernement soit obligé d'en mettre plus.

Le Président (M. Lachance): Oui. Est-ce que l'article 15 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 16.

M. Chevette: Article 16: «Si le péage imposé pour conduire un véhicule sur une infrastructure désignée ou si tous les frais d'administration ne sont pas payés dans les 30 jours qui suivent celui où ils deviennent exigibles, le partenaire peut transmettre à la personne redevable du paiement du péage un avis de défaut de paiement comportant les renseignements suivants:

«1° le montant dû comprenant les frais d'administration ainsi que le taux d'intérêt imposé;

«2° la possibilité pour la personne qui y est nommée de demander l'annulation de l'avis de défaut pour un motif mentionné à l'article 17;

«3° l'indication que si la personne demande l'annulation de l'avis de défaut:

«a) elle doit présenter sa demande au partenaire dans les 30 jours de la réception de l'avis de défaut et y énoncer les motifs de celle-ci;

«b) il lui incombe de prouver les motifs sur lesquels la demande d'annulation est fondée;

«c) le péage, les frais, les droits et les intérêts indiqués dans l'avis de défaut sont réputés avoir été payés si le partenaire n'envoie pas sa décision motivée à cette personne dans les 30 jours de la réception de la demande d'annulation.»

Cet article, en fait, veut introduire une mesure administrative de recouvrement de péage. Il faut noter que, tout au long du processus, le présumé débiteur du péage est informé de ses droits et de ses recours. Une clarté, là, une façon de fonctionner qui civilise... On sait pourquoi le type est arrêté, on sait que... les motifs, les raisons. Il y a des obligations, d'autre part, de prouver s'il conteste.

M. Brodeur: On utilise le mot «partenaire»...

M. Chevette: Le partenaire, c'est la compagnie qui va signer le contrat avec nous autres, le consortium.

M. Brodeur: O.K. Donc, on doit supposer... C'est parce qu'il n'y a aucune définition au début, donc on doit supposer que le partenaire, c'est...

M. Chevette: C'est le cosignataire de l'entente...

M. Brodeur: C'est le cosignataire de l'entente.

M. Chevette: ...ou du contrat de l'entente.

M. Brodeur: C'est parce que ce n'est pas indiqué au début. Souvent, on a des définitions qui indiquent clairement qui est le partenaire.

M. Chevette: On n'en fait presque plus de définitions, si vous voyez, dans nos... même depuis une quinzaine d'années. Vous en verrez de moins en moins, des définitions, parce que c'était souvent l'objet de contestation puis c'était très limitatif. Donc, le partenaire, c'est celui qui a signé.

M. Brodeur: Parfait.

M. Chevette: Le 17.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 16... Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui, l'article 16.

M. Chevette: Le 16?

M. Bordeleau: Oui. Le délai de 30 jours, là, ça vient d'où, ça? Pourquoi 30 jours, là?

M. Chevette: C'est à peu près les délais qu'on retrouve dans l'ensemble des lois quand il y a des procédures pénales. C'est à peu près ça, c'est à peu près dans les 30 jours de la signature.

M. Bordeleau: En fait, la question que je me pose, là, c'est qu'il y a des gens qui quittent pour

beaucoup plus longtemps que 30 jours, je pense aux gens qui s'en vont passer une partie de l'hiver en Floride. S'il arrive quelque chose...

M. Chevette: Si tu ne paies pas tes comptes avant de partir, tu risques beaucoup.

M. Bordeleau: Je comprends, mais j'essaie de voir, là...

Une voix: Une grosse boîte à malle.

M. Chevette: Ha, ha, ha! Les comptes rentrent. C'est 30 jours de la signification si j'ai bien compris, hein? Ce n'est pas ça qui est marqué? De la réception, oui, de la réception de l'avis. C'est un délai raisonnable, ça. On retrouve ça à peu près partout.

M. Bordeleau: La réception, c'est... Est-ce que la réception, c'est le fait que la personne l'ait reçu effectivement ou si la réception, c'est envoyé par la poste, ça arrive à la personne, la personne est partie pour deux mois, on considère qu'elle l'a reçu, alors qu'elle ne l'a jamais vu? C'est quoi, la réception?

M. Chevette: Tu as la preuve du réceptionné.

M. Bordeleau: Non, non, je comprends, mais, je veux dire, légalement, là, à quoi on fait référence? Quand on parle de réception, c'est-u que la personne l'a bien reçue, on a la preuve qu'elle a eu la lettre comme quoi elle doit de quoi ou bien donc, si ça a été envoyé, ça doit être arrivé le lendemain, et puis on suppose que c'est...

M. Chevette: Mais le gars qui part pour la Floride pour 60 jours, là, s'il n'y a personne pour ouvrir son courrier, il court des gros dangers, lui, là. Moi, je peux-tu vous dire que mon beau-père est en Floride, puis sa fille, qui est en l'occurrence ma blonde, elle achemine le courrier sur une base régulière au beau-père? Puis il paie ses comptes. Puis il pourrait s'être fait arrêter sur radar, par exemple, puis il pourrait s'être fait arrêter... ou encore il peut avoir reçu une pénalité quelconque ou bien il a reçu un compte, si tu ne le paies pas dans les 30 jours, un compte, tu as des intérêts légaux qui courent dans certains cas. Ce n'est pas une surprise, ça. C'est un délai bien raisonnable, bien acceptable.

Le Président (M. Lachance): Mais est-ce qu'il y a une disposition...

M. Brodeur: Souvent, on voit 45 jours.

Le Président (M. Lachance): ...par exemple, qui pourrait permettre l'éventualité où quelqu'un, une personne seule, a un accident, elle se ramasse à l'hôpital, et puis, bon, le compte rentre... Disons, pour une circonstance grave, là, est-ce qu'il y a quelque chose en quelque part qui peut être, à ce moment-là, prévu pour faire en sorte que la personne ne soit pas pénalisée doublement pour des circonstances hors de son contrôle, avec preuves à l'appui?

M. Chevette: Mais «elle doit présenter sa demande au partenaire dans les 30 jours de la réception de l'avis de défaut et y énoncer les motifs de celle-ci». Ça, c'est la personne qui est tombée malade, la personne qui...

M. Bordeleau: ...ne peut pas présenter... pour des raisons de santé, je ne sais pas, n'importe quoi, ne peut pas présenter sa demande d'annulation d'avis de défaut, est-ce qu'il n'y aurait pas une possibilité de donner une certaine flexibilité dans...

M. Chevette: Non, mais il y a un principe fondamentalement reconnu: À l'impossible, nul n'est tenu. Si l'individu était dans le coma pendant 31 jours, il n'y a pas un partenaire qui va être assez cave pour lui charger un intérêt.

Une voix: En tout cas, espérons.

M. Chevette: Bien, en tout cas, il viendra me voir, je plaiderai pour lui.

M. Brodeur: Je comprends l'intervention du député de l'Acadie...

● (23 h 20) ●

M. Chevette: Non, je sais, mais je pense que ces délais-là sont quand même assez raisonnables dans l'ensemble. C'est bien sûr qu'il peut y avoir des situations, mais on ne peut pas, à l'intérieur d'une législation... il faut faire confiance aussi un peu au jugement de ceux qui...

M. Brodeur: Il faut s'en remettre, selon vos dires, M. le ministre, à une décision discrétionnaire de la part du ministre. Dans le cas, par exemple, où sur cette route-là il y a un accident grave, la personne a franchi les limites de vitesse imposées, donc on peut lui donner un ticket, comme on dit, sauf qu'elle peut toujours avoir un accident sur la même route, être dans le coma pendant 30 jours, à l'hôpital pendant trois mois, et à ce moment-là c'est de toute évidence qu'elle va passer tout droit, peut-être, au paiement de son compte.

M. Chevette: Regardez, allez à l'article 18, en plus de ça, une personne peut avoir un droit de révision devant une personne nommée par le ministre. Entre vous et moi, on a quand même pris quelques précautions.

Le Président (M. Lachance): Oui, une bonne protection. M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Moi, j'aurais été porté à faire une suggestion simplement à l'item a. Ça n'enlève rien puis ça nous donne une latitude, là. En fait, le troisième alinéa de l'article 16 se lirait comme suit:

3° l'indication que si la personne demande l'annulation de l'avis de défaut:

a), j'ajouterais: à moins de raison majeure, elle doit présenter sa demande au partenaire dans les 30 jours de la réception de l'avis de défaut et y énoncer les motifs, etc. Ou à moins de raison exceptionnelle ou quelque chose de ce type-là, tout simplement, au début. Ça donnerait une certaine...

M. Chevette: Ça serait peut-être pire parce que, là, le partenaire pourrait peut-être plus se défendre puis préparer sa preuve devant l'arbitre du 18. La question de la justice naturelle, moi, personnellement, je ne serais pas porté à l'amender pour ne pas commencer un «schème» puis que ça dure... Le gars, il n'a pas satisfaction avec le partenaire, il s'en va devant la personne nommée puis il expose ses faits... Mais qu'il se soit fait... Mais que le partenaire se soit fait casser 15, 20 fois sur le même sujet parce qu'il n'a pas été... il n'a pas compris que le gars, sa femme était à l'hôpital puis... par exemple, ou il a été blessé puis il a été absent, il a été hospitalisé 15 jours, trois semaines... Je ne crois pas, moi, que... Ce n'est pas ça qui va créer bien, bien des problèmes.

Le Président (M. Lachance): Les dispositions de l'article 18, plus tard, sont rassurantes. Est-ce que ça va? L'article 16 est adopté? Adopté. Article 17.

M. Chevette: «17. La personne qui reçoit un avis de défaut de paiement d'un péage peut en demander l'annulation pour l'un des motifs suivants:

«1° le péage a été payé intégralement;

«2° le montant réclamé est inexact;

«3° le véhicule, la plaque d'immatriculation ou l'appareil à péage immatriculé à son nom étaient sans son consentement en la possession d'un tiers au moment où le péage devait être payé;

«4° elle n'est pas la personne redevable du paiement de ce péage.»

En fait, cet article énonce les moyens de défense que peut faire valoir une personne à l'encontre d'un avis de défaut de paiement qu'elle a reçu. Ça, je pense que c'est sage aussi d'indiquer pourquoi une personne peut se battre, là.

Le Président (M. Lachance): L'article 17 est-il adopté? Adopté. Article 18.

M. Chevette: «18. La personne dont la demande d'annulation a été rejetée par le partenaire peut, dans les 30 jours de la réception de la décision de celui-ci, en demander la révision par la personne désignée par le ministre.

«En même temps qu'il transmet une copie de sa décision, le partenaire qui rejette une demande avise la personne qui l'a faite de son droit d'en demander la révision devant la personne désignée par le ministre et du délai dont elle dispose.»

En fait, plutôt que d'aller devant les tribunaux civils, on prévoit une mécanique qui est plus souple puis qui est plus rapide, qui est moins dispendieuse, moins coûteuse pour l'individu en défaut.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. De quelle façon ça va fonctionner, ça, «la personne désignée par le ministre»? Est-ce une personne qui va être... qui va être rattachée à quoi dans l'organisation du ministère des Transports?

M. Chevette: Ça peut être un commissaire à la Commission des transports. Je n'ai pas arrêté mon choix sur... Ça peut être un haut fonctionnaire qui a l'habitude

de ces fonctionnements-là puis qui peut être très bien nommé pour entendre ces plaintes puis trancher. Ça veut dire que ça va faire partie de l'entente aussi puis du contrat. Le partenaire, il va falloir qu'il accepte de se lier au fait qu'il y a une personne qui peut renverser sa décision de procéder à un avis de défaut. Donc, je n'ai pas de choix, c'est une personne responsable dûment autorisée. C'est une mécanique souple qu'on retrouve dans certains fonctionnements plutôt que d'aller vers des tribunaux administratifs où l'individu est toujours à déboursier 10 \$ pour ne pas payer 5 \$. Tu sais, ça ne marche pas, ça, on va essayer quelque chose d'innovateur un petit peu, plus rapide.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): L'article 18 est adopté. L'article 19.

M. Chevette: «La décision en révision doit être rendue dans les 30 jours de la réception de la demande. Elle est alors transmise par écrit à la personne qui a fait cette demande de révision. Si elle est rejetée, cette personne peut contester cette décision devant le Tribunal administratif du Québec dans les 30 jours de sa notification.»

Voyez-vous, il y a une autre soupape, mais là, quand tu es rendu à plaider 5 \$ ou 2 \$, là, jusqu'aux tribunaux administratifs... Ce n'est pas parce qu'on aura voulu rendre l'affaire lourde. Au moins, on aura... Il peut y avoir des erreurs, mais on verra.

«La personne désignée par le ministre qui rejette la demande de révision doit, en même temps qu'elle notifie sa décision, aviser la personne qui a fait la demande de son droit de contester la décision devant le Tribunal administratif du Québec et du délai dont elle dispose.»

On va faire ça selon les règles de l'art.

Le Président (M. Lachance): L'article 19... Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Quand on dit «la personne désignée par le ministre qui rejette la demande de révision», ce n'est pas une décision à savoir qu'elle accepte de revoir ou qu'elle n'accepte pas de revoir, c'est qu'elle rejette la demande...

M. Chevette: Elle rejette.

M. Bordeleau: ...la contestation du...

M. Chevette: Bien, là, tu sais, je dis... Guy Chevette écrit à Me Drolet puis il dit: Moi, je suis en appel de la décision du partenaire. Drolet lui dit: Tu n'as pas de raison — salut Luc — sauf que, si tu n'es pas content de mon rejet, adresse-toi au Tribunal administratif. C'est pour éviter un...

M. Bordeleau: Non, mais c'est parce que...

M. Chevette: La soupape de l'article d'avant, c'est pour empêcher justement qu'on se retrouve devant le Tribunal administratif.

M. Bordeleau: Non, non, ça, je suis parfaitement d'accord avec ça, je trouve que c'est un bon mécanisme. C'est juste la demande de révision. Est-ce que c'est la demande de révision ou si c'est la décision? «La personne désignée par le ministre qui rejette la demande de révision», au fond, c'est comme si la personne désignée disait: J'accepte de revoir ou je n'accepte pas de revoir. Indépendamment de la décision qu'elle va rendre, qui confirme ou qui infirme la prétention de la personne...

M. Chevrette: Si j'en appelle de la décision du partenaire, la décision, ça doit être de rejeter la décision du partenaire.

M. Bordeleau: Oui, mais on parle de demande de révision.

M. Chevrette: Oui, mais c'est une révision de quoi?

M. Bordeleau: Il rejette ou il accepte la demande de révision. La demande de révision, c'est de dire: Oui, j'accepte bien de recevoir, là...

M. Chevrette: O.K. Ce n'est pas une permission d'appeler. Je viens de comprendre, là, ce n'est pas une permission d'appeler qu'on demande.

M. Bordeleau: Bien, c'est ça. Mais c'est comme ça que ça peut se lire, là...

M. Chevrette: Non, non. Oui, mais ce n'est pas ça.

M. Bordeleau: ...rejeter la demande de révision.

M. Chevrette: Je reprends mon exemple. Guy Chevrette a reçu un avis de défaut, ça lui coûte 5 \$ plus intérêts, 6 \$. 6 \$, je suis en furie. Pas vrai? Cette journée-là, moi, j'étais à l'hôpital avec ma femme, puis j'ai des témoins, je ne peux pas avoir été à Montréal, sur le pont de la 25. Peut-être que mon fils est passé là. Peut-être, mais ce n'est pas moi, ça, je suis sûr de ça. Puis j'en ai la preuve que ce n'est pas moi. Donc, Me Drolet pourrait décider d'agréer ma demande, donc dire au partenaire: Je rejette ton avis, ta prétention. Ou je pense que le partenaire a raison de vous réclamer 6 \$. S'il donne raison au partenaire, là il dit à l'individu: Tu as un droit additionnel — on l'oblige à le faire en vertu de cet article-là — et tu pourras te présenter devant le Tribunal administratif dans les 30 jours de la réception de ma décision de te refuser une révision.

M. Bordeleau: Je comprends tout ça, M. le ministre. Ça va, je comprends bien l'exemple que vous donnez. La seule chose que je dis, c'est que je pense que le terme est mal choisi, dans le sens que la personne désignée par le ministre n'a pas à dire qu'elle accepte ou qu'elle rejette la demande de révision, elle doit la voir, la demande. Maintenant, elle doit dire: Je confirme ou j'infirmes.

M. Chevrette: Non, non, mais, écoutez, je viens de comprendre.

M. Bordeleau: Je maintiens la décision que le partenaire a rendue ou je vais à l'encontre de la décision que le partenaire a rendue.

M. Chevrette: Le deuxième paragraphe que vous traitez. C'est ça?

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Chevrette: Bon, bien, si vous parlez du deuxième paragraphe, le deuxième paragraphe ne fait que créer une obligation à la personne désignée par le ministre. Elle lui crée l'obligation quand elle rejette, pas quand elle l'agréee ou elle l'accepte. Quand elle rejette, elle crée l'obligation au délégué du ministre d'aviser l'individu qu'il a un autre recours. C'est ça que le deuxième paragraphe fait. Relisez-le comme il faut.

● (23 h 30) ●

M. Bordeleau: Non, mais la personne désignée par le ministre n'a pas en aucune façon, à mon avis à moi, à décider qu'elle accepte ou elle rejette la demande de révision, elle doit revoir la décision. Tout ce qu'elle peut faire, c'est de confirmer la décision du partenaire ou de l'infirmes. Mais elle n'a pas à se prononcer, à dire: Bien, oui, j'accepte de revoir votre décision ou je n'accepte pas de revoir votre demande que vous nous faites de réviser. C'est différent, ça, dire... Par exemple, si, moi, je suis le juge, vous me faites une demande, puis je vous dis: M. Chevrette, je n'accepte pas de revoir votre demande, c'est une chose, ou j'accepte de la revoir. Ce n'est pas ça, son rôle. Son rôle, c'est qu'il doit dire: Oui, je confirme. Ou non, j'infirmes.

M. Chevrette: Oui, mais vous avez bien remarqué... Relisons le premier paragraphe, il y a une obligation à la personne désignée de faire sa révision dans les 30 jours de la réception par le plaignant. O.K.? Puis on dit bien que cette... elle est alors transmise par écrit à la personne qui fait cette demande de révision. Si elle est rejetée, on dit: Si elle est rejetée... Parce que tu dis: Moi, je pense que je ne suis pas coupable. L'autre, il dit: Bien, je m'excuse, tu es coupable. Donc, si elle est rejetée, on crée le droit à l'individu d'aller en appel devant le tribunal... pas en appel, mais aller devant le Tribunal administratif. Il y a un recours additionnel.

Et, qui plus est, dans le deuxième paragraphe... C'est toujours le même rejet, dans le deuxième paragraphe, mais cette fois-ci c'est une obligation de faite à la personne désignée par le ministre de lui indiquer ses droits en plus. Parce que ce n'est pas tout le monde qui sait qu'il a 30 jours pour aller devant le Tribunal administratif ou qui sait qu'il peut aller au Tribunal administratif, donc on dit: Dans tous les cas de rejet pour un plaignant, non seulement il a le droit au Tribunal administratif, mais il va obligatoirement avoir reçu un avis de la personne désignée par le ministre qu'il a un droit de le faire et dans tel délai. C'est pour soutenir le citoyen.

M. Bordeleau: Je comprends votre point de vue, c'est juste que je trouve que c'est ambigu. Quand on dit une demande de révision, ce n'est pas la même chose que de confirmer la décision. En tout cas, c'est moins clair à mon avis. La personne désignée, ou elle confirme la décision du partenaire ou elle l'infirmes.

M. Chevrette: Oui, je comprends, mais, en termes légaux, quand tu as une décision à rendre, tu l'acceptes ou tu la rejettes.

M. Bordeleau: Bien, si on demande...

M. Chevrette: En termes légaux.

M. Bordeleau: ...par exemple, à une cour... Si on demande à une cour: Est-ce que vous acceptez de revoir tel jugement de telle autre cour? La cour va dire: Oui, j'accepte de le revoir puis, là, va faire la preuve après sur le fond, puis là elle va dire oui ou non.

M. Pelletier (Abitibi-Est): M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Je pense que, si on dit «la personne désignée par le ministre qui rejette la demande en révision» dans le premier...

M. Bordeleau: Oui, oui, la demande en révision.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Qui rejette la demande en révision, c'est-à-dire...

M. Bordeleau: Oui, oui. C'est déjà plus clair.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ça réglerait l'ambiguïté. Il y a une demande qui est en révision dans le premier paragraphe, elle la rejette.

M. Chevrette: Oui, mais, regarde, là, à... Excusez, regardez l'article 19, là: «La décision...

M. Bordeleau: En révision.

M. Chevrette: ...en révision...

M. Chevrette: ...doit être rendue dans les 30 jours.» Si on dit que c'est une décision qui a été prise avant, mais qui est en révision, qui doit être prise dans les 30 jours, il me semble que c'est clair, là.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Elle ne serait plus en révision, comme ça.

M. Chevrette: Bien, c'est ça.

Le Président (M. Lachance): C'est ça. Il faut lire les deux...

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K.

M. Chevrette: Il faut que tu lises l'entière.

Le Président (M. Lachance): Il faut lire les deux paragraphes ensemble.

M. Chevrette: Parce que votre mot «en révision», on vous devance même, on l'a écrit.

(Consultation)

M. Chevrette: M. Drolet. Là, j'ai son nom.

M. Drolet (Michel): Alors, M. le Président, qu'importe que la personne désignée par le ministre rejette du revers de la main la demande qui lui est présentée en disant: Je ne la regarde même pas ou qu'elle dise: Vous n'avez pas raison, c'est le partenaire qui a raison et pour telle, telle raison, dans les deux cas, il faut que la personne qui se plaint de la décision du partenaire puisse aller devant le Tribunal administratif. Alors, qu'importe si on limite l'appel, entre guillemets, devant le Tribunal administratif au seul cas où on s'est prononcé, au fond, on vient de créer, quant à moi, un préjudice, en quelque sorte, à la personne qui ne peut pas... Si jamais la personne désignée par le ministre rejette la demande du revers de la main sans la regarder, on la prive d'un recours. Ça n'a pas de bon sens. Alors, il faut absolument que les deux cas...

Alors, qu'importe que ce soit, au fond ou sûrement sur vue du dossier ou sous question de forme, dans les deux cas, il faut qu'on puisse aller devant le Tribunal administratif de sorte... C'est pour ça qu'on parle à ce moment-là de demande de révision. C'est ce que fait la personne qui se plaint devant la personne désignée par le ministre, elle demande la révision, et les conclusions qu'elle recherche, c'est que la décision du partenaire soit rejetée. Il faut qu'elle indique ses conclusions, de toute façon, dans la demande qui est présentée.

Le Président (M. Lachance): L'article 19 est-il adopté?

M. Bordeleau: Non. En tout cas, je comprends la nuance, mais excepté que... D'abord, je conçois... je ne sais pas si c'est ça que vous avez dans l'esprit, M. le ministre, mais vous avez dans l'esprit que ça pourrait être possible que la personne désignée dise: La demande de révision, je ne la regarde même pas? Est-ce que c'est ça aussi que...

Une voix: ...

M. Bordeleau: Non, non, mais c'est qu'on dit... Il y a deux choses.

M. Chevrette: Non, mais si c'était... par exemple, qu'il était rendu à 45 jours puis qu'il n'avait aucune raison.

Une voix: Hors délai.

M. Bordeleau: O.K. Ça va. L'autre point que je veux aborder, le sujet sur le 19 encore, le délai de 30 jours pour aller à un tribunal administratif, est-ce que c'est ce qu'on trouve généralement dans les autres instances où on peut se rendre au Tribunal administratif? Est-ce que c'est des délais de 30 jours?

M. Chevrette: Dans plusieurs cas, c'est 30 jours. Je suis président du comité de législation, moi, puis je dois vous dire que c'est la grande majorité.

Le Président (M. Lachance): Alors, 19 est adopté?

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 20.

M. Chevette: Bien, 20, c'est relativement simple, c'est: «La personne qui ne demande pas l'annulation d'un avis de défaut de paiement d'un péage doit y satisfaire dans les 30 jours de la date de la réception de l'avis.»

Et également: «La personne dont la demande d'annulation d'un tel avis a été rejetée doit satisfaire à l'avis dans les 30 jours de la réception de la décision du partenaire, de la personne désignée par le ministre ou du Tribunal administratif du Québec, selon le cas.»

En d'autres mots, c'est qu'en 30 jours tu as tout le processus: 30, 30, 30.

Le Président (M. Lachance): Alors, 20 est adopté?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 21 est suspendu.

M. Chevette: Le 21 est suspendu.

Le Président (M. Lachance): L'article 22, M. le ministre.

M. Chevette: «Le partenaire verse à la Société, selon les modalités fixées par entente avec celle-ci, un montant équivalent aux débours — Y a-tu une faute, là? — ...

Une voix: Non, c'est ça.

M. Chevette: ... de la Société pour l'exercice des responsabilités qui lui sont conférées par la présente loi.»

Une voix: «Déboursés», ce n'est pas français...

M. Chevette: Je le sais, mais, moi, je faisais une faute. Débours... J'ai toujours dit «déboursés», moi.

Le Président (M. Lachance): Ha, ha, ha! Vous n'êtes pas le seul, M. le ministre.

M. Chevette: Non, non, mais ça arrive, à 11 h 40, qu'on puisse hésiter. Débours, débours, débours-toi. C'est ça.

Par cet article, il s'agit de prévoir une compensation financière pour la Société de l'assurance automobile du Québec qui devra assumer de nouvelles responsabilités et mettre en place les procédés administratifs nécessaires au non-renouvellement du droit de circuler pour défaut de paiement des péages.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des questions sur l'article 22?

M. Chevette: C'est sûr que ça prend un moyen ultime. Article 23.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 22 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Chevette: Il y a un papillon à 23.

Le Président (M. Lachance): L'article 23 a un amendement.

Une voix: ...

M. Chevette: Oui, il y a du statique dans ça.

L'article 23. On va vous distribuer l'amendement à 23 qui consiste à ajouter le paragraphe suivant, intitulé 3°. Il y a 1° et 2°.

3° par l'addition, à la fin du quatrième alinéa, de ce qui suit:

« et la Société doit, si le défaut de paiement d'un péage est en cause, avoir reçu l'avis visé au deuxième alinéa de l'article 21 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.»

Ici, c'est carrément un oubli que l'on avait fait. C'est vraiment un oubli puis c'est un amendement de concordance à ce moment-là, si vous voyez l'article 21.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Non, c'est juste parce que, si je peux faire une suggestion au ministre, 11 h 40, ça commence à être des articles, là, où c'est vraiment du détail, puis, pour les quelques articles qui nous restent, on sait qu'on aura au moins à se rencontrer une fois en commission parlementaire pour étudier la balance du projet de loi. Moi, je suggère qu'on ajourne nos travaux immédiatement parce que ça prend une attention plus particulière, ce genre de petits détails là, et je pense, M. le Président, peut-être que, dans le but de faire un meilleur travail, en plein jour où il sera peut-être moins tard, il serait plus facile d'étudier ce genre de petits détails là. Surtout qu'il reste quelques articles seulement, peut-être qu'on pourrait y revenir à une prochaine séance, là.

● (23 h 40) ●

Le Président (M. Lachance): Alors, je pense bien que vos propos rencontrent l'assentiment des membres de la commission et, là-dessus, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 23 h 41)