



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 30 mai 2001 — Vol. 37 N° 12

**Étude détaillée des projets de loi
n° 21 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière, et
n° 32 — Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi
concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (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 30 mai 2001

Table des matières

Projet de loi n° 21 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière	1
Étude détaillée	2
Véhicules exemptés de l'immatriculation	2
Signalisation routière	3
Règles de circulation routière	5
Dispositions pénales	5
Projet de loi n° 32 — Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	6
Auditions	6
Commission des transports du Québec (CTQ)	6
Documents déposés	6
Étude détaillée	10
Commission des transports	10
Surveillance et contrôle des véhicules lourds	12
Auditions (suite)	12
Commission d'accès à l'information (CAI)	13
Étude détaillée (suite)	
Articles en suspens	27

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette

M. Bernard Brodeur

M. François Ouimet

Mme Danielle Doyer

- * **M. Michel Masse, ministre des Transports**
- * **Mme Nicole Poupart, CTQ**
- * **Mme Jennifer Stoddart, CAI**
- * **M. André Ouimet, idem**
- * **M. Jean Laurent, idem**
- * **Témoins interrogés par les membres de la commission**

Le mercredi 30 mai 2001

Étude détaillée des projets de loi n^{os} 21 et 32

(Onze heures vingt-cinq 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^o 21, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

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

La Secrétaire: Oui, M. le Président, M. Brodeur (Shefford) remplace M. Bordeleau (Acadie).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, j'indique aux personnes qui auraient un téléphone cellulaire ouvert de bien vouloir le fermer, s'il vous plaît, pendant la séance.

Projet de loi n^o 21

Nous allons aborder le projet de loi n^o 21, et, selon les dispositions de notre règlement, nous en sommes à l'étape des remarques préliminaires. M. le ministre.

M. Chevette: Bien, ça va être court, M. le Président, parce que c'est hier soir, c'est en soirée que l'on a abordé l'étude au niveau des principes. On se rappellera que les...

Le Président (M. Lachance): Je m'excuse, M. le ministre, je m'excuse de vous interrompre...

M. Chevette: Pas de faute.

Le Président (M. Lachance): ...l'ordre de la Chambre nous indique que c'est le projet de loi n^o 21 ainsi que le projet de loi n^o...

M. Chevette: 31.

Le Président (M. Lachance): ...n^o 32.

M. Chevette: 32, excusez.

Le Président (M. Lachance): Les deux projets de loi.

M. Chevette: Oui, mais 32, on a eu... D'un commun accord, à 15 heures cet après-midi, nous recevrons la présidente ou, en tout cas, la Commission d'accès à l'information, et je fais une suggestion...

Le Président (M. Lachance): Je vous interromps encore, M. le ministre, je m'excuse, je viens d'avoir une information par le Secrétariat de la commission à l'effet que la présidente de la Commission d'accès à l'information ne serait pas disponible cet après-midi.

M. Chevette: Bien...

M. Brodeur: Bien, M. le Président...

M. Chevette: Bien, elle nous enverra celui qui a signé l'avis, c'est un nommé Ouimet.

M. Brodeur: Est-ce que la présidente ne sera pas présente mais la Commission sera présente? C'est la distinction?

M. Chevette: La Commission va être présente.

Le Président (M. Lachance): Non, ce que nous comprenons...

M. Chevette: La Commission ne viendrait pas?

Le Président (M. Lachance): La Commission ne viendrait pas.

M. Chevette: Ils se permettent de nous aviser à 8 heures le soir alors qu'on l'étudie à 8 h 5? Puis on les convoque puis ils ne viendront pas?

Une voix: ...

M. Chevette: M. le Président, je demande qu'on revienne sur le sujet avant la fin, et je vais demander à mon cabinet...

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Chevette: ...et au ministre responsable de la CAI de voir à communiquer avec eux. Et j'avais fait la suggestion, si vous me permettez de continuer...

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

M. Chevette: Donc, on avait convenu, l'opposition et nous-mêmes, de recevoir la CAI à trois heures et, tout de suite après, de recevoir la présidente de la Commission des transports pour voir les divergences et où est-ce qu'on peut, comme parlementaires, trouver un terrain d'entente dans les circonstances. Mais je suis... je suis très surpris, M. le Président, on a déjà reçu un avis, M. le député de Shefford et moi, à 8 h 5, un certain soir.

Le Président (M. Lachance): Votre surprise est partagée, M. le ministre, mais, avant de poursuivre, je demanderais à Mme la secrétaire... Concernant les remplacements, je pense qu'il y a un ajout.

La Secrétaire: Oui, M. Ouimet...

Le Président (M. Lachance): M. Ouimet, c'est la circonscription de?

Une voix: Marquette.

Le Président (M. Lachance): Marquette.

La Secrétaire: ...(Marquette) va remplacer M. Gobe (LaFontaine).

Le Président (M. Lachance): Très bien. Merci. Alors, bon, est-ce qu'on aborde l'étude du projet de loi n° 21, M. le ministre?

M. Chevrette: Oui. Moi, je reprends, je disais qu'on a fait la présentation du principe hier soir. Grosso modo, il y a deux choses dedans: c'est la réglementation sur la vitesse et la sécurité des chantiers de construction et également la trottinette motorisée. Ça a fait rire beaucoup de gens, et, personnellement, ça m'a blessé un peu, et je vais vous expliquer pourquoi au moins d'entrée de jeu. Jusqu'à temps qu'il arrive une catastrophe, tout le monde ridiculise ça, une trottinette qui roule à 75 kilomètres à travers les automobiles, à travers les camions, sur nos routes. Là, on rit de ça, comme on rit bien souvent du port du casque, jusqu'à temps qu'il arrive un traumatisme crânien chez un enfant de trois, quatre ans, puis qu'il est pris jusqu'à 60 ans. Puis l'accident de Bellechasse, en ce qui regarde les chantiers de construction, l'accident de Bellechasse, c'est un bel exemple du fait qu'on doit se préoccuper de la sécurité. Et vous aurez remarqué que la signalisation d'ailleurs, cette année, est déjà, avec les nouvelles couleurs — entre autres l'orange — est de beaucoup plus frappante qu'elle était, sauf que, pour les vitesses, il faut se donner une assise juridique dans le projet de loi. C'est pas un projet de loi compliqué, c'est un projet de loi qui vise exclusivement la sécurité du monde. Donc, je m'arrête là.

• (11 h 30) •

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Oui, brièvement, M. le Président. Comme l'a dit le ministre, on en a discuté hier au salon bleu lors de l'adoption de principe, c'est un projet de loi qui fait suite principalement — principalement — à l'accident à Saint-Michel-de-Bellechasse, dans votre comté, je crois, M. le Président? Dans votre comté. Je le disais hier, on a beaucoup de chemin à faire concernant la signalisation sur les endroits où il y a des travaux routiers, M. le Président. Je le mentionnais hier au ministre, durant mon exposé, que lorsque vous avez voyagé en Amérique du Nord, on voyait qu'ici, au Québec, il y avait une lacune, une lacune importante concernant la signalisation routière. Et, M. le Président, c'est un pas dans la bonne direction.

Même chose lorsque le ministre vient nous parler de la trottinette motorisée. M. le Président, on sait que la législation canadienne également a des réserves ou des interdictions très fortes concernant ces trottinettes-là qui peuvent aller à une vitesse disons excessive en rapport avec la capacité du véhicule et la sécurité du véhicule. Donc, à ce moment-là, M. le Président, je pense que c'est la moindre des choses d'interdire la circulation de ce type de véhicule là sur les routes du Québec.

Donc, M. le Président, on sait qu'il y a beaucoup de projets de loi qui sont déposés dans le domaine du transport à cette session-ci. Il y a des projets sur lesquels nous sommes d'accord, d'autres moins d'accord, mais celui-ci fait partie des projets de loi sur lesquels nous endossons les objectifs, M. le Président.

Étude détaillée

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Shefford. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? Non? Alors, nous allons profiter de ce moment de grâce pour aborder l'article 1. M. le ministre.

Véhicules exemptés de l'immatriculation

M. Chevrette: Oui. L'article 1, M. le Président, se lit comme suit: L'article 14 du Code de la sécurité routière est modifié par l'addition, à la fin, du paragraphe suivant:

«6° la trottinette motorisée.»

C'est la seule différence. Quand vous voyez... c'est le seul ajout, à 6°.

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

M. Brodeur: Juste une question pour être clair. On parle de trottinette motorisée, là. Dans l'imagination populaire, à quoi ça ressemble? J'en ai pas chez nous, de trottinette motorisée.

M. Chevrette: Il y a seulement un bras avec une petite planche sur roues, mais à qui on a mis un moteur maintenant. Et je peux-tu vous dire que ça ride! Les meilleures là, les plus performantes, peuvent rouler jusqu'à 75 km/h. Puis y a pas d'âge, ça prend pas de permis. Puis avec des freins qui, me dit-on... je connais pas ça, naturellement, là, mais on me dit que les freins sont assez... en tout cas, avec un gros point d'interrogation sur la valeur ou la fiabilité des freins là-dessus, en plus. Ça fait que, quand tu t'en vas à 75 km/h, quelque soit l'endroit, sur les routes numérotées, sur les boulevards, sur n'importe quoi, ça constitue un véritable danger.

On a déjà les patins à roues alignées, vous le savez. On avait déjà les bicyclettes avec lesquelles on a fabriqué certains moteurs en plus, on a... on dirait que le marché crée... Il y a une demande maintenant sous toutes sortes de formes. Vous avez vu apparaître, là, des trois-roues en triangle sur nos routes; j'en ai vus sur la 40 la semaine passée. Il va falloir qu'on suive cela de très près. Parce qu'on a un seul objectif, c'est la sécurité du monde. Puis... Dans les circonstances, faut enlever ça de nos routes, ça, c'est clair. Ils auront beau chialer, je pense que j'aime mieux faire chialer après moi parce que je suis plus sévère que de faire chialer après moi parce qu'il y a une catastrophe humaine.

M. Brodeur: M. le Président?

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

M. Brodeur: Oui. Il y a une législation au fédéral, est-ce qu'elle interdit la vente de ces types de voiture là ou interdit carrément d'un bout à l'autre au Canada l'utilisation routière de...

M. Chevette: Mais c'est considéré comme un véhicule hors route, donc il n'y a pas d'interdiction de vente au Canada.

M. Brodeur: Il y a une législation pancanadienne qui mentionne...

M. Chevette: Tout ce qu'il y a, c'est la vente des permis par Transports Canada, avec étiquette stipulant qu'elle n'est pas destinée à être utilisée sur les chemins publics.

M. Brodeur: C'est quand même bizarre. C'est certain que lorsqu'on autorise déjà l'installation de moteurs qui sont trop puissants en rapport avec la grosseur du véhicule là...

M. Chevette: Ah bien, c'est comme certains pays. Par exemple, allez au Japon. Les petites bombes là, les Japonais l'empêchent pas chez eux, mais c'est tellement sévère pour obtenir un permis pour conduire ça qu'ils en vendent pas beaucoup chez eux mais ils en vendent un bon paquet sur le continent nord-américain. Donc, c'est ce qui arrive dans bien des cas. C'est pour ça que j'ai toute une équipe de spécialistes qui étudient comment on peut encadrer la vente, par exemple, de ces bombes roulantes. C'est pas facile parce qu'il y a deux... double juridiction ici. Il y a une juridiction fédérale vis-à-vis les fabricants, c'est pas nous. Par contre, est-ce qu'on peut réglementer en discriminant sur l'âge, par exemple, ou sur l'expérience? On a déjà, à la Société de l'assurance automobile, réussi à pouvoir tarifier selon des catégories. Est-ce qu'on pourra pas faire la même chose avec certaines... Même, en allant plus loin, au niveau de la vente, est-ce qu'un marchand... on pourrait forcer un marchand à ne pas vendre à quelqu'un qui n'aurait pas six ans d'expérience ou cinq ans, je sais pas? C'est un peu sur ça qu'on travaille présentement dans le comité sur la moto.

M. Brodeur: Donc, on peut présumer que possiblement l'automne prochain il y aura une législation concernant ces motocyclettes ultrapuissantes là.

M. Chevette: J'espère.

M. Brodeur: Oui, parce que... Juste une anecdote. L'été dernier, sur l'autoroute 10, je m'en venais entre Sherbrooke et Granby, et à ce moment-là il y a une de ces motocyclettes-là... une de ces motocyclettes qui nous a dépassés mais entre deux voitures: une qui me dépassait puis il a passé entre les deux. Et puis j'ai revu le type, environ une demi-heure plus tard, lorsqu'il embarquait dans l'ambulance à la hauteur de Granby. Mais ça avait carrément pas de bon sens, là, M. le Président. Je pense que si ces gens-là n'ont aucune considération pour leur propre vie, faudrait au moins qu'ils en aient pour celle des autres, et c'est pour ça...

M. Chevette: Mais, en faisant ça, il aurait pu faire chavirer une auto aussi.

M. Brodeur: Oui, oui.

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

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: Adopté.

Signalisation routière

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 2.

M. Chevette: L'article 2, c'est: L'article 288 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la première ligne du deuxième alinéa et après le mot «trottinette», de «, à l'exception d'une trottinette motorisée»,.

En d'autres mots, le texte doit se lire comme suit:

«En outre, pour l'application du présent titre, une trottinette, à l'exception d'une trottinette motorisée, et d'un tricycle d'adulte, sont assimilées à une bicyclette.»

C'était... Il fallait l'assimiler à... Ceux qui ne sont pas motorisés, il fallait les assimiler à une catégorie de véhicules reconnus, donc on l'a assimilé à une bicyclette.

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

M. Brodeur: Adopté.

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 3.

M. Chevette: L'article 303 de ce Code est modifié par le remplacement, dans les quatrième et cinquième lignes, de «, une direction à suivre ou une limite de vitesse à respecter autre que celle qui est prescrite» par «ou une direction à suivre».

Ici, l'objectif, c'est que, quand on s'en va sur la 20, si on va sur la 10, sur la 40 ou n'importe quelle autoroute ou route, il y a des vitesses maximums existantes. C'est 100 km ou c'est 90 km. Quand on fait des réparations, on peut juger qu'un type de réparation peut nous obliger à ralentir la circulation jusqu'à 35 km/h, comme on pourrait le faire parce que très dangereux, par exemple, en dessous d'un pont. On pourrait aller jusqu'à 15 km, par exemple.

Ce qu'on n'avait pas dans la loi, c'est l'assise juridique pour faire payer les amendes aux contraventions à ces vitesses temporaires qui sont installées sur les routes. Donc, on se donne ici l'assise juridique pour être capable de percevoir les amendes dues aux infractions à ces vitesses temporaires sur des autoroutes qui ne prescrivent pas normalement cette vitesse. Je pense que j'ai résumé la situation.

M. Brodeur: Oui. M. le Président, oui, c'est très logique comme article. J'aurais juste une chose à

ajouter. Je disais hier soir: Lorsque vous vous promenez un peu en Amérique du Nord, on voit dans plusieurs endroits, lorsqu'il y a des travaux, des avertissements qui commencent très tôt, là, jusqu'à 10, 15 km d'avance, lorsque les travaux sont importants, et l'annonçant à 5, à 2, pour permettre aux gens d'être vraiment, vraiment conscients là qu'il y a un danger qui s'en vient tout près. On comprend que les policiers, il faut qu'ils exercent un travail intelligent, donc suivre les limites de vitesse qui seront les nouvelles limites de vitesse qui seront imposées dans le secteur. Mais, est-ce que le ministère des Transports prévoit additionner à ça des avertissements qui vont arriver assez tôt pour être bien certain que les automobilistes sont avertis de ces travaux-là?

M. Chevette: Oui, il y a des directives. On va faire venir notre spécialiste en signalisation, si vous voulez avoir une réponse de première main. On va se faire identifier...

• (11 h 40) •

M. Masse (Michel): Bonjour. Michel Masse, ministère des Transports, Service des technologies de l'exploitation. Bien, pour répondre à votre question, oui, les normes du ministère en signalisation routière sont révisées régulièrement pour tenir compte des différentes pratiques un peu partout en Amérique du Nord. Et déjà l'été dernier, on avait modifié notre manuel de signalisation, ce qu'on appelle le Tome V, là, le recueil des normes en matière de signalisation où on prévoyait une présignalisation beaucoup plus étendue pour les travaux en particulier sur les autoroutes. Cette année, avec le plan d'action en sécurité, en sécurité sur les travaux que le ministère vient de diffuser un peu partout dans les régions, on confirme cette présignalisation-là et c'est prévu dans les normes qu'on peut aller à une distance beaucoup plus grande pour présignaliser des travaux. La même chose pour ce qui est de la vitesse sur les travaux. Ils auront la possibilité d'ajouter des présignaux informant de la vitesse, de la nouvelle vitesse qui est applicable sur les travaux.

M. Brodeur: O.K. Vous parlez beaucoup de possibilités, etc. Est-ce qu'on va le faire en les faits concrets? On dit qu'il y a peut-être la possibilité de le faire, mais est-ce qu'on va le faire? Je vais vous imaginer ça un peu. Tantôt, j'en parlais... hier, là. Il y a trois ans, je suis parti en vacances avec mes enfants puis ma mère puis on fait le tour de l'Amérique. On descend jusqu'à... D'un océan à l'autre. En passant aux États-Unis, on s'aperçoit que c'est institutionnalisé, que lorsqu'on arrive dans des zones de travaux, on nous avertit 10 mi, 5 mi, 2 mi. Et, lorsqu'on arrive aux travaux, il y a des gens avec des drapeaux. Comment qu'on les appelle?

Une voix: Signaleurs.

M. Brodeur: Les signaleurs indiquent clairement, là, de ralentir...

Une voix: ...

M. Brodeur: C'est ça que j'étais pour dire. Donc, ils signalent de façon non équivoque. On le sait

bien, les gens sont déjà avertis, déjà, de loin, on peut aller à une seule voie. Et, lorsqu'on est rentrés au Québec, lorsqu'on est rentrés au Québec, je suis arrivé — et puis c'était pathétique — dans une zone de travaux où il y avait aucun avertissement d'avance, où le «flagman», comme on dit, on se demandait s'il mettait le drapeau dans sa poche, s'il le levait, il était pas sûr de son coup. Ça avait de l'air un petit peu mexicain. Je peux vous dire, là, c'est la réflexion qu'on a eue dans l'auto lorsqu'on venait d'un autre endroit où on avait une signalisation extraordinaire.

Donc, on a beau avoir des sociétés distinctes, parfois, dans ce cas-là, j'aimerais pas qu'elle soit distincte des autres façons de procéder qu'on s'est aperçu. Et c'est pour ça, là, que je disais hier que c'est un pas dans la bonne direction, mais il faudrait s'organiser pour que les habitudes, les habitudes de signalisation soient conformes à une sécurité que les gens recherchent.

M. Chevette: Actuellement, vous en avez à 5 km, je crois. Je regardais sur la 40 présentement et... à la hauteur de Sainte-Anne-de-la-Pérade, et également sur la 40, entre Trois-Rivières et Berthier, et il y a de la signalisation à chaque kilomètre avant les travaux. C'est très bien indiqué. Et l'orange frappe beaucoup plus, les nouvelles couleurs adoptées frappent beaucoup plus que les anciennes qui étaient plus... moins visibles, plus mates, plus moches. On voit que c'est vraiment fluo en même temps. Je pense qu'il y a eu un effort de fait. Mais vous allez voir, un article plus loin, aussi, on permet à des véhicules hors route... c'est-à-dire de rouler sur l'accotement pour aussi aider les files d'attente à un moment donné, de sorte qu'il y a vraiment un effort... C'est vraiment les recommandations du coroner Malouin... Boudrias, excusez, qui sont remises dans le plan d'action, donc qui se retrouvent également au niveau des assises juridiques qu'on veut se donner dans le présent projet de loi.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a des formations de données aux signaleurs? Parce que, juste faire la relation entre les signaleurs que j'ai vus ailleurs, on voyait que les gens étaient formels, c'étaient des gestes clairs, ils étaient pas gênés de le faire. Les signaleurs au Québec avaient de l'air gênés de lever le drapeau, comme si ça serait, là... il se sentiraient imbéciles avec un drapeau dans les mains. On dirait qu'il voulait le cacher dans son dos, il voulait montrer que... Je le sais pas, ce qu'il voulait montrer, mais, en fin de compte, il avait aucune intention claire de signaler quelque chose aux gens qui circulaient. Est-ce qu'il y a une formation de donnée à ces gens-là?

M. Masse (Michel): La formation est pas encore rendue obligatoire, c'est quelque chose qu'on est en train de regarder. Mais, pour ce qui est du signaleur, dès cet été, on va déjà faire une modification. Pour ce qui est travaux effectués en régie par les employés du ministère, le drapeau va être aboli et remplacé par le panneau, ce qu'on appelle le panneau du signaleur, là, avec, d'un côté, le panneau «arrêt» et, de l'autre côté, le mot «lentement», comme on a partout en Amérique du Nord. Et cet usage-là va être obligatoire aussi dans cinq directions territoriales pour tous les travaux autant

effectués par les entrepreneurs, par le ministère. Et, l'an prochain, ça va être étendu partout dans la province. Donc, le drapeau va être aboli.

Et, pour ce qui est de la formation, on est en train de regarder aussi la possibilité... on est en train... il existe une formation et on est train de regarder la possibilité éventuellement de la rendre obligatoire pour les signaleurs travaillant sur les travaux.

M. Chevette: 303, adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 3 est adopté?

M. Chevette: C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 4.

M. Chevette: Article 4: Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 303, des suivants:

«303.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, lors de travaux de construction ou d'entretien, installer pour la durée de ceux-ci une signalisation conforme aux normes établies par le ministère... par le ministre des Transports qui indique une limite de vitesse à respecter autre que celle prescrite.

«La décision de modifier une limite de vitesse doit être inscrite dans un registre tenu par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public en y précisant le lieu où cette vitesse est prescrite ainsi que la durée des travaux.

«303.2. Nul ne peut circuler à une vitesse supérieure à la limite de vitesse indiquée sur la signalisation installée en vertu de l'article 303.1.»

Ici, là, c'est vraiment la suite logique de ce qu'on disait à l'article précédent. C'est-à-dire que c'est le coroner qui nous demandait cela. Donc, on oblige le responsable, qui est souvent soit une municipalité ou bien le ministre des Transports, à marquer la limite, à tenir un registre en conséquence, parce que ça donne une assise juridique. Lorsque quelqu'un se présentera en cour, bien, avec le registre, il dirait: Tu peux pas nier que le registre est là et que la signalisation était là. Et l'autre, on crée l'obligation de respecter cette nouvelle norme édictée temporairement.

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

M. Brodeur: Adopté, M. le Président.

Règles de circulation routière

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

M. Chevette: Article 5: L'article 319 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la première ligne du deuxième alinéa et après le mot «trottinette», de «, à l'exception d'une trottinette motorisée,». Le livre...

M. Brodeur: Adopté, M. le Président.

M. Chevette: Oui, parce que c'est par concordance.

Le Président (M. Lachance): L'article 5 est adopté. Article 6.

M. Chevette: Ce mode est modifié par l'insertion, après l'article 418, du suivant... Ce Code, excusez. Pas «Ce mode», mais «Ce Code». «418.1. Malgré les interdictions prévues aux articles 416 et 418, le conducteur d'un véhicule servant à l'entretien d'un chemin public peut, lors des travaux de construction ou d'entretien, circuler ou reculer sur l'accotement d'un chemin public, à accès limité ou non, de même que sur les voies d'entrée et de sortie lorsqu'il s'agit d'un chemin à accès limité.»

C'est ce que je vous disais tantôt, c'est l'auto-risation d'un véhicule; c'est une flèche, bien souvent, un panneau de signalisation. C'est pour permettre qu'il ne soit pas en infraction au moment où il aide, contrairement où il aide précisément à la sécurité.

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

M. Brodeur: Adopté, M. le Président.

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

M. Chevette: Article 7: L'article 421.1 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la première ligne du deuxième alinéa et après les mots «à l'exception», des mots «de la trottinette motorisée et». C'est par concordance.

M. Brodeur: Concordance. Adopté, M. le Président.

Dispositions pénales

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 7 est adopté. Article 8.

M. Chevette: L'article 516 de ce Code est modifié par le remplacement, dans la première ligne de «à l'article» par «à l'un des articles 303.2 ou». En d'autres mots, à l'article... «Quiconque contrevient au deuxième alinéa de l'article 299», et là vous ajoutez «à l'un des articles 302.2 ou 328».

Le Président (M. Lachance): L'article 8 est-il adopté?

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 9.

M. Chevette: Article 9. Ça sera pas long, M. le Président, j'y arrive de ce pas. L'entrée en vigueur de cette loi... T'as une question? Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 9 est adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 21, Loi modifiant le Code de la sécurité routière, est adopté?

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'ensemble du projet de loi n° 21 est adopté?

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce qu'il y a des remarques finales?

M. Chevette: Non.

M. Brodeur: Non.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. Nous nous sommes acquittés d'une partie de notre mandat, donc le projet de loi n° 21 a été adopté. Et maintenant, nous allons aborder...

M. Chevette: M. le Président?

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

M. Chevette: Je pense qu'on pourrait, d'un commun accord, compte tenu que la présidente de la Commission des transports est sur les lieux, avant de commencer... Parce qu'on ne sait pas si la Commission d'accès veut bien venir. Moi, je pense qu'elle doit venir. Je pense que c'est son devoir de venir. On entendrait, en tout cas, immédiatement la présidente de la Commission des transports du Québec, Mme Poupard, et ses acolytes, si elle en a.

Le Président (M. Lachance): Ça, c'est dans le cadre du projet de loi n° 32.

M. Chevette: Du projet de loi n° 32.

Projet de loi n° 32

Le Président (M. Lachance): Alors, si vous voulez bien, nous allons d'abord procéder selon notre règlement. Je déclare que nous abordons l'aspect projet de loi n° 32. Et est-ce que, M. le député de Shefford, vous êtes d'accord avec la suggestion de M. le ministre? ● (11 h 50) ●

M. Brodeur: Oui, tout à fait d'accord, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Lachance): Oui? Alors, j'inviterais Mme Poupard à bien vouloir prendre place. Asseyez-vous à la table des témoins, s'il vous plaît. Alors, bienvenue, madame. Je vous invite à bien vouloir vous identifier et nous permettre de connaître aussi les noms et les titres des personnes qui vous accompagnent.

Commission des transports du Québec (CTQ)

Mme Poupard (Nicole): Oui, M. le Président. Je suis Nicole Poupard, présidente de la Commission des transports du Québec. Est avec moi: Me Nathalie Lejeune, secrétaire de la Commission des transports du Québec; M. Yves-Marie Picard, responsable de la... de

tout ce qui est... la gestion... la gestion, là, de l'administration plutôt de la Commission; Me Léonce Girard, qui est avocat à la Commission des transports du Québec; directeur des opérations à la Commission, M. Pierjan Thibault.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le ministre.

M. Chevette: Merci. Bienvenue, mesdames, messieurs. Tout d'abord, d'un commun accord avec l'opposition, nous voulons vous questionner un peu parce que... Mais d'entrée de jeu, pour permettre à l'opposition d'avoir le... je voudrais remettre les avis aux membres de la commission, parce qu'il y a un avis qui est daté du 25 avril, que l'opposition n'a sûrement pas eu; donc, je le déposerais.

Documents déposés

Le Président (M. Lachance): Déposé.

M. Chevette: Et celui du 10 mai — du 10 mai — que je déposerais également à la commission. Et, durant qu'on les distribue, je peux au moins résumer le fait que... M'a vous dire ce que je comprends, et j'aimerais vous entendre après, et on vous questionnera de façon plus pointue.

Tout d'abord, je pense qu'il y a belle lurette, là, dans ce dossier que la Commission des transports du Québec discute avec la Commission d'accès à l'information. Si je me fie sur les rapports que j'ai eus, ça fait au moins deux mois minimalement, sinon plus.

Mme Poupard (Nicole): Au mois de mars.

M. Chevette: Au mois de mars, bon. Et j'ai eu la chance de lire dernièrement les avis, les deux avis qui ont été émis soit en avril et en mai. Et, moi, ce qui m'a sauté aux yeux, et c'est... Je veux voir si j'ai bien compris. Puis, si j'ai mal compris, hésitez pas à le dire, parce qu'on veut comprendre et puis on veut essayer de trouver les pistes de solution à ce projet de loi là. Parce que, en comité de législation, comme on pensait qu'il y aurait une entente entre la Commission des transports et la Commission d'accès, on a laissé le texte qui était là, en disant: on le modifiera si jamais il y a une entente entre la Commission des transports et la Commission d'accès à l'information. Mais plus que je lis, là, les avis, plus que je constate que c'est irréconciliable parce que, ce que je comprends, c'est qu'il y a une question de sécurité dans votre cas et une question de fonctionnement.

Comment pouvez-vous, par exemple, comment pouvez-vous concevoir que vous allez permettre à quelqu'un de contester une vente, une transaction d'un véhicule lourd, par exemple, si vous ne le rendez pas public, puis c'est où? Donner un nom, ça... Y a pas rien que... M'a dire comme on disait dans notre temps: Y a pas rien qu'un chien qui s'appelle Pitou. Puis si y a pas une adresse puis si y a pas une localité, comment on pourrait déceler puis suivre à la trace possiblement des transactions louches en plus? Donc, il m'apparaît qu'il y a un problème de principe, un principe de

non-divulgarion à tout prix, indépendamment des règlements, puis un problème de sécurité puis de gestion efficace. Et j'aimerais que vous me l'expliquiez, cette différence-là, parce que c'est ce à quoi on fait face présentement, il me semble.

Mme Poupart (Nicole): Ce qui arrive dans le moment avec la Loi d'accès, il y a les personnes physiques et les personnes morales. Et le problème que nous avons à la Commission, c'est que nous ne pouvons pas traiter ces deux types d'entité sur le même pied au point de vue divulgation des renseignements. Par exemple, une personne morale, en vertu de la Loi d'accès, on peut rendre son adresse publique, on peut rendre beaucoup d'informations publiques, il y a pas de données qui ne sont pas considérées nominatives. Alors, lorsqu'on arrive avec une personne physique qui est en affaires, il est là et c'est pas en tant que personne, individu comme moi quand je suis chez moi, il est en affaires. Il fait comment?

Nous voulons pouvoir l'assujettir à la même procédure et à la même divulgation des renseignements, parce qu'à ce moment-là il y a vraiment une équité entre le traitement que l'on fait de la personne morale et de la personne physique qui est en affaires aux mêmes fins et aux mêmes vues.

Le Québec se ramasse d'autant plus dans une situation un peu ridicule parce que ces renseignements-là... Si nous avons un transporteur qui est nécessairement inscrit également, par exemple à Washington, aux États-Unis, ou qui est inscrit en Ontario, nous allons retrouver tous ces renseignements, qu'ils soient personnes physiques ou morales, sur Internet, de ces organismes-là; les renseignements vont être disponibles.

Alors, autrement dit, quand une personne physique du Québec fait du transport aux États-Unis ou en Ontario, vous allez sur l'Internet et vous allez connaître son statut en termes de sécurité, combien d'accidents il a eus, combien de visites en entreprise il y a eu, s'il a réussi ou failli à ces examens-là en entreprise. Mais, les autres, qui ne vont pas à l'extérieur du Québec, bien là, on ne peut pas diffuser l'information. Et, soit dit en passant — je pense que c'était quand même important de le noter — ce sont les associations elles-mêmes des transporteurs qui nous demandent à la Commission de débloquent ce problème-là et de pouvoir rendre public, ce qui est une façon de soutenir la sécurité.

Il est certain que, nous, on voudrait que ça devienne une habitude, que le public, avant de faire... ou une entreprise, avant de faire affaire avec un transporteur ou un autre, puisse consulter sur l'Internet le nom de ce transporteur-là et savoir quel est son statut en termes de sécurité. C'est une façon de promouvoir la sécurité et d'emmener les gens à dire: C'est important, la sécurité, et c'est important, la loi n° 430, il faut s'y assujettir. C'est probablement les points principaux.

M. Chevette: Est-ce que vous pourriez me donner des exemples concrets? Un exemple ou deux concrets, devant lequel vous vous trouvez, ou bien que les citoyens pourraient se retrouver, ou bien quelqu'un qui pourrait contester, je sais pas, quoi que ce soit, des exemples concrets qui puissent se produire si on n'a pas les amendements que vous demandez.

Mme Poupart (Nicole): Dans le moment, les gens ne sont pas en mesure... le public n'est pas en mesure de savoir. Il y a sur l'Internet, le site Internet de la Commission, il y a les noms des transporteurs qui sont là, il y a la municipalité et la cote attribuée par la Commission. Il y a un article dans la loi à l'heure actuelle, qui est là à la demande de la Commission d'accès, qui empêche de mettre l'adresse, n'est-ce pas? Alors, quelqu'un qui fait affaire avec une personne, un Tremblay dans la région du Lac-Saint-Jean, pas d'adresse, il est pas sûr de faire affaire avec la bonne personne. C'est la même chose, dans la ville de Montréal. Si on peut pas mettre l'adresse, il est difficile d'être sûr qu'on a identifié la bonne personne et le bon statut.

M. Chevette: Et le même Tremblay, s'il était aux États-Unis, on l'aurait.

Mme Poupart (Nicole): Bien oui, bien oui, vous l'auriez avec l'adresse et tout, avec... même le numéro de téléphone est là. Le problème vient...

M. Chevette: Mais quels sont les motifs? Parce que, là, je viens de recevoir un petit papier comme quoi Mme la présidente viendra pas aujourd'hui. Quels sont les motifs qu'ils vous donnent pour pas le faire?

Mme Poupart (Nicole): Bien, c'est les concepts que vous voulez ou les principes de la Loi d'accès? Parce qu'il s'adonne que le transporteur a décidé de faire affaire sous son propre nom, dans sa résidence, par exemple. Alors, ils disent... Nous, on demande des adresses d'affaire. Mais, des fois, l'adresse d'affaire est la même adresse que l'adresse du domicile...

M. Chevette: Ça peut devenir une stratégie.

• (12 heures) •

Mme Poupart (Nicole): Il fait affaire là. Alors, c'est lui qui s'ouvre... ça fait qu'ils disent, bien... Mais c'est ça, le problème. Essentiellement, M. le ministre, c'est vraiment ça qui est le problème.

M. Chevette: Ça pourrait devenir une stratégie.

Mme Poupart (Nicole): Pardon?

M. Chevette: Ça pourrait devenir une stratégie dans les cas de changement. Sachant qu'il y a pas de divulgation de ton adresse personnelle...

Mme Poupart (Nicole): Oui, effectivement.

M. Chevette: ...tu es sûr qu'en faisant affaire chez vous, tu vas camoufler tout dans l'application de la loi n° 430. Ça a pas de maudit bon sens!

Mme Poupart (Nicole): Oui, on pourra pas donner les renseignements.

L'autre chose que l'article 40 fait, au grand dam des associations du transport, c'est, par exemple... il faut avoir un nom — ça, c'est nouveau, c'est suite à un changement — ou avoir le numéro, le NIR, le numéro d'identification au registre. C'est pas possible pour

quelqu'un de connaître que telle compagnie à numéro a tel numéro au registre. Je veux dire, ça devient... C'est une façon, en fait, de bloquer ce qui est prévu déjà à la loi, que le registre est un registre public. C'est déjà dans la loi. Mais c'est parce qu'on a ajouté d'autres articles qui viennent nuire à l'idée qui était déjà là dans la loi et qui a été approuvée et votée à l'Assemblée nationale.

M. Chevrette: Une dernière question en ce qui me concerne, à moins qu'il en vienne d'autres suite aux questions du député de Shefford. La dernière question, ce serait la suivante. C'est: Comment on pourrait procéder? Est-ce que le fait, est-ce que le fait d'avoir écrit qu'il y a obligatoirement à chaque fois une consultation de la Commission avant d'y aller par règlement, ce n'est pas une preuve de bonne foi puis de...

Mme Poupart (Nicole): Bien, on a fait beaucoup, beaucoup à la Commission pour essayer d'accommoder la Commission d'accès à l'information, et je pense qu'ils en sont très conscients, mais... C'est pour ça qu'on a dit: Bien, écoutez, oui, nous, on ne veut pas, légalement parlant, donner un droit de veto à la Commission d'accès sur les renseignements qu'on peut déclarer renseignements publics. Par contre, on est prêt à les consulter et on a fait des modifications à ce qui était notre projet de loi pour prévoir que la Commission de l'accès va déclarer publics des renseignements suite à une consultation de la Commission de l'accès à l'information qui pourrait se faire... On a toujours une prépublication. S'ils sont pas contents, ils peuvent déposer un rapport auprès de la Commission où ils le jugent à propos.

Et d'autre part, moi aussi, et je l'ai dit à la présidente: Vous êtes les bienvenus à venir à la Commission faire une vérification après... n'importe quand, venez faire une vérification et voir comment nous traitons les renseignements que je dirais des renseignements sensibles, nous sommes prêts à nous assujettir à ce genre de chose là, mais empêchez-nous pas de fonctionner. Écoutez, eux, leur principe, et ça a toujours été leur principe, puis je pense qu'il faudrait que ce soit modernisé, ils voudraient que tous les renseignements qu'on recueille soient dans la loi. Bien, alors voici, là... Ça, ce sont les formulaires qui sont en support à toutes les demandes de types de permis: dans l'autobus, dans le taxi, le registre, la liste... Alors, il faudrait mettre ces formulaires-là et tous les renseignements que j'ai ici, il faudrait mettre ça dans une loi. Bien, on dit: Au point de vue opérations, on peut pas faire ça, là, on peut plus fonctionner, ça a pas de sens. Parce que c'est un principe, en fait, c'est de savoir, là... Nos deux lois, si vous voulez, sont comme nez à nez, si vous voulez, puis il faut essayer de trouver une façon. Et, nous, on dit: On comprend vos principes. On a changé à la Commission, par exemple, toutes nos façons de procéder. Nos formulaires ont tous été épurés en fonction de la Loi d'accès. Tout ce qui était numéro d'assurance sociale, numéro de permis de conduire... en tout cas, on a tout enlevé ça de nos formulaires et on demande aux gens de le déposer comme document supplémentaire. Alors, une fois que la Commission des transports a fait l'analyse du dossier, ces documents-là

sont détruits. C'est les instructions dans le moment, tous ces documents-là sont détruits. Et ce qui reste, c'est le formulaire qui est disponible pour ceux qui veulent s'opposer aux demandes. Et ce sont des renseignements, là, écoutez: Combien de camions? Quels sont les trajets que vous entendez faire? C'est ce genre de document là. Ce sont tous des renseignements qui sont là pour permettre à la Commission ou aux opposants de juger de l'à-propos d'affaires de ce qui est proposé. C'est pas des renseignements personnels sensibles, là, qui sont là-dedans.

M. Chevrette: Mais vous avez un rôle d'administration publique...

Mme Poupart (Nicole): Bien oui.

M. Chevrette: ...puis, si vous donnez des pouvoirs de contestation à du monde...

Mme Poupart (Nicole): Oui, oui.

M. Chevrette: ...bien, il faut toujours bien qu'ils sachent à qui ils ont affaire puis qu'est-ce que c'est. Puis, si vous voulez appliquer la loi n° 430 pour des fins de sécurité publique, vous avez pas bien le choix que d'avoir des outils pour le faire, surtout si on conditionne toutes vos publications ou toutes vos décisions réglementaires à la consultation préalable de la CAI, moi, je pense que j'ai compris. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Bienvenue, Mme Poupart et les gens de la Commission. Tout simplement pour être pratique, ce qui se passe aujourd'hui, on s'imagine que, dans les faits, quelqu'un qui est déclaré inapte par la Commission à exercer ce qu'il faisait auparavant peut tout simplement, comme on dit, créer une autre corporation, partir sur un autre nom, et puis, en fin de compte, ça rend tout à fait caduques les décisions que vous allez prendre. Donc, dans les faits, c'est ça. Puis j'imagine que, lorsqu'une personne prise en défaut a un bon avocat, sans rien enlever à nos amis les juristes, là, le conseil qui lui est donné, c'est tout simplement de repartir, de recommencer puis de repartir sur un autre nom. Dans les faits, c'est ça.

Mme Poupart (Nicole): Il y en a quelques-uns qui ont découvert ce passage-là, puis on a peur que ça devienne...

M. Brodeur: Ça devienne l'habitude.

Mme Poupart (Nicole): Bien, que ça devienne trop connu.

M. Brodeur: Oui. Deuxième chose, une autre courte question. Vous disiez tantôt qu'il y a un registre qui est beaucoup plus clair en Ontario et aux États-Unis, par exemple. Lorsque vous émettez un permis quelconque, est-ce que vous consultez ces registres-là,

les registres hors Québec, pour permettre d'éclairer les décisions qui sont prises ici, au Québec?

Mme Poupart (Nicole): Bien oui, quand il s'agit de quelqu'un de l'extérieur.

M. Brodeur: De M. Tremblay, du Lac-Saint-Jean, avec son nom, son adresse, son numéro de téléphone, est-ce qu'à ce moment-là...

Mme Poupart (Nicole): Oui, effectivement, dans certains cas, même pour les transporteurs québécois, on utilise, nous-mêmes, à la Commission, cette information-là qui vient corroborer souvent les problèmes que nous avons avec l'entreprise. S'il y a quelqu'un qui n'a plus le droit de circuler aux États-Unis, on dit: Bien, il fait des... pas juste au Québec, il le fait ailleurs, il est déjà interdit ailleurs. On consulte, en Ontario aussi.

M. Chevette: Ici, c'est 25 % des infractions qui sont commises par 5 % de délinquants, là. C'est ça qui est le problème.

M. Brodeur: Pour moi, M. le Président, c'est très clair. C'est très clair, l'intervention de la Commission le confirme, l'objectif, là, visé par la loi. Nous aimerions, à la suite de vos interventions, rencontrer le plus tôt possible la Commission d'accès à l'information, ce qui pourrait nous permettre de procéder à l'étude du projet de loi le plus rapidement possible...

M. Chevette: Mais, pour une réponse d'ici 10 minutes de la Commission d'accès... Mon cabinet est en contact avec Mme la présidente. Ce que je suggère à ce stade-ci, c'est qu'on prenne juste les clauses qui ne touchent pas au document. Et on pourrait vous fournir même un...

Une voix: ...

M. Chevette: On peut vous fournir... Oui, on va prendre juste les clauses qui ne touchent pas à l'aspect et, à 3 heures cet après-midi, on saura si elle vient ou pas, et là on devra prendre une décision par contre, parce qu'on a un ordre de la Chambre. Et je sais qu'on ne peut pas forcer la Commission d'accès à venir, mais il me semble que, s'ils se permettent deux avis, autant de négociations avec la Commission des transports, ce serait le minimum qu'ils viennent également exposer devant la commission. Ils se sont déjà permis des avis de dernière minute, on peut se permettre une convocation de dernière minute. On est dans une fin de session, nous autres.

M. Brodeur: Mais je pense, M. le Président, à la lumière de ce qu'on sait, à la lumière des déclarations de la Commission des transports, je pense qu'il est incontournable que la CAI se présente ici puis de la façon la plus prompt possible.

Donc, en terminant, je vous remercie beaucoup. Ça nous a éclairés et ça a confirmé les objectifs du projet de loi. Et, pour notre part, Mme la présidente de

la Commission, vous avez confirmé ce qui était déjà appréhendé, là, par les parlementaires. Donc, merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme la présidente de la Commission des transports ainsi que les personnes qui vous accompagnent pour votre disponibilité.

Alors, j'aurais besoin maintenant d'indications sur la suite des événements en ce qui concerne le projet de loi n° 32.

M. Chevette: À chaque fois qu'on verra que ça touche à la question de la CAI, on le suspendra.

M. Brodeur: Juste une minute, juste regarder quels sont les articles qui...

M. Chevette: Ah oui! on peut.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, suspension de quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 10)

(Reprise à 12 h 11)

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, la commission reprend ses travaux pour l'étude du projet de loi n° 32, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Chevette: Non, M. le Président, ça regarde vraiment le fonctionnement, l'administration et la gestion de la Commission des transports. On l'a expliqué hier soir, ça visait à accroître le nombre de commissaires de deux et également à faire en sorte qu'on puisse édicter des normes très précises quant à la gestion et dans l'application des lois, en particulier des propriétaires de véhicules lourds.

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

M. Brodeur: Oui, brièvement, M. le Président. Le grand principe lorsqu'on adopte une loi, ici, au Parlement, M. le Président, c'est pour qu'elle soit applicable. Et présentement, à la lumière de ce que nous avons entendu ce matin, nous pouvons... il y a possibilité, pour certaines personnes plus ou moins bien intentionnées, de contourner la loi, donc ce qui rend non effectives les décisions prises par l'Assemblée nationale, M. le Président, et, en fin de compte, ne permet pas la protection du public. Il faut prendre les mesures nécessaires, le tout sujet, naturellement, à ce qu'on n'enfreigne pas les droits des gens. Et c'est pour ça, M. le Président, que, tantôt, nous allons probablement suspendre quelques articles, de consentement mutuel. Pour l'instant, M. le Président, tout simplement pour vous signaler que nous sommes prêts à débiter l'étude du projet de loi n° 32.

Étude détaillée

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Shefford. M. le ministre, à l'article 1.

Commission des transports

M. Chevette: L'article 1: L'article 16 de la Loi sur les transports [...] est modifié par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du chiffre «neuf» par le chiffre «onze».

C'est relativement simple, mais je pense qu'il serait intéressant que je donne quand même des explications, parce que, arriver avec une augmentation du nombre sans le justifier publiquement, les gens diraient: C'est quoi?

Tout d'abord, vous savez très, très bien que la Commission des transports, depuis deux ans — en tout cas, moi, depuis que je suis là — on n'a pas arrêté de leur en donner: c'est la loi n° 430, c'est tout le suivi de la SAAQ, puis qui n'est pas rendu à sa vitesse de croisière, c'est à peine les premiers balbutiements qui se retrouvent devant la Commission déjà. Mais imaginez-vous, lorsqu'on aura deux ans ou trois ans de faits, il y aura un boulot uniquement là-dessus, et très lourd, en passant. Ce n'est pas facile d'évaluer s'il faut suspendre un permis, s'il faut révoquer un permis ou s'il faut le permettre avec des encadrements nécessaires, ça suppose un travail immense de la part d'un ou deux commissaires ou des commissaires qui sont sur ces dossiers.

Il y a également l'ajout... on vient d'ajouter quelque chose comme 79 contrôleurs routiers, la semaine passée, à Trois-Rivières, aux 40 et quelques que j'avais reconnus au mois de mai dernier... l'automne dernier. Ça amène de plus en plus de boulot à la Commission des transports. Parce qu'on a plus d'effectifs, on a plus d'infractions, on a donc plus de possibilités d'interventions au niveau de la Commission des transports.

Il y a également toute la question du taxi qui s'en vient, il va y avoir un rôle encore très spécifique à jouer dans l'intérêt de l'industrie même, la Commission des transports aura un rôle à jouer énormément important.

Et également, je vous dirai que dans l'ensemble, depuis, je dirais, deux ans et demi... en tout cas, moi, depuis que je suis là, je me rends compte que la Commission des transports, c'est l'organisme, c'est notre tribunal administratif à toutes fins pratiques. Donc, quand on a quelque chose qui demande une révision, une réévaluation ou un pouvoir de sanction, on le donne nécessairement au tribunal administratif qu'est la Commission des transports.

Je pense que c'était nullement exagéré de passer de neuf à 11 et de se soucier constamment, d'ailleurs, de la qualité des commissaires que l'on nomme, de leur polyvalence, de leur capacité à rendre des jugements très diversifiés. Puis surtout qu'il y a des jugements d'équité à donner de plus en plus, question d'équité et de perception. Il nous faut avoir une équipe d'hommes et de femmes aguerris, bonne expérience et bon jugement. Et je n'hésite pas à recommander cet amendement.

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

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. On voit qu'il y aura deux autres personnes de nommées à la Commission des transports. Est-ce qu'on envisage éventuellement d'établir des critères précis pour la nomination de ces gens-là qui occupent quand même des postes décisifs? Puis on sait que dans plusieurs circonstances, c'est des nominations politiques, c'est la coutume dans plusieurs cas, là. Sauf... est-ce que, de façon très... j'étais pour dire «basic» là, mais de façon... est-ce qu'il y aura une base de connaissances et de compétences qui sera nécessaire avant de pouvoir occuper un poste semblable?

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez un intérêt, M. le député de Shefford?

M. Brodeur: Non. Vous, M. le Président?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: C'est pas ça que vous m'avez dit de poser comme question?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ça, là-dessus, il faudrait pas s'embarquer sur ce terrain-là parce que je pourrais vous donner des chiffres qui vous feraient rougir, parce que, dans... j'ai fait faire le décompte. C'est drôle, j'avais présenté cette question-là. De 1985 à 1994, il y a eu 40 nominations du PLQ sur les tribunaux ou les commissions, 40 libéraux, il y en a eu cinq du PLC aussi, ça fait 45. Et j'ai fait... à l'oeil, j'ai fait le décompte des nominations politiques à la Commission des transports, à l'oeil, puis vous êtes pas perdants, c'est correct. Je pense que c'est beaucoup plus la connaissance... C'est la connaissance. En fait, il y en a que c'est des avocats, c'est carrément des avocats qui ont une connaissance du droit, qui ont une connaissance... Même, celui qui a le plus d'expérience, c'est un avocat. Paquet, c'est un avocat... il n'est pas avocat? En tout cas, il est bon.

Mme Poupart (Nicole): C'est un spécialiste du transport par vrac.

M. Chevette: En tout cas, il est bon. Puis je dois vous dire que, dans bien des cas, c'est la compétence qu'on regarde. Naturellement, je ferai pas une évaluation des neuf commissaires ici. Je vous dirai que, dans l'ensemble, on a des gens qui... Il y a eu la nomination de dames dernièrement, à part de ça. Les deux dernières acquisitions, c'est deux femmes, dont une avait une expérience à Transports Canada, puis l'autre... je me souviens pas de tout, mais on a un noyau important, puis il faut enrichir cette équipe-là. Je ne nierai pas qu'il faut enrichir cette équipe, par exemple.

M. Brodeur: Oui, mais ma question ne portait pas sur le passé parce qu'on connaît le processus, M. le Président. Sauf, pour l'avenir, pour l'avenir, est-ce que le ministère des Transports ou le ministre des Transports désire se doter de critères précis avant de nommer qui que ce soit sur...

M. Chevette: On fait des recommandations, mais c'est les nominations sur les structures administratives et qui relèvent du premier ministre. Mais on fait des recommandations effectivement. Je peux vous dire: Moi, oui, j'ai parlé avec Mme la présidente, j'ai fait l'analyse, comme on le fait chaque année, des effectifs de chacune des structures, et, si j'admetts ici qu'il faut enrichir l'équipe, c'est parce qu'il faut enrichir l'équipe.

M. Brodeur: Question terre-à-terre: C'est combien de salaire, ça, un commissaire à la Commission des transports?

M. Chevette: Je le sais vraiment pas. Madame?

Mme Poupart (Nicole): Il y a pas de... avec les dernières révisions qu'ils ont faites, il y a pas de minimum salarial. Selon l'expérience de la personne, ils vont l'entrer à différents niveaux là, et le maximum va à 97 700.

M. Chevette: Le maximum?

Mme Poupart (Nicole): 97 000.

M. Chevette: Puis le minimum?

Mme Poupart (Nicole): Il y a pas de minimum. Ils ont enlevé les minimums pour permettre d'accueillir des gens en progression de carrière.

M. Chevette: O.K. Merci.

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

M. Chevette: Adopté.

M. Brodeur: Adopté.

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

M. Chevette: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 16, de l'article suivant:

«16.0.1. Malgré l'article 16, le gouvernement peut, lorsqu'il juge que l'expédition des affaires de la Commission l'exige, nommer tout membre additionnel pour le temps qu'il détermine; il fixe alors son traitement et, s'il y a lieu, son traitement additionnel, ses honoraires ou ses allocations.»

Pourquoi avoir introduit ça? Ça existe pas, je crois, hein, présentement? Ce pouvoir-là n'existait pas. Mais, prenons par exemple... lorsqu'on fera faire des enquêtes, pour le taxi par exemple, sur la levée du moratoire, il nous faut des gens, puis ça peut prendre trois, quatre mois, puis il faut travailler avec les associations. C'est ce qu'on appelle du conjoncturel — des employés occasionnels — mais qui connaît très bien le milieu à part de ça, pour une opération très précise. Il y avait pas de pouvoir dans la loi là-dessus, donc on s'en donne un. C'est bien ça, maître?

Une voix: Oui.

M. Chevette: Je suis sanctionné.

● (12 h 20) ●

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

M. Brodeur: Donc, M. le Président, si je comprends bien, cet article-là fait en sorte que c'est des contrats bien précis à durée déterminée qui seraient accordés à des commissaires à temps partiel, donc le contrat ne serait pas à durée indéterminée...

M. Chevette: Non.

M. Brodeur: ...c'est-à-dire, on l'engage pour un certain temps, mais on ne sait pas quand, là.

M. Chevette: Exact. C'est ponctuel.

M. Brodeur: C'est ponctuel.

M. Chevette: Pour des tâches ponctuelles.

M. Brodeur: O.K. Et il y aurait un contrat de signé avec une fin de contrat.

M. Chevette: Exact.

Le Président (M. Lachance): Ça va? L'article 2 est adopté?

M. Chevette: C'est parce qu'on retrouve ça dans pas mal de lois. Mais on ne l'avait pas dans...

Le Président (M. Lachance): Vous avez l'air à avoir un grand sourire, M. le député de Shefford.

M. Chevette: Vous avez l'air à...

M. Brodeur: Non.

M. Chevette: À l'échéance. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 2 est adopté. Article 3.

M. Chevette: Un instant. L'article 3: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 24, de l'article suivant:

«24.1. Aucun acte, document ou écrit n'engage la Commission ni ne peut lui être attribué s'il n'est signé par le président ou par un membre ou un fonctionnaire de la Commission mais, dans le cas de ces derniers, uniquement dans la mesure déterminée par règlement de la Commission.»

C'est la délégation de signature qu'on va voir. Ça, c'est tout simplement un grand nombre de documents. Il sort de plus en plus de documents de la Commission. Puis on retrouve cela dans nos types de lois maintenant.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Lachance): L'article 3 est adopté.

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 4.

M. Chevette: L'article 38 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la quatrième ligne, du nombre «quinze» par le nombre «quarante-cinq».

Ici, c'est vraiment une question de délai. Le délai de 15 jours était très contraignant. Je l'ai expliqué un peu dans mon discours de deuxième lecture hier, en ce sens que, comment dirais-je, il y a des interruptions subies d'arrêt de transport, puis que c'était à répétition aux 15 jours, ça ne donnait pas le temps véritablement d'assurer une qualité de services aux citoyens sans une procédure interminable. Je pense que ce 45 jours là vient donner la souplesse en fonction bien plus de la qualité de services à donner aux citoyens que d'autre chose.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Brodeur: Oui, M. le Président, adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 4 est adopté. Et nous suspendons les articles 5 et 6.

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): L'article 7... Pardon, on suspend 5, 6 et 7. Alors, article 8, M. le ministre.

Surveillance et contrôle des véhicules lourds

M. Chevette: L'article 8. J'arrive. J'arrive.

L'article 33 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds [...] est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Le premier alinéa s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, à tout propriétaire ou exploitant de véhicules lourds qui fait l'objet d'une enquête de la Commission visant à déterminer s'il tente de se soustraire à l'application de la présente loi. Il s'applique également à tout propriétaire ou exploitant de véhicules lourds dont la Commission est saisie du dossier en vue de l'imposition d'une mesure administrative et ce, soit à compter de la transmission à la Commission du dossier constitué par la Société conformément à l'article 22, soit à compter de la transmission par la Commission du préavis visé à l'article 37 dans les autres cas.»

C'est tout le débat qu'on a souligné de part et d'autre dans nos discours d'hier à l'effet qu'on voulait arrêter les petits futés qui veulent contourner la loi. On se donne les moyens nécessaires pour arrêter les entourloupettes que cherchaient habilement certains individus à nous passer... à nous en passer un vite, en d'autres mots. Cet article-là devrait nous permettre d'éviter en tout cas une grande majorité de ces entourloupettes.

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

M. Brodeur: M. le Président, on en a parlé abondamment, je pense qu'on n'apportera aucun commentaire supplémentaire. Donc, nous sommes prêts à adopter l'article 8.

Le Président (M. Lachance): Très bien. L'article 8 est adopté. Alors...

M. Chevette: 9 est-il suspendu?

Le Président (M. Lachance): Oui, 9 est suspendu.

Une voix: ...on va attendre à 10.

M. Chevette: À 10, on a seulement qu'à attendre. On pourrait ajourner.

Le Président (M. Lachance): Oui. Alors, j'ai une bonne nouvelle.

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): La présidente de la Commission d'accès à l'information sera, selon mes informations, présente à 15 heures cet après-midi, et je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 24)

(Reprise à 15 h 8)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je rappelle le mandat de la commission, qui est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 32, Loi modifiant la Loi sur les transports et la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Au moment de suspendre nos travaux, nous en étions à l'adoption de certains articles et nous avons suspendu les articles 5, 6, 7 et 9 et 10, évidemment, le dernier article.

M. Chevette: M. le Président.

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

M. Chevette: M. le Président, je voudrais qu'on appelle à la table des témoins Mme la présidente de la Commission d'accès à l'information ainsi que ses collaborateurs.

Auditions (suite)

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, si vous voulez avancer, s'il vous plaît. Alors, bienvenue, madame, messieurs. Je vous prierais, pour les fins du *Journal des débats*, de bien vouloir vous identifier, Mme la présidente, ainsi que les personnes qui vous accompagnent.

Commission d'accès à l'information (CAI)

Mme Stoddart (Jennifer): D'accord. Merci, M. le Président. Je suis Jennifer Stoddart, présidente de la Commission d'accès à l'information. A ma gauche, le secrétaire des Services juridiques de la Commission, Me André Ouimet, et, à ma droite, Me Jean Laurent, analyste aux Services juridiques.

● (15 h 10) ●

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

M. Chevette: Oui, merci, M. le Président. Tout d'abord, vous me permettrez de m'excuser auprès de la Commission d'accès à l'information et de sa présidente pour avoir insisté beaucoup pour que vous soyez ici, un, parce que, d'abord, l'opposition et le gouvernement voulaient véritablement vous questionner. Depuis hier soir, au niveau de l'étude du principe, on est à des fins de session, donc les échéanciers sont assez bouleversés merci. Mais, comme vous vous étiez déjà permis de nous envoyer un avis à 7 h 55 alors qu'on devait étudier à 8 heures, on s'est crus habilités, même avec beaucoup de politesse, de vous convoquer avec quelques heures... Donc, c'est un peu... je sais que c'est pas... Vous étiez en réunion au Château Bonne Entente, mon chef de cabinet m'a fait rapport du malaise qu'on vous créait, mais, en toute honnêteté, je crois que le Parlement doit bénéficier des lumières de ces commissions qui ont été créées par l'Assemblée nationale et ça devient prioritaire dans l'action d'une commission comme la vôtre.

D'autant plus que j'ai suivi les débats par l'intermédiaire de la présidente, votre vis-à-vis à la Commission des transports, Mme Poupard, qui m'a relaté quotidiennement ou presque les discussions qui avaient lieu avec votre Commission, l'évolution du dossier. On a même cru à un moment donné qu'il y avait entente entre la Commission des transports et la Commission d'accès à l'information dans le débat, puisque, d'une part, la Commission des transports, c'est un tribunal administratif qui se doit de rendre des décisions les plus correctes possible et qui gère des législations qui lui sont confiées par le Parlement et qu'il y a de l'intérêt public majeur dans le cas, par exemple, de l'application de la 430. C'est très majeur. Il s'agit d'épurer l'industrie pour le plus grand profit et la plus grande sécurité des citoyens et des citoyennes du Québec. Et c'est à la demande de toute l'Association... des associations au complet recommandant qu'on fasse, qu'on procède à cette épuration de toute l'industrie où on retrouve 5 % des gens qui commettent 25 % des infractions. Et c'est connu publiquement, ça, j'en ai fait, des discours, je ne sais pas comment de temps là-dessus, et l'opposition en a fait, et tout le monde en a fait, puis on veut véritablement empêcher les fraudes.

Et je m'aperçois que, dans l'analyse que vous en faites, et là je vais affirmer des choses — si vous êtes pas d'accord, vous me contredirez, vous ferez comme d'habitude, c'est votre choix le plus strict... Mais je vous dirai, dans un premier temps, que je considère qu'il y a deux principes qui s'opposent. Il y a un principe de sécurité et également un principe de capacité de remplir des fonctions qui lui sont dévolues par l'Assemblée nationale, ça, c'est le côté de la Commission des transports, et vous, de votre côté, c'est une question de

confidentialité. Alors que, comme président du Comité de législation, quand j'ai fait procéder à l'adoption du projet de loi avant son dépôt à l'Assemblée nationale, pour toutes mesures de sécurité, on a fait ajouter que «tout nouveau règlement devra faire l'objet préalable d'une consultation auprès de la Commission d'accès à l'information», et il semble même que M. Ouimet, qui est signataire des deux avis négatifs, n'y entend rien ou ne veut rien savoir d'aucune façon, de quelque manière que ce soit, de trouver un *modus vivendi* pour que cette loi d'intérêt public puisse être appliquée. Et je vous donne un exemple: Si un entrepreneur a trouvé le truc pour nous bloquer via la Commission d'accès à l'information, il a seulement à transformer son bureau, chez eux, son adresse personnelle, puis nous voilà, on n'est plus capables de rien faire, puis, en même temps, on donne aux citoyens le pouvoir de contester les permis ou les demandes de permis sous une autre dénomination.

Moi, aujourd'hui, je ne vous demanderai pas, je prendrai pas la discussion que j'avais prise l'autre jour sur le partenariat public et privé, ça m'a rien donné. Je vais tout simplement vous demander: Puisque vous êtes contre, mais que vous êtes une créature d'État, pourriez-vous nous dire qu'est-ce qu'il faudrait faire?

Le Président (M. Lachance): Mme la présidente.

Mme Stoddart (Jennifer): M. le Président, M. le ministre. Mmes, MM. les députés... M. Chevette et Mmes, MM. les députés. Comme le ministre l'a laissé entendre, nous avons échangé beaucoup avec la Commission des transports sur la problématique qui est derrière cette initiative du législateur, et la Commission d'accès est extrêmement sensible au but visé par ce projet de loi et aux objectifs esquissés par le projet de loi, bien que ça soit pas sa compétence propre, donc elle ne se prononce pas là-dessus, mais elle comprend tout à fait le contexte qui amène ces suggestions-là.

Quant aux lettres écrites par Me Ouimet, le secrétaire, ces lettres-là reflètent les positions prises par les cinq commissaires, donc c'est pas Me Ouimet qui ne peut pas changer, vous comprenez, c'est des positions prises par les cinq commissaires en réunion de la Commission à deux reprises.

M. le ministre, en réponse à votre question, on n'a pas peut-être de réponse toute faite pour vous, parce que ce qu'on vous souligne, c'est vous, le législateur, qui devrait regarder et spécifier dans la loi quelles sont les modifications aux principes déjà contenus à la Loi d'accès que vous souhaitez apporter. Et donc, notre position est une position de principe, parce que nous sommes un organisme qui est voué à protéger les principes que vous avez votés, vous, le législateur, dans la Loi d'accès, loi que vous avez choisi de donner une prépondérance. Et on vous dit: Cette façon de modifier les principes dans la Loi d'accès, bien que dans les buts éminemment louables d'intérêt social sans doute très grands, devrait être faite dans la loi elle-même, on dit, et non pas dans le règlement, et c'est ce qui est la proposition, qu'il y ait une délégation à un niveau réglementaire, et c'est à ce niveau-là qu'on déterminera qu'est-ce qui est différent de ce qui est actuellement dans la Loi d'accès.

M. Chevette: Je vais revenir à ma question. Vous me demandez à toutes fins pratiques de mettre tout ça dans la loi. Ça, ce sont tous les renseignements demandés puis les directives. Ce qu'on vous demande, c'est à peu près l'équivalent des renseignements qu'il y a sur une liste électorale. On veut au moins avoir l'adresse, on veut pas que Jos Bleau qui porte tel nom de la compagnie Beaver asphalte, ou un autre, porte le nom maintenant à son domicile, puis qu'on soit pas capable de permettre à des individus de contester le changement de... Vous avez lu le projet de loi, vous connaissez les buts? C'est éviter les fraudes monumentales qui se produisent au moment où le dossier passe de la Société de l'assurance automobile à la Commission des transports. Si on suivait la logique des deux avis, on encouragerait formellement la fraude formelle. Qu'est-ce que vous répondez à ça?

Mme Stoddart (Jennifer): Je ne peux pas répondre à ça, M. le ministre, je pense, à votre satisfaction, parce que tout ce que je peux vous dire, c'est ce que la Loi d'accès permet actuellement, qu'est-ce qui a été fait dans le passé, et c'est quoi, la position de la Commission d'accès par rapport à une dérogation de ce principe. Cependant, on dit: C'est à vous, le législateur, de prendre cette décision. Si c'est mis dans un règlement comme vous proposez, évidemment, je comprends bien, le règlement nous serait envoyé pour examen à ce moment-là.

M. Chevette: Au préalable.

Mme Stoddart (Jennifer): Oui.

M. Chevette: Obligation législative en plus. C'est ça qu'on vous dit.

Mme Stoddart (Jennifer): Bien, c'est ça qui est marqué dans la loi actuellement.

M. Chevette: Sinon, qu'est-ce que ça donnerait, madame? Non, mais il faut quand même...

Mme Stoddart (Jennifer): C'est marqué: «Après consultation de la Commission d'accès à l'information, attribuer un caractère public.»

M. Chevette: Mais oui, mais avec... vous pouvez donner un avis public, on peut ajouter un avis public, j'ai rien contre ça, là. Mais ce que je vous dis: Poussez à l'extrême votre jugement dans vos avis, qu'est-ce que ça donnerait de donner des pouvoirs de contestation à des citoyens? Ou qu'est-ce que ça donnerait si ce n'est que pour protéger des gens qui contournent délibérément la loi en se cachant derrière vous pour pouvoir camoufler leur raison sociale? Je suis convaincu que la CAI peut pas adhérer à ça comme principe. Parce que, au-delà des principes qui prévalent pour la Commission, il y a des principes de justice naturelle puis de droit naturel.... Vous pouvez sûrement pas cautionner ça. Je vois pas la présidente me dire, après-midi, moi: Je suis d'accord pour qu'un gars se serve de l'anonymat de mes renseignements pour pouvoir partir en douce, de façon malhonnête, puis

pouvoir continuer à faire de la fraude alors qu'il est justement en instance de destitution de permis. Je suis sûr que vous êtes pas capable de me répondre oui à ça.

Mme Stoddart (Jennifer): Vous avez tout à fait raison, on n'est pas pour la fraude ou la malhonnêteté, mais c'est pas quelque chose où on a vraiment une compétence pour se prononcer. Mais, M. le ministre, nous, on ne peut que vous donner une réponse en vertu de notre loi. Mais, en essayant de regarder le dossier avec les juristes de la Commission des transports, on s'est rendu compte qu'il y a peut-être plusieurs aspects juridiques impliqués dans ce dossier. Donc, il y a peut-être d'autres possibilités, là, d'aborder ce problème-là que de simplement faisant une modification implicite de la Loi d'accès par voie réglementaire.

● (15 h 20) ●

Vous savez, la procédure elle-même... il y a des procédures juridiques où tous les renseignements qui sont mis de l'avant sont automatiquement publics parce que ce sont des procédures quasi judiciaires. Alors, vous savez, je pense qu'il y a peut-être plusieurs angles qui ont été pris en considération, et les implications de ces angles-là, et ce n'est pas un problème... une réponse simple.

M. Chevette: Mais, moi, je voulais faire remarquer à la Commission que, comme législateurs, on a l'obligation, nous aussi, de se conformer aux grandes lignes d'une loi, mais que, face à deux principes, on peut en prioriser un. Moi, madame, je vais vous donner le mien: Jamais je ne laisserai le public à la merci de fraudeurs sous prétexte qu'il ne faudrait pas donner des renseignements particuliers, qui empêcheraient la fraude et peut-être des conséquences graves pour la sécurité du monde. Moi, je vous donne ma priorité là-dessus. Et bien sûr que je vais aller devant le Parlement là-dessus, mais je suis surpris, je suis surpris qu'avec la précaution que l'on prenait pour ne pas... je n'ai pas l'intention que ça fasse le tour du Québec, de certaines folies de renseignements qui ne sont pas nécessaires, ce n'est pas ça. C'est pour ça qu'on acceptait spontanément de le soumettre à chaque fois. Mais une commission qui se voit soumettre à chaque fois puis qui peut donner des avis publics à chaque fois, elle est couverte, elle peut se coucher puis se barder comme il faut, puis pas de troubles.

C'est la façon en tout cas, la façon dogmatique dont la loi est appliquée qui m'étonne par rapport aux priorités d'une société, par rapport aux objectifs fondamentaux qui sous-tendent le projet de loi. Le projet de loi n° 32 n'a qu'un objectif très fondamental, et ça, je pense que c'est aussi fondamental, c'est de protéger la collectivité contre des abus de pouvoir d'individu qui passe de personne morale à son nom personnel pour se camoufler, pour dérober à la justice. Ça vous apparaît pas grave, ça? Est-ce que la loi d'accès à l'information aimerait savoir un jour — puis je pose la question — est-ce que la Commission d'accès à l'information aimerait savoir un jour qu'elle est tout simplement une caution pour des illégalités?

Mme Stoddart (Jennifer): Ce n'est pas... ce n'est pas notre rôle de cautionner ou de pas cautionner...

M. Ouimet (Marquette): M. le Président, une petite question de règlement.

Mme Stoddart (Jennifer): Pardon?

M. Ouimet (Marquette): Si vous permettez, Mme la présidente...

Mme Stoddart (Jennifer): Oui.

M. Ouimet (Marquette): ...une petite question de règlement. Est-ce qu'on va alterner? Est-ce que le ministre prend 20 minutes?

M. Chevette: Oui, 20 minutes.

M. Ouimet (Marquette): 20 minutes puis 20 minutes?

Le Président (M. Lachance): Oh oui! certainement qu'il y aura possibilité pour les députés de l'opposition d'intervenir, il y a aucun doute là-dessus.

M. Chevette: C'est de même qu'on fonctionne depuis le début.

M. Ouimet (Marquette): Oui, des fois, dans d'autres commissions, c'est par alternance.

Des voix: ...

Le Président (M. Lachance): Madame.

M. Chevette: Je m'excuse, Mme Stoddart...

Mme Stoddart (Jennifer): Oui, M. le ministre, en réponse à votre question, je vous ai dit que la Commission ayant pris connaissance des buts poursuivis dans ce projet de loi est extrêmement sensible à ces buts, elle ne peut que vous donner son avis par rapport à la loi dont elle a le mandat d'interpréter pour vous. C'est un avis. Vous, le législateur, vous décidez, tenant compte de notre avis, comment vous poursuivez vos objectifs de législateur.

M. Chevette: Mais vous êtes pas... vous lisez votre loi, vous l'interprétez, ça, c'est votre rôle essentiel, vous êtes nommés pour ça, mais vous êtes pas déconnectés des réalités. Si le législateur fait appel à vos services pour dire... Si vous êtes contre, quelle alternative proposeriez-vous? Pour sauvegarder le principe contre la fraude tout en respectant la loi sur la confidentialité, que vous dites, qu'est-ce que vous nous suggérez? Vous êtes pas démunis là-dessus, vous êtes pas sans avoir des idées de ce que vous devriez faire, surtout qu'on vous demande conseil. On vous fait venir ici pour vous demander conseil. Quel conseil me donnez-vous?

Mme Stoddart (Jennifer): D'accord, mais on a parlé de mettre des principes dans la loi. Parce que, si les principes peuvent être mis dans un règlement, on pourrait se poser la question: Est-ce qu'ils ne pourraient pas être mis dans la loi? Mais enfin, il semble que non.

Deuxièmement, je vous ai dit qu'il y a d'autres avenues qui impliquent le contexte juridique dans lequel ces renseignements-là sont fournis et la décision est prise, et ça, c'est évidemment un problème assez étendu, mais il y a d'autres façons, sauf que... de faire des modifications à la loi d'accès, et implicites.

M. Chevette: Quelles avenues? Vous dites qu'il y a d'autres avenues. Donnez-moi-z-en une?

Mme Stoddart (Jennifer): C'est-à-dire, M. le ministre, c'est peut-être des questions très spécialisées pour des juristes, mais le contexte dans lequel...

M. Chevette: Mais on est habitué d'en entendre.

Mme Stoddart (Jennifer): Oui, O.K., bon. J'ai compris que les décisions dont il est question ici sont des décisions qu'on qualifie de décisions administratives, en jargon des lois administratives, ce qui veut dire les renseignements personnels nominatifs fournis demeurent des renseignements nominatifs, à moins que spécifiquement la loi prévoit autrement. Si vous êtes devant une cour de justice ordinaire, un palais de justice ordinaire, les mêmes renseignements ont un caractère public en vertu de la Loi d'accès. C'est à cette problématique que je réfère.

M. Chevette: Je vais essayer d'interpréter ce que je comprends. Vous voulez me dire qu'on devrait changer de lieu pour faire juger ces causes puis mettre ça devant les tribunaux civils?

Mme Stoddart (Jennifer): Non, je veux dire que, si le geste posé d'adjudger — je pense qu'il s'agit d'adjudger des permis — par la Commission des transports est qualifié, en droit administratif, autrement, automatiquement ces renseignements deviendraient des renseignements publics.

M. Chevette: Mais, si on donne des pouvoirs de contestation à des individus de l'extérieur, de l'extérieur du réseau, par exemple... Dans le domaine des autobus, par exemple, ou dans le domaine, même, des permis de vrac anciennement, les gens pouvaient s'objecter à l'émission de permis. La même chose au niveau des alcools, ça existe dans d'autres lois au Québec. Si tu veux pas... Bien, il faut donc qu'il y ait un avis public. Telle personnalité morale ou physique veut avoir un permis de telle nature. Si vous ne permettez pas de l'afficher, si la personne a comprise... a compris, dis-je, que derrière son nom de famille, il peut même camoufler son adresse... Joseph Tremblay, au Lac-Saint-Jean, il y en a 47. Lequel Joseph Tremblay est visé par une proposition de la Commission des transports?

Puis je vous donne un autre exemple. Comment se fait-il... On est en face de cette situation, et j'aimerais que vous le compreniez, ça. On est devant une situation où l'individu, au Québec, par Internet... on peut aller voir qu'est-ce qu'il fait en passant par l'Ontario, on peut aller voir aux États-Unis, puis lui, il y est, son pedigree, son adresse personnelle est tout là. Puis ici, au Québec, il y a rien. On serait pas capable... Puis c'est ici qu'on a un tribunal administratif pour juger si on doit révoquer,

si on doit diminuer ou si on doit suspendre les permis. Je n'ai rien de concret, vous n'offrez pas d'alternative, et ça, je trouve ça... je trouve ça déplorable qu'il n'y ait pas d'alternative de proposée quand on vise une chose... c'est de rendre public... c'est de rendre service au grand public pour des fins aussi nobles que la sécurité des citoyens. Et je suis déçu. Vous pouvez y aller.

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

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Tout d'abord, bienvenue à Mme Stoddart et à la Commission. C'est pas un problème facile qu'on a, là, c'est pas un problème facile. Si on se remet en situation, on sait que présentement il y a un problème qui existe à la Commission des transports du Québec, où on rend des décisions concernant des exploitants de véhicules lourds qui sont récalcitrants, où on rend les décisions pour les rendre inaptes, pour des raisons souvent de sécurité, à prendre la route. Ces gens-là peuvent contourner l'application de la loi, en quelque sorte. Comme on dit au Québec, ils repartent sur un autre nom, puis on ne peut absolument rien faire, puisque ces renseignements-là ne sont pas disponibles ou ne sont pas autorisés à être divulgués, de telle sorte que certaines personnes plus ou moins honnêtes peuvent continuer quand même, même s'il y a des décisions qui sont prises par la Commission leur enlevant leur droit à la conduite de ces véhicules-là. Donc, c'est pas un problème facile, puisque ces gens-là contournent la volonté de l'Assemblée nationale, contournent la volonté de la loi, du législateur, et font en sorte qu'on contourne ce qui devrait normalement être une source de paix publique. Donc, on est devant un problème qui est difficile.

● (15 h 30) ●

D'un autre côté, on reconnaît aussi, on reconnaît aussi que la protection des renseignements personnels, c'est important, c'est excessivement important, et c'est pour ça qu'on désire vous consulter, puisqu'on est dans un peu... on a un problème, on a besoin d'un coup de main. On a besoin d'un coup de main. Peut-être que... je ne sais pas si la façon de procéder... j'ai bien entendu votre argumentaire disant que, vous, vous avez à administrer une loi et vous avez pas à administrer d'autres problèmes qui sont peut-être d'autres sources, qui sont la responsabilité du ministre ou la responsabilité d'un autre organisme.

On aurait aimé avoir une suggestion. Vous dites que c'est pas dans vos attributs et non dans vos pouvoirs. Sauf que je sais pas si on peut s'inspirer, s'inspirer d'autres cas. Il y a sûrement eu d'autres cas sur lesquels il y a eu une opinion de la Commission, où il y a eu une solution qui a été apportée. Je sais pas, suite à vos expériences personnelles, je sais pas si ça se fait seulement au Québec ou ailleurs.

On sait, par exemple, qu'en Ontario il y a des registres, dans ces cas-là, qui sont publics où on peut identifier, même si quelqu'un change de raison sociale ou de nom de société, qu'on peut les identifier. Est-ce qu'ailleurs... Est-ce que vous avez pris connaissance ailleurs des solutions qui auraient pu être apportées pour régler ce genre de problème là tout en préservant, en gardant confidentiels les renseignements personnels et

en pouvant, en toute honnêteté, appliquer les lois que les législateurs votent dans un Parlement?

Mme Stoddart (Jennifer): D'accord, M. le député. Comme j'ai dit, mais je le répète, là, la Commission est très, très sensible au contexte et au but visé par ce projet de loi. Et donc, une de nos suggestions, et je la reprends ici parce que vous demandez des solutions concrètes, c'est de nommer, d'essayer de nommer des renseignements qui auraient un caractère public. Alors, ça, ça demeure une question peut-être qui... peut-être qu'on n'a pas eu le temps d'élucider assez. Mais, nous, on croit qu'à un moment donné, que ce soit dans la loi ou éventuellement dans les règlements, ce qui est proposé ici, il faudrait avoir une nomenclature de renseignements qui seront déclarés publics. Et peut-être le temps a manqué, c'est ça qu'on n'a pas pu avoir parce que, comme M. le ministre a expliqué, semble-t-il, c'est trop complexe. Et ça, ça ouvrirait à son tour la porte au problème de déroger à des lois pour des choses dont on ne peut même pas faire une liste. Ça nous semble l'utilisation de beaucoup de discrétion. Mais les conseillers juridiques ont longuement travaillé sur le dossier. Il y a Me Ouimet qui peut-être pourrait vous éclairer et, ensuite, Me Laurent a une expérience dans la Loi sur les transports lourds dont il pourrait vous parler.

Le Président (M. Lachance): Me Ouimet.

M. Ouimet (André): Juste pour rappeler la difficulté, c'est que la Loi sur l'accès prévoit que, lorsqu'un organisme comme la Commission des transports exerce des fonctions qu'on qualifie d'administratives, à ce moment-là, les renseignements sont confidentiels. Si les fonctions d'un organisme sont qualifiées de quasi judiciaires au sens de la Loi sur l'accès, à ce moment-là, ils deviennent publics, ces renseignements-là. Donc, si, un jour, on venait à qualifier les actes de la Commission des transports de quasi judiciaires, il n'y en aurait plus, de problème. Les renseignements auraient un caractère public. Mais c'est pas la Commission d'accès à l'information qui va qualifier les actes que pose la Commission des transports. Ça va être un tribunal, à un moment donné, qui va avoir à trancher ça, comme un tribunal aura à trancher pour d'autres organismes. Jean Laurent va ajouter sur la loi dont on vient de parler.

M. Laurent (Jean): Alors, M. le député, vous mentionniez tout à l'heure à savoir s'il y avait des précédents. Je crois qu'il existe un précédent. La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds contenait la même problématique, et la réponse de la Commission, à ce moment-là, a été de demander d'inclure dans la loi les renseignements personnels qui se verraient conférer un caractère public. Et c'est ce qui a été fait, tout simplement. Parce que le questionnement de la Commission, dans le fond, c'est identifier quels sont les renseignements personnels qui se verront conférer un caractère public. C'est la seule question qui est demandée. C'est pas de reproduire un ensemble de formulaires, mais c'est de dire, par exemple, pour le registre un tel, c'est de dire, bon, le nom, l'adresse et le

numéro de téléphone ou des choses comme ça. C'est le questionnement qui est fait par la Commission.

M. Brodeur: Est-ce que je peux suggérer, par exemple: Si on apporterait un amendement à la loi qui décrirait de façon très spécifique les renseignements qui seraient inclus dans cette liste-là, par exemple, le nom, l'adresse, le numéro de téléphone et peut-être d'autres renseignements jugés nécessaires aux décisions de la Commission, est-ce qu'à ce moment-là vous nous dites que vous pourriez vous prononcer là-dessus de façon très claire?

Mme Stoddart (Jennifer): Oui, c'est ce qu'on demande, oui. Oui.

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, vous avez terminé?

(Consultation)

M. Chevette: On se substituera au ministère de la Justice. Ha, ha, ha! En tout cas, je pense qu'on pourra regarder, mais on peut pas présumer ici de qu'est-ce qui est assimilé au casier judiciaire. Ce serait pour le moins... le ministre de la Justice revendiquerait le droit lui-même de venir faire... si on parle de la suggestion que faisait madame.

M. Brodeur: C'est parce que ça va changer la nature d'un tribunal ou d'un tribunal administratif.

M. Chevette: Non, non, pas rien que ça. C'est parce qu'il y a pas une cause... il y a pas une cause qui est nécessairement pareille. Il y a des causes qui sont pas quasi judiciaires. Quand il s'agit de définir les pourtours, je sais pas, dans une zone de taxis, c'est pas judiciaires ça, mais d'autres... Puis ça prend des renseignements pareil, mais d'autres... Écoutez, il y a autant de diversités, là... Vous voyez-vous aller en loi d'amendement à chaque fois qu'on change une donnée qui varie selon la cause? Moi, je pense que la proposition qu'on va faire, si ça peut permettre le débat, c'est de s'entendre avec la Commission pour dire: Écoutez, on va s'engager formellement puis si c'est pas assez clair dans la loi à consulter la CAI à chaque fois, puis à travailler sur une procédure éventuelle avec la CAI et avec la Justice pour trouver quelque chose, parce que ça a pas de bon sens de s'opposer de même, alors que la législation a un but social et un but sécuritaire pour les citoyens. Ça marche pas, ça, qu'on s'oppose continuellement, puis qu'on trouve pas de solutions pour rendre justice au monde, là. Je pense pas que ce soit le but de la Commission, puis ce sera pas le but des Transports.

M. Brodeur: ...va à bâtons rompus, là, sans règle spécifique. S'il faut demander, à chaque fois qu'on prend une décision, l'opinion de la CAI, je pense...

M. Chevette: Je pense qu'on peut s'assujettir à ça, par exemple.

M. Brodeur: Peut-être, mais, là, on peut aussi imaginer que, même si la CAI donne son opinion, là, personne n'en est tenu, parce que la loi sera adoptée. Mais ce qu'on peut faire peut-être, c'est donner un cadre à ces renseignements-là qui seront rendus publics. Donc, on n'est pas obligé de dire quelles sont les femmes du type en question et s'il a des enfants.

M. Chevette: Oui, mais soyez sans crainte qu'on irait pas là non plus.

M. Brodeur: Non, mais on pourrait peut-être s'établir une liste de renseignements qui pourraient être divulgués et, à ce moment-là, la CAI pourrait...

M. Chevette: Mais on était peut-être mieux, dans ce cas-là, d'y aller à la pièce, parce que ça peut être un renseignement additionnel qu'on mettrait puis qu'il y aurait pas d'objection, parce que, si on commence à émettre une liste, puis on en oublie un, on va être obligé d'aller en amendement législatif parce qu'on a oublié une liste. Moi, je pense au pratique-pratique, là. Il me semble que la proposition qu'on fait, qu'on fait formellement d'aller à chaque fois à la Commission d'accès, c'est déjà contraignant, merci. Donc, si c'est déjà contraignant, merci, ça nous empêche pas, ça nous donne du temps pour travailler quand même sur une procédure plus globale, mais, là, avec le ministère de la Justice, c'est-à-dire c'est toute la question des tribunaux administratifs, ça.

Donc, je pense pas que ce soit de notre ressort, ici, mais, pour l'instant, on a une législation qui est importante et importante à court terme parce qu'il y a des gens qui, quand ils voient leur dossier devant la Commission de transports, s'en vont s'enregistrer sur leur nom personnel à leur maison, ils se frottent les mains, puis ils disent: On a l'appui de la CAI. Je suis pas certain que la CAI aimerait ça voir ça dans les journaux, parce que c'est pas ça, l'objectif de la CAI. L'objectif de la CAI, c'est pas de protéger les bandits, c'est de protéger un principe de renseignements personnels, alors qu'une réglementation peut être appropriée, à mon point de vue, à chaque cas qui lui serait présenté.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: Oui, merci, monsieur...

M. Onimet (Marquette): M. le Président, il y a pas eu d'alternance. Le ministre a pris quelques minutes, je voudrais juste faire quelques commentaires.

Mme Doyer: Bien, puisque le ministre intervient à chaque fois.

M. Onimet (Marquette): Ce sera pas très long, là, parce que le ministre tantôt était un peu dur à l'endroit de la Commission d'accès à l'information, mais je veux dire, c'est pas l'interlocuteur privilégié pour corriger le problème auquel nous sommes confrontés des deux côtés. On poursuit un objectif qui est très noble, mais un autre objectif... Il y a un autre principe fondamental que défend la Commission d'accès à

l'information, c'est le mandat que nous lui avons confié au cours des 20, 25 dernières années, c'est le respect de la vie privée des citoyens. Ça, c'est un principe qui est inscrit dans la Charte québécoise des droits et libertés de la personne. C'est un principe qui est inscrit également dans le Code civil du Québec pour lequel nous avons adopté à l'unanimité en 1994. C'est un principe également qui est enchâssé dans la loi dont l'application et la surveillance est confiée à la Commission d'accès à l'information.

Alors, je pense qu'il faut pas s'en prendre aux représentants de la Commission d'accès à l'information qui donnent deux avis...

M. Chevette: ...

M. Ouimet (Marquette): Bien, vous vous en êtes pas pris... Vous avez tenu des propos... c'est pas la première fois, là.

M. Chevette: Ils sont habitués d'être coriaces, bien plus que vous, voyons!

● (15 h 40) ●

M. Ouimet (Marquette): Vous critiquez, non, non, mais je vais juste terminer, M. le ministre. Vous critiquez, comme d'habitude. Vous n'entendez rien, vous ne voulez rien savoir. Puisque vous êtes contre, donc vous devriez nous dire c'est quoi, la solution. Moi, ça me rappelle, là, l'épisode de chercher des puces dans un nombril d'éléphant avec des gants de boxe, là. Chaque fois que la Commission d'accès à l'information donne...

Une voix: ...

M. Ouimet (Marquette): ...donne un avis qui ne fait pas l'affaire du ministre, le ministre s'en prend à l'interlocuteur, mais il faut comprendre que l'interlocuteur a un mandat. Son mandat n'est pas de gouverner, c'est votre mandat à vous, ça, M. le ministre, jusqu'à nouvel ordre. Eux doivent protéger les principes que l'Assemblée nationale leur a demandé de protéger. Leur demander d'outrepasser leur pouvoir par la suite...

Une voix: ...

M. Ouimet (Marquette): Alors, mais, écoutez, collectivement, on a demandé l'avis de la Commission d'accès à l'information, c'est un accroc aux principes. Donc, je pense qu'il faut être respectueux de l'institution, respectueux des avis qu'ils nous ont fournis puis, par la suite, retourner à la table de travail.

Et ce qu'ils vous disent, c'est que, comme Parlement, on pourrait outrepasser les principes défendus par l'Assemblée nationale, mais ça prend un débat au Parlement et, si on juge opportun, pour le dossier que vous défendez, de le faire, bien on le fera comme Parlement. Mais le mandat de la Commission d'accès à l'information, c'est de nous dire: Les dispositions de la loi ne respectent pas... Le respect de la vie privée, la Charte, le Code civil et puis également la loi constitutive d'accès à l'information et de protection de renseignements personnels et confidentiels, il faut s'en tenir à ça. Ça cause un problème, mais il faut retourner à la table de travail ou il faut faire un débat au

Parlement, mais, de grâce, il faut pas s'en prendre à la Commission d'accès à l'information en les attaquant d'être dogmatiques et de cautionner des bandits, là. Loin de là, leur intention! C'est de donner un avis que nous avons sollicité. Respectons leur opinion, un point, c'est tout.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: Merci, M. le Président. Alors, moi, j'avoue que j'arrive à la commission, ça fait pas longtemps que j'ai réintégré cette commission-là et je trouve ce débat-là quand même extrêmement intéressant. Et il nous ramène à notre rôle premier de parlementaires, mais surtout au niveau du gouvernement, des ministres et des commissions qui ont eu des responsabilités qui leur ont été déléguées par le gouvernement du Québec.

Alors, moi, je voudrais vous demander quelle est l'analogie que vous faites avec certains cas où, à quelque part, on a une certaine divulgation de renseignements qui permette aux gens, et même c'est voulu, d'identifier des personnes parce que... pour permettre au public, par exemple, de juger... Je vous donne des exemples. Bon, on parle de... Je suis pas capable de parler, de me concentrer quand il y en a qui parlent en même temps que moi, M. le Président... quand je fais une intervention.

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Allez-y, Mme la députée.

Mme Doyer: Merci. Alors, il y a la question des personnes physiques, la question des personnes morales. Et là on parle de services de transport, on parle de personnes qui ont, dans le fond, le droit de circuler sur les routes publiques du Québec. Et il y a des exemples où, à un moment donné, on va chercher des renseignements et que même le public doit avoir ces renseignements. Je parle de salubrité publique, par exemple. Au niveau de la restauration, souvent, on voit: Tel restaurant a été déclaré insalubre, et les gens sont informés, mettons, de ce qui s'est passé, et on est capable à quelque part d'identifier et même dans des petits milieux, parce que les gens se connaissent, par exemple. À Montréal, c'est peut-être plus difficile, mais, dans les petits milieux, on se connaît. Donc, les propriétaires peuvent être identifiés.

Il y a les permis de pratique. Souvent, on a des fois des ordres professionnels, infirmières, médecins, ingénieurs, des avocats, qui ont contrevenu aux règles de l'art de la pratique de leur profession et on est capable d'identifier en quelque part ces personnes-là. On a des travailleurs et travailleuses autonomes; ils vont travailler chez eux dans leur maison. On est capable d'identifier qu'ils sont chez eux dans leur maison.

Alors, moi, le principe à la base de ça, c'est qu'il peut y avoir une espèce de trou de souris par lequel les gens vont passer pour frauder, pour avoir des actions qui ne sont pas souhaitées avec comme objectif la protection, le bien public. Alors, moi, je prends aussi l'exemple des faillites, la solvabilité. C'est important

qu'à un moment donné, lors d'une faillite personnelle, un individu, il y a pas une entreprise, mais on voit son nom dans le journal, il a fait faillite, il déclare... et ça peut être une entreprise aussi, mais on est capable de les identifier.

Alors, moi, je vous demande: Est-ce qu'il pourrait pas y avoir des balises? Parce que, dans le fond, c'est comme un équilibre de pouvoirs entre votre Commission et celle des transports où on doit avoir des balises, mais en même temps plus de pouvoirs à la Commission des transports pour pouvoir exercer sa mission de contrôle sur des choses qui ne doivent pas se produire pour la sécurité du public, pour la sécurité des transports.

Et, ce matin, quelque chose qui a été dit — et je conclus là-dessus — c'est que notre ministre, M. Chevrette, notre ministre des Transports nous disait que 25 % de ce qui arrive en termes de fraude, c'est commis par 5 % des contrevenants. Alors, pour l'ensemble, les 95 %, là, c'est correct, ça va, mais c'est pour le 5 %. Et, à quelque part aussi, il faut bien les identifier, ces personnes-là justement. Et c'est au service de la Commission des transports; ça sera peut-être même pas publicisé, juste quand ça va avoir été jugé, et tout, puis qu'on va les retirer de la route. Au pire, c'est ça.

Mais il me semble que c'est pour votre usage à vous, pour pouvoir être capable de juger si on les laisse sur la route ou pas, par exemple, parce qu'ils ont commis des accidents. Aux États-Unis, y en veulent plus, on Ontario... Mais, nous, y sont pas capables, nous autres, de juger de ça parce qu'ils sont pas capables d'aller chercher des renseignements qui sont nécessaires. Ça fait que les gens se sauvent en mettant l'entreprise au nom du conjoint, de la conjointe, de mon oncle, ma tante, petit frère ou petite sœur. Alors, moi, c'est un peu comme ça, le bien public versus une protection de confidentialité qui m'apparaît des fois à questionner. Voilà!

Mme Stoddart (Jennifer): Merci, Mme la députée. Effectivement, le bien public est un critère extrêmement important. Et, dans l'application de la Loi de l'accès, il se résume au critère de la nécessité. Et la Commission d'accès, régulièrement à ses séances qui sont à peu près mensuelles, approuve des situations dans lesquelles des renseignements, jusque-là des renseignements nominatifs dans les lois, ont un caractère public pour des raisons de sécurité publique, de sécurité civile, de protection des individus, etc. Il y en a eu plusieurs au cours de l'année. On va publier notre rapport annuel et on pourra revenir devant peut-être une autre commission cet automne. Vous allez voir que, régulièrement, on regarde ça.

Ce que tous les autres exemples ont peut-être en commun et ce qu'on ne retrouve pas ici, c'est pas que les buts sont moins socialement nécessaires, c'est que la Commission d'accès est pas capable de voir qu'est-ce que c'est qui serait différent dans la loi. Ce serait quel renseignement exactement? C'est-u juste l'adresse civique de la personne? Est-ce que c'est son compte de banque? Est-ce que... Qu'est-ce que c'est? Et ça, c'est un principe très, très important en protection de renseignements personnels. Faut pas ouvrir une loi de sorte que n'importe quoi à un moment donné devienne

public, ça peut nous affecter tous. Le législateur a dit: La règle, c'est l'accès, sauf pour ce qui est spécifiquement nominatif, et voici ce qui est nominatif, où est-ce qu'il y a ce caractère-là. Donc, il faut être très, très prudent avant d'estomper les frontières entre ce qu'on juge, comme société, être accessible au public, et c'est ce qui nous revient, nous, comme individus, comme partie de notre vie privée.

Et le problème de la Commission des transports, c'est qu'ils font affaire avec des gens qui jouent sur ces deux tableaux-là et qui se cachent peut-être, m'a-t-on dit, derrière le caractère renseignements nominatifs pour pas mettre devant le public des choses qui peut-être concernent le public, la sécurité, les transports, et tout ça. C'est ça, le contexte qu'on nous a esquissé.

Alors, nous, tout ce qu'on dit, Mme la députée, c'est: Donnez-nous la liste... ce que disent les commissaires: Donnez-nous la liste des choses qui changeraient de «privé» à «public». Et on pense que ça, c'est un principe important parce que la loi nous le suggère, la loi qu'on doit interpréter. On ne prend pas ça de nulle part ailleurs que dans la loi qu'on nous a donné le mandat d'interpréter. Faut pas changer rapidement les choses de catégorie, surtout des parties de notre vie privée qui deviennent publiques. Faut savoir qu'est-ce que c'est qu'on va changer de «privé» en «public». Donc, c'est cette liste-là de choses qu'on demande dans la loi qu'on n'a pas trouvée, et d'où l'avis que vous avez lu.

M. Chevrette: Si vous avez la possibilité, Mme la présidente, de vous prononcer sur chaque fois qu'on va demander un renseignement, vous allez défendre vos principes que vous défendiez toujours?

Mme Stoddart (Jennifer): Oui, on va appliquer nos principes, oui.

● (15 h 50) ●

M. Chevrette: Moi, on me dit très sincèrement là — puis j'ai pas de raison d'en douter 30 secondes, là — quand vous arrivez à la liste électorale permanente, il y a le nom, il y a l'adresse, il y a même le numéro... la date de naissance. Vous avez étudié comme il faut la loi, ce qu'on vous a demandé? Dites-moi, à part de l'adresse personnelle, quels renseignements deviendraient une atteinte à la vie privée de ces citoyens, alors que ce que je recherche... Si vous avez bien lu la loi, on propose qu'elle peut, par règlement, après consultation de la Commission d'accès à l'information, attribuer un caractère public aux renseignements personnels de ce registre qu'elle détermine. Exactement conforme à votre article 55, madame, qui dit ceci: «Un renseignement personnel qui a un caractère public en vertu de la loi n'est pas nominatif.»

Donc, sans être avocat puis vouloir jouer au juriste, lisez l'article 55, regardez la loi, l'article 5 de notre projet de loi, puis dites-moi, à part de l'adresse... Parce que ce que c'est qu'on veut contrer, c'est quoi? On veut contrer l'individu qui décide de s'en aller dans son sous-sol, sachant que vous allez être obligés de dire: Joseph Tremblay, pouf, Jonquière. Si vous dites rue Racine, Jonquière, ben là, vous savez très bien que c'est l'individu qui opère sous un autre nom, mais qui était propriétaire de, puis qui s'est camouflé en vertu d'une loi qui le protège.

Je ne sais pas si vous comprenez bien. Je pense qu'on répond même, on répond même à votre suggestion de tantôt, à l'article 55 de votre loi, qui dit que c'est plus nominatif le jour où, par règlement, et pour des raisons tout simplement d'honnêteté, de sécurité puis de santé du public... On le fait dans l'article 5, on se conforme à l'article 55, et automatiquement la Commission pourrait toujours... Mais j'aimerais ça que vous me disiez quels sont les renseignements, dans toute la brique qu'on vous a montrée, qui chatouillent, autres que l'adresse. Autres que l'adresse, dites-moi-z-en un. Je vous en demande pas beaucoup, je vous en demande un.

Mme Stoddart (Jennifer): Je suis un peu mal prise pour répondre à votre question à l'instant, M. le ministre, parce qu'on n'a pas voulu faire le travail à la place du législateur de décider quels renseignements là-dedans sont utiles pour le travail de la Commission des transports, d'accord? Tout ce qu'on nous dit, c'est... Tout ce qu'on dit, c'est: Vous choisissez les renseignements nominatifs, actuellement qui sont nominatifs, dont la Commission aurait besoin, et, de préférence, mettez-les dans la loi, parce que déroger une loi prépondérante, normalement, ça se fait dans une loi. C'est juste ça.

Donc, on ne veut pas faire ni le travail du législateur à sa place, encore moins faire le travail de la Commission des transports qui est expert dans le domaine.

M. Chevrete: Bon. O.K. Je comprends que vous voulez pas faire le travail du législateur, mais vous émettez des réticences au travail du législateur, puis c'est votre droit, on l'a demandé. On l'a demandé d'aller vous voir puis d'avoir des avis, mais ce qu'on vous dit: On peut pas juger exclusivement théorique, cette histoire-là. Sur le plan pratique, moi, on m'informe que vos gens savent très bien la ribambelle des règlements ou des... Ils savent exactement que ce qu'on peut demander, c'est pour appliquer toute la question d'une entreprise qui serait en fraude. On fait une loi pour ça.

Le seul point litigieux, c'est l'adresse quand un individu se camoufle dans son sous-sol. Et l'adresse, écoutez, on l'a pour les listes électorales, on l'a pour les permis d'alcool, on l'a pour toutes. Puis on vous dit qu'à l'article 5 on va l'amender dans ce sens-là puis se conformer à 55, puis ça ne marche pas plus. J'aimerais ça, savoir qu'est-ce qui marcherait.

Mme Stoddart (Jennifer): Bien, en tout cas, je suis peut-être à court d'exemples, M. le ministre, mais il me semble qu'on se rejoint. Ce que, nous, on demande, c'est que vous mettiez cette liste-là dans la loi, c'est ce qu'on vous suggérerait. Vous, vous avez une autre solution, là, de mettre ça dans les règlements. On vous a fait part de notre avis, c'est à vous, le législateur, de prendre la décision en tenant compte de notre avis comme d'autres impératifs...

M. Chevrete: À quelle place dans notre loi?

Mme Stoddart (Jennifer): ...qui vous guident comme législateur.

M. Chevrete: Oui, mais, si on marque dans la loi qu'à chaque fois on va aller vous voir, quand on va

modifier un règlement, au lieu de se promener continuellement... En tout cas, moi, je demeure convaincu, pour tous les briefings que j'ai eus là-dessus, là, je suis convaincu que c'est la question de l'adresse, mais c'est précisément pour ça, pour qu'on puisse véritablement empêcher les fraudeurs puis empêcher qu'il y ait du monde qui opèrent sous un faux nom, avec une couverture légale parce que c'est un renseignement personnel. On légiférerait pas autrement si on avait eu le droit, madame. On pourrait...

Le but de la loi est de protéger contre les bandits, contre les fraudeurs. Donc, moi, je veux bien consentir à ce que mon style est pas correct, là, mais, au-delà du style, là, parce que la liberté des uns peut pas entraver la liberté des autres, madame, dans le droit aussi, jusqu'où une liberté peut aller pour brimer la liberté de tous les autres? Un individu pourrait brimer tous les droits de sécurité, de santé ou publics parce qu'il a un droit à sa confidentialité. Je ne crois pas que ce soit l'esprit de toutes les lois passées au Québec. On ne légiférerait pas si on n'avait pas les moyens de légiférer, là, de dire: On va changer le cours des choses pour enlever des bandits. On s'en est rendu compte, madame, que, dès qu'un dossier s'en va devant la Commission des transports, il y en a qui s'empressent de s'en aller chez eux. Puis je ne voudrais pas qu'il sorte que le gouvernement a des institutions qui couvrent ces gens. Donc, si je ne veux pas ça, il faut que je me trouve une solution pour qu'on puisse permettre d'éviter ces aberrations-là. Et quelle est la position la plus «safe» ou la plus sûre que de dire qu'à chaque fois vous allez être consultés, et on vous le marque textuellement. C'est déjà un grand pas ça, non?

Mme Stoddart (Jennifer): Certainement mieux que de ne pas être consultés, là, dans cette manière, oui.

M. Chevrete: Bon, bien, je vous remercie.

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

M. Brodeur: Oui. Tout en cherchant la solution au problème... Si je peux faire un peu un résumé de la situation, je comprends quel est le mandat de la Commission et vous devez vous en tenir au mandat en question. Ce que je comprends de votre message, c'est que, si on adopte telle quelle la loi n° 32, cette loi-là ne sera pas conforme à certaines lois du Québec ni à la Charte des droits et libertés, ni à plusieurs lois qui nous régissent. Donc, ce projet-là pourrait être attaqué éventuellement devant les tribunaux et être en fin de compte déclaré, là, illégal ou non conforme, là, aux droits qui nous gouvernent. Est-ce qu'on peut comprendre ça?

Mme Stoddart (Jennifer): Oui, c'est possible. De notre avis... Vous avez, je pense, copie de nos deux avis qui sont assez succincts. Je pense que j'ai mentionné que le principe est de penser que des dérogations expresses ou implicites de la Loi d'accès, ce sont dans les lois. Ça toujours été la position de la Commission et, d'après ce que j'ai compris, la position du législateur. Mais on n'a pas fait de recherche

exhaustive là-dessus, sauf peut-être exception, une exception, je pense. Mais on n'a pas vraiment fait une étude juridique de savoir si, le fait qu'une loi est prépondérante, la modification implicite est par règlement, qu'est-ce que les tribunaux en diraient, là.

M. Brodeur: Si vous me dites que, tel que rédigé, vous n'êtes pas d'accord avec parce qu'il y aurait divulgation de renseignements personnels... Donc, on sait que les lois... la Charte des droits et libertés de la personne l'interdit. Donc, vous nous dites, vous nous avertissez que, si on procède de cette façon-là, vous n'êtes pas d'accord à cause des lois qui vous régissent et des lois sur lesquelles vous vous basez pour nous donner une opinion. Donc, vous voulez nous dire aussi que, si on ne fait pas d'amendement, qu'on adopte ça tel quel, on est en danger justement que cette loi-là soit attaquée devant les tribunaux et jugée, comment dire, illégale.

Mme Stoddart (Jennifer): ...

M. Brodeur: Et non valide.

Mme Stoddart (Jennifer): Écoutez, je vais reprendre notre avis qui est assez...

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a un risque?

Mme Stoddart (Jennifer): ...assez laconique et qui dit: «La Commission [...] ne peut donner son aval aux propositions de modifications mentionnées précédemment. En effet, la Commission considère que la décision de conférer un caractère public à un renseignement personnel revient au législateur.» D'où notre demande que la liste des renseignements soit dans la loi.

Dans la loi, ici, il y a une proposition alternative qui est de procéder par voie de règlement, laquelle étant soumise à la Commission d'accès pour approbation. Qu'est-ce qui arriverait d'un cas où on conteste l'application d'un règlement, lequel avait été soumis à la Commission d'accès, et la Commission d'accès avait donné son approbation? Prenez cette hypothèse-là. Je pense que c'est... On est dans du droit nouveau. À mon avis, la jurisprudence n'a pas exploré encore...

M. Brodeur: ...que vous me donnez, vous êtes une Commission qui est quand même préventive, là. Vous nous dites: Attention! Il y a danger. Si j'ai bien compris, il y aurait un risque.

Mme Stoddart (Jennifer): Bien, on dit...

M. Brodeur: Je veux en venir à d'autre chose par la suite, mais il y aurait un risque.

Mme Stoddart (Jennifer): La commissaire... Les commissaires, par la voie de la Commission, réunis ensemble disent: On ne peut pas donner notre approbation ou notre aval enfin à ce qui est proposé, qui est de procéder dans la réglementation à changer le caractère des renseignements nominatifs pour qu'ils aient un caractère public.

M. Brodeur: Je comprends que vous ne vouliez pas vous mettre la main dans le tordeur là, sauf que je...

Mme Stoddart (Jennifer): Mais enfin, c'est une question juridique. On ne peut pas se prononcer à l'avance.

• (16 heures) •

M. Brodeur: Je veux arriver... S'il y a risque, donc, il faut établir... il faut trouver une solution pour arriver à régler ce problème-là. Tantôt, vous avez dit: Il y a peut-être deux possibilités. Présentez-nous une liste des renseignements qui seront divulgués et vous nous direz oui ou non. On s'attend à ce que, si l'adresse de la personne est dans les renseignements divulgués, vous allez nous dire probablement: Non, c'est pas conforme à la loi, c'est pas conforme aux objectifs.

Mme Stoddart (Jennifer): On n'a jamais discuté de renseignements précis, M. le député. Je ne peux pas me prononcer aujourd'hui, moi, à titre personnel, sur ces renseignements-là parce qu'on n'a jamais vu de liste de renseignements, nous, la Commission, pour se prononcer là-dessus. Ce qu'on dit, c'est: Donnez-nous une liste de renseignements avec des exemples de comment... pourquoi, la nécessité de changer le caractère de ces renseignements pour qu'ils revêtent un caractère public, et on va vous donner notre opinion, à ce moment-là.

M. Brodeur: Donc, si on vous fournit... On a deux possibilités, je crois, en bout de piste, là: on vous fournit une liste... Je pense qu'on a un ensemble de renseignements, là, qui normalement devraient être... devraient faire partie de ces renseignements-là. Si vous nous dites oui, ça serait la solution idéale pour amender la loi et l'adopter rapidement; si vous nous dites non, à ce moment-là il faut transformer du moins une partie du Tribunal administratif en un tribunal quasi judiciaire pour, en fin de compte, valider des décisions de transmettre des renseignements confidentiels. Est-ce que c'est ces deux solutions-là qui sont envisagées: soit, un, on fournit la liste puis vous dites oui? Si vous dites oui, c'est parfait; si vous dites non, il faut transformer au moins une partie du Tribunal en tribunal quasi judiciaire pour que ce soit légal. Est-ce que c'est bien ça?

Mme Stoddart (Jennifer): Bien, c'est les deux possibilités qu'on a évoquées. Enfin, l'un, c'est... La première, c'est la position de la Commission, si c'est dans la loi, et on peut regarder la liste, on peut possiblement donner notre impression. Je dis «possiblement» parce que je peux pas parler à l'avance de n'importe quel renseignement, mais c'est ce qu'on a fait à maintes reprises dans le passé lorsque le critère de nécessité le justifie, quand on en a besoin. Donc, si on peut nous soumettre cette liste-là, on pourrait regarder, les commissaires pourraient donner leur opinion.

La deuxième possibilité, j'évoquais pour essayer de dire qu'il y avait d'autres exemples et pourquoi ce débat, qui est quand même... ou cet échange, qui est quand même sur un sujet extrêmement complexe, doit se faire tenant compte des structures précises dans lesquelles ces renseignements sont qualifiés de publics ou nominatifs.

M. Brodeur: Hypothétiquement, si vous avez la liste entre les mains ou si on vous la soumet, la liste, est-ce qu'on peut s'attendre à une réponse dans un délai très, très rapide?

M. Chevette: Le problème, c'est pas ça. Ils veulent pas la voie réglementaire, ils veulent avoir un amendement législatif avec la liste. C'est pas du tout ça. Puis madame s'est pas prononcée sur le fond des chartes, madame s'est pas prononcée du tout en disant que les chartes n'étaient pas respectées, elle pourrait même pas le faire, parce que c'est en vertu du règlement qu'elle pourrait constater qu'il y a violation ou non, et elle sera consultée avant. Elle peut pas affirmer à ce stade-ci. Puis j'aimerais voir, tester mon interprétation autant que la vôtre, parce que madame n'a jamais dit que c'était illégal, la loi, elle a dit: C'est au législateur à se prononcer, si j'ai bien compris ce qu'elle a dit. Si c'est au législateur, c'est donc à nous.

Cependant, ils peuvent favoriser un libellé législatif qui leur apparaît plus conforme à leurs principes, mais ça veut pas dire que la loi est illégale. Chaque règlement pourrait être très légal puis vous pourriez donner des avis juridiques positifs à chaque règlement. Vrai ou faux? Donc, vous pourriez pas décréter qu'il y a des renseignements personnels qui sont violés. À partir de là, là, moi, je m'excuse, mais on peut pas donner 40 interprétations à des propos. Là, à ce que je sache, vous avez donné un avis de Commission au législateur, puis nous autres, on dit: Oui, le législateur va soumettre à des avis chaque fois qu'il y aura des renseignements, et on se fie sur vous pour nous dire si c'est pas bon ou c'est bon. Puis, si c'est pas bon, je sais que vous allez le dire. Puis, si ça sort pas par vous, ça va sortir par d'autre chose. Je sais comment ça sort. Donc, je suis pas inquiet là-dessus, vous avez des bons tuyaux.

Donc, à partir de là, l'important, c'est véritablement qu'on ait la possibilité à chaque fois de tester si les droits sont sauvegardés, mais on peut pas présumer aujourd'hui que les règlements seront à l'encontre des chartes. On peut pas... on peut pas conclure aujourd'hui qu'on peut présumer qu'on violera des droits et libertés individuels. Pas du tout. On dit tout simplement: On s'entend pas sur le type de mécanique. Madame propose, au nom de la Commission, que ce soit une liste dans une législation, alors que... et que pour être apparenté au judiciaire on aurait la possibilité de le faire, mais c'est pas le cas dans tous les cas. Dans certains cas, c'est quasi judiciaire; puis dans d'autres, ça ne l'est pas, on dit qu'on va le soumettre à chaque fois. Et je suppose que la Commission, avec cette certitude-là, a joué son rôle en nous disant: J'aurai à me prononcer au moins sur chaque cas, et, face aux libertés des personnes et aux droits des personnes, il n'y a pas de violation de droits présentement, et c'est pas ce que j'ai compris de vos propos depuis le début.

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

M. Ouimet (Marquette): M. le Président, on va simplifier les choses, on part de deux principes. Le ministre et la commission parlementaire demandent un

avis à la Commission d'accès à l'information. Un avis pour quoi? Pour savoir si les dispositions de la loi sont conformes à la loi que défend la Commission d'accès à l'information. Première réponse, c'est un avis défavorable. On redemande un avis en apportant des modifications législatives. Deuxième réponse, c'est toujours défavorable. Défavorable à quoi? Pourquoi est-ce qu'on émet un avis défavorable? C'est parce que, de l'avis de la Commission d'accès à l'information, ça ne respecte pas les dispositions de la Loi sur l'accès aux documents et de la protection des renseignements personnels. Il faut partir de ça. Je ne pense pas que la Commission donne un avis en vase clos, là, elle le donne en fonction de la loi qu'elle doit interpréter. Et on est face à deux avis défavorables. Maintenant, on...

M. Chevette: Oui. Je peux-tu vous arrêter?

M. Ouimet (Marquette): Je vais juste terminer.

M. Chevette: Quel point qui est non conforme?

M. Ouimet (Marquette): Je vais juste terminer là-dessus. Maintenant, ce n'est qu'un avis de la Commission d'accès à l'information, un tribunal pourrait avoir une tout autre décision, et ultimement une Cour d'appel pourrait invalider la décision d'un tribunal inférieur. La vérité absolue, ce n'est que la Cour suprême du Canada qui la possède parce que c'est le dernier tribunal, c'est le tribunal de dernière instance. Mais, pour l'instant, avec les années et l'expertise développée par la Commission d'accès à l'information, elle nous dit dans ses deux avis que ce n'est pas conforme à la loi. Il faut partir avec ça.

M. Chevette: Mais je reviens...

M. Ouimet (Marquette): Dans la loi est inscrit le principe fondamental du droit à la vie privée des citoyens.

M. Chevette: Mais ça, je suis d'accord avec vous, puis je partage ce point de vue là, mais en quoi la Commission... Pour être très honnête — puis qu'ils me le disent, là — en quoi la Commission peut me dire que je viole par règlement, que je viole des droits, tant et aussi longtemps qu'ils n'ont pas vu les règlements devant eux autres? Elle l'a dit même qu'elle n'a pas étudié les règlements. Je suis ce que madame a dit, moi, là. Donc, madame ne peut pas dire à ce moment-ci que le projet de loi viole les droits — c'est impossible que madame dise ça, c'est une juriste en plus — elle pourra le dire si un règlement viole des données. Mais tant et aussi longtemps qu'elle n'a pas le règlement sous les yeux, elle peut pas affirmer ça. Faites-y pas dire qu'est-ce qu'elle a pas dit. C'est pas ce qu'elle a dit, elle a dit: C'est au législateur à se brancher. Nous, on préférerait, comme Commission, on préférerait avoir une liste de sujets. C'est ça qu'elle dit. Mais elle ne dit pas que nos éventuels règlements, qui seront soumis à sa consultation, sont ultra vires. Elle pourra le dire quand elle verra le règlement puis qu'elle verra la nature des renseignements qu'on veut rendre publics; mais, avant, elle peut pas le dire.

Franchement, là, je suis pas un maître en droit, mais j'ai été assez longtemps président du Comité de législation pour vous dire qu'on peut pas présumer de ce que sera un règlement. En droit, on présume pas, on interprète. Elle peut pas interpréter quelque chose qu'elle a pas sous les yeux. Elle a dit qu'elle n'en avait pas. Et je vous demanderais de réagir à ces propos, madame. Est-ce que j'erre en droit, oui ou non?

Mme Stoddart (Jennifer): Ha, ha, ha! Peut-être que je veux juste reprendre notre position. On a donné un avis en vertu de la loi, dans lequel la Commission dit: Elle peut pas donner son aval à la solution actuelle, qui est de mettre dans un règlement les renseignements qui changeraient de caractère nominatif au caractère public. Ça, c'est l'essentiel de ce qu'on dit. Cependant, on dit aussi: Vous, vous avez cette proposition-là devant vous, et c'est à vous de légiférer tenant compte des autres objectifs dont vous avez fait part si longuement aujourd'hui et dont la Commission des transports nous a fait part.

Le Président (M. Lachance): Bon, de façon claire, madame, ce que vous venez de dire, là, il me semble que c'est clair pour tout le monde. Vous donnez un avis, vous dites: Ça nous convient pas, mais c'est à vous à décider, les législateurs.

M. Ouimet (Marquette): C'est à nous à décider si on veut surseoir aux différents principes dans la loi. C'est ça qu'on nous dit, là: Si vous voulez faire ce débat-là, si vous voulez faire ce débat-là, libres à vous, vous pouvez contourner vos propres lois à l'Assemblée nationale. D'ailleurs, on le fait régulièrement, on dit: Nonobstant les dispositions de telle loi et l'article de telle loi, on dit que celle-ci a préséance, on le fait régulièrement. Maintenant, est-ce que le ministre est prêt à le faire? Ça, c'est une autre question. Mais c'est pas à la Commission d'accès à l'information à trouver solution au problème du ministre.

M. Chevette: Non, je dis pas que c'est le problème... que c'est à la Commission d'accès, j'ai essayé de voir s'il y avait des suggestions, j'ai tendu ma ligne.

M. Ouimet (Marquette): Oui, oui.

M. Chevette: Puis y a pas eu de poisson au bout!

● (16 h 10) ●

M. Ouimet (Marquette): Bien oui, il y en a eu deux, là.

M. Chevette: Non, je m'excuse, parce que madame a très bien dit que c'était une... que c'est à l'Assemblée nationale à décider...

M. Ouimet (Marquette): C'est deux qui vous conviennent pas, M. le ministre, mais ils vous ont donné deux...

M. Chevette: Non, non, je m'excuse.

M. Ouimet (Marquette): ...deux hypothèses.

M. Chevette: Je ne retiendrais pas, mais d'aucune façon... Puis j'espère que vous non plus, vous ne pouvez pas retenir qu'il y a condamnation d'une règlement qu'elle n'a pas eu sous les yeux. Je la connais assez intelligente pour ne pas répondre ça, elle, en tout cas. Vous ne répondriez pas qu'un règlement est invalide et va à l'encontre des droits quand vous l'auriez pas vu, n'est-ce pas? Vous commenceriez par le voir, par l'étudier puis par juger. Je suppose ce c'est à peu près ça, la démarche. On appelle ça la «méthodologie du travail intellectuel». Il faut commencer par regarder, analyser puis juger. Ça, ça m'apparaît minimal.

Ce que je dis à ce moment-là, c'est vrai qu'on aurait pu mettre une liste comme vous vouliez, mais une liste... Comme c'est une diversité de cas comme c'est pas possible — il y en a qui sont quasi judiciaires, d'autres qui sont tout simplement administratifs — on dit: On préfère y aller à chaque fois, parce qu'on va y aller purement et simplement quand ça va être très corsé puis que ça peut créer des préjudices. Sinon, c'est des formules administratives que tout le monde remplit puis qui ont pas nécessairement appel au public.

Je suis même surpris. Entre vous et moi, là, je suis même surpris qu'il y ait pas eu entente entre la Commission des transports et la Commission d'accès là-dessus. Je suis même très, très surpris parce que théoriquement, avec une clause comme celle qu'on écrit, là, qu'on s'engage dans la législation, à chaque règlement, à aller devant la Commission, ça doit dénoter une certaine bonne volonté, Mme la présidente, n'est-ce pas? Puis une volonté de respecter votre loi. Je suis surpris, je vous avoue, du cheminement de ce dossier, personnellement. Parce que, si on avait dit: C'est une fin de non-recevoir, on va pas devant la Commission puis on tranche, là, j'aurais compris beaucoup plus l'acharnement de la CAI à dire: Écoute, ma loi, tu vas la faire respecter, m'a me rendre... m'a me rendre aux plus hauts sommets à l'Assemblée nationale. Mais, c'est pas ça qui est dans le projet de loi. Dans le projet de loi, c'est de dire: On a une ribambelle de sujets qui, s'il fallait qu'on mette ça dans la loi, il y aurait tout simplement plus... une liste plus forte que tous les articles de la législation. Alors que bien souvent c'est juste de l'administratif.

Donc, revenant de ma surprise du fait qu'il y a pas eu entente sur le cheminement, moi, je prétends qu'avec la clause qui nous oblige, qui nous force, comme Commission des transports, à aller devant vous chaque fois, vous allez pouvoir juger des droits des personnes à chaque fois qu'on va présenter un règlement. Et, c'est une police d'assurance pour le citoyen et la citoyenne. C'est pas... On se soustrait pas à l'obligation de la Commission d'accès, on veut juste y aller un peu plus souvent. C'est juste ça. Puis je vous avoue que quand je l'interprète, l'article 5 qu'on a mis, là, c'est une subordination de la Commission des transports, dans tous ses règlements de renseignements, à aller devant vous. Et ça, je pense que c'est une grande police d'assurance quant au respect des droits et libertés des personnes. C'est une très grande. Si on avait voulu se dérober de cela, madame, je suis convaincu que vous interpréteriez qu'on n'aurait pas mis l'article 5, qui se lit comme suit:

«Elle peut, par règlement, après consultation de la Commission d'accès à l'information, attribuer un caractère public aux renseignements personnels de ce régime qu'elle détermine.»

Et ça, on ne serait pas assujéti aux avis de la Commission si on n'avait pas voulu. C'est l'article 5 du projet de loi qui vise, je le rappelle, deux choses: la protection du public et la non-invasion du banditisme face aux citoyens.

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

M. Ouimet (Marquette): D'accord avec les deux propos que vient de tenir le ministre, là, mais je veux qu'on soit bien clair, là, sur l'avis, les avis que nous donne la Commission d'accès à l'information: La non-approbation ne porte pas sur le règlement qu'ils n'ont pas vu, vous avez raison, la non approbation porte sur le texte du projet de loi qui est sous étude. C'est ce qu'ils nous disent au premier paragraphe des deux avis: «La Commission d'accès à l'information a analysé, à la séance du 18 avril dernier, des extraits d'un projet de loi, le projet de loi n° 32.» Puis, ils vous disent la même chose dans le deuxième avis daté du 10 mai: «La Commission d'accès à l'information a analysé, à la séance du 7 mai 2001, des extraits de nouvelles propositions de modifications législatives concernant le sujet de Loi du transport, Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.» Leur non-approbation porte sur le texte législatif, pas sur les règlements. C'est clair.

M. Chevette: Oui, mais ils ont peur a priori du résultat des règlements. Je ne sais pas si le député de Marquette comprend ça. L'objectif de la Commission, c'est de protéger le public contre la violation des droits et libertés. Vrai ou faux? J'espère que c'est ça, le grand objectif. Mais, l'objectif, il est pas brimé dans la loi. Il pourrait l'être éventuellement dans la réglementation. C'est pas le projet de loi qui viole des droits, là.

M. Ouimet (Marquette): Bien, le projet de loi...

M. Chevette: Le projet de loi... Si le projet de loi viole des droits, je voudrais savoir...

M. Ouimet (Marquette): ...ne respecte pas la loi.

M. Chevette: ...lequel, et qu'on me le dise tout de suite, puis là on va corriger la loi. Mais, à ce que je sache, c'est sur l'opportunité de réglementer au lieu de légiférer. C'est ça qui est le... C'est ça qui est en cause présentement. Et je n'ai pas su... Je n'ai eu aucun exemple de règlement éventuel qui pourrait être violé, parce qu'ils me disent: On les a pas vus. Madame dit qu'elle les a pas vus. Moi, j'ai un rapport qui me dit qu'ils ont tout eu ça. Mais, ça, peu importe, on s'obstinera pas: avez-vous eu le rapport ou vous l'avez pas eu? Ça, ça changera rien, là. Mais, la violation de la loi, je m'excuse, mais elle ne viendrait que si cette loi donnait des assises illégales par rapport aux droits. Donnez-moi

une place où la Commission d'accès n'aura pas le droit à dire son avis sur quelque règlement que ce soit et puis qui pourrait pas le faire valoir, toute violation possible. Il y en a aucun, endroit. Et c'est pour ça je vous dis que je suis surpris de l'issue de ce dossier. Je répète cette phrase-là parce que je veux qu'elle tombe dans des oreilles quelconques.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. On peut dire qu'on a un petit problème parce que, de ce côté-ci, là, on veut arriver à une solution puis à l'adoption...

M. Chevette: ...on veut y arriver.

M. Brodeur: ...l'adoption de la loi n° 32, sauf que objectivement, M. le Président, je sais pas si on peut en venir à une entente, une entente qui nous permettrait d'avoir un dénouement à ça. Si on fournit... Peu importe, on s'obstinera pas s'ils ont eu la liste des renseignements, s'ils l'ont pas eue. Dans quel genre de délai pourriez-vous nous donner une réponse, si on vous fournit comme immédiatement les renseignements qui pourraient faire l'objet d'un amendement et qui... Si le ministre est d'accord, naturellement. Est-ce que, dans un délai relativement court, peut-être pas aussi court dans lequel on vous a appelés, là, mais dans un délai, là... On peut parler d'heures ou de journées. Dans quel délai vous pourriez nous revenir avec une réponse qui pourrait nous éclairer sur la suite de l'étude du projet de loi? Ce qu'on souhaite, si vous pourriez nous répondre le plus rapidement possible parce que, si vous nous dites non, à ce moment-là, on rentre dans un débat qui fera en sorte de former un tribunal quasi judiciaire, et à ce moment-là... Moi, je voudrais pas adopter une loi, là, personnellement, qui irait à l'encontre d'autres lois que nous avons adoptées ici, que nous avons adoptées ici.

M. Chevette: Je vais vous lire un petit bout de la lettre de M. Ouimet, qui est assis là, là, du 25 avril. Qu'est-ce qu'il dit? «La Loi de l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels n'interdit pas un semblable procédé législatif lorsque la situation est justifiée.»

Une voix: ...

M. Chevette: Bien, oui, mais on va le justifier, nous autres.

Une voix: ...

M. Chevette: On l'a justifié. On peut pas mettre dans une loi une épaisseur, en annexe, de choses...

M. Brodeur: M. le ministre...

M. Chevette: ...qui nous obligeraient à chaque fois à aller en loi, avec tout le respect...

M. Brodeur: M. le ministre...

M. Chevette: ...qu'on a pour M. Ouimet et la Commission, là.

M. Brodeur: On a le signataire de la lettre, là. Il peut peut-être nous l'expliquer.

M. Chevette: Oui, mais je viens de lire et j'ai la parole, si ça vous dérange pas.

M. Brodeur: Oui, oui.

M. Chevette: Merci.

M. Brodeur: Mais je l'avais quand vous m'avez interrompu aussi, M. le ministre.

M. Chevette: Bien, vous aviez l'air à bien écouter quand j'ai parlé.

M. Brodeur: Ah, mais j'écoute toujours quand vous parlez, M. le ministre.

M. Chevette: Donc, c'est beau, je peux continuer?

M. Brodeur: Continuez, je parlerai après.

M. Chevette: Merci. Donc, c'est sûr que la Commission aimerait peut-être mieux avoir une liste, mais il y a une question de gestion puis de pratique de gestion. On se tiendra pas à l'Assemblée nationale à amender une liste chaque fois. Je m'excuse, c'est impossible sur le plan de la gestion. Tous ceux qui le peuvent passent par règlement, puis c'est ça fondamentalement qu'on a à gérer. Puis on dit: Par règlement, ça n'exclut pas le rôle, le rôle de la Commission de le faire.

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

● (16 h 20) ●

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Parce que, comme grand principe, là — je pense que nous sommes tous des grands démocrates alentour de cette table — nous sommes d'accord sur deux points, je crois: Le projet de loi n° 32 corrige une situation qui doit être corrigée, un. Deux, comme législateurs et comme grands démocrates, M. le Président, nous sommes aussi conscients que nous avons voté des lois, nous nous sommes donné une Charte des droits et libertés, nous avons créé une Commission d'accès à l'information pour surveiller l'application de ces lois-là, et le message qu'on a, M. le Président, c'est que, dans cette loi-là, il y a quelque chose qui est contraire aux principes que nous avons adoptés.

Le Président (M. Lachance): Il y a un malaise dans le problème.

M. Brodeur: Donc, le système juridique qu'on a fait en sorte qu'on doit trouver une solution rapidement. Je comprends le ministre de dire: On peut pas laisser aller ces gens-là comme ça. On peut pas les laisser aller, et c'est vrai qu'on peut pas les laisser aller. Mais je

pense qu'on a deux propositions et il faut les évaluer. Le ministre nous dit: C'est trop compliqué d'amender la liste de ces renseignements-là, le cas échéant. Est-ce que c'est si compliqué que ça? On n'a peut-être pas pris le temps de l'étudier. Ou créer un tribunal quasi judiciaire, c'est pas une affaire qui est simple, M. le Président, là, c'est pas une affaire qui est simple, c'est une affaire qui coûte des sous aussi.

Donc, M. le Président, moi, je suis très à l'aise de dire que le problème qui... l'objectif de régler le problème, le projet de loi 32, on est pour, mais on est pour aussi de voter en corrélation avec les lois qu'on a adoptées puis le droit qui nous régit. Donc, je pense qu'à tout problème il y a une solution. Et puis, à ce moment-là, je sais pas si ça serait préférable de laisser ces documents-là à la Commission d'accès à l'information, peut-être leur... 24 heures, est-ce que c'est suffisant pour nous donner une réponse sur la légalité des renseignements qui seraient divulgués par ce règlement-là ou par la loi qui serait amendée, de telle sorte que vous pourriez donner une opinion sur la loi? Je sais pas. Je cherche une solution au problème.

M. Chevette: Si on dit que la Commission accepte d'interpréter sa loi puis qu'elle ne veut pas déborder de son rôle, vous êtes en train de lui demander de jouer le rôle qu'elle a refusé de jouer. Je comprends pas trop où vous vous en allez, là. Parce que, si je présente la même brique qu'on lui a déjà présentée, ils vont nous dresser une liste de projets de loi... de projets ou de droits qui devraient être incorporés à la loi? Ils ont la même opportunité de le faire en vertu de l'article 5. Si vous voulez amender l'article 5, proposez des amendements. Mais, si j'ai bien compris, la Commission se contente de jouer son rôle d'aviseur. C'est ça qui est le rôle de la Commission, et ils ont joué leur rôle d'aviseur puis ils nous disent que l'opportunité de légiférer, ça appartient pas à la Commission, ça appartient aux législateurs, puis on va le faire.

M. Brodeur: Donc, on revient à l'analyse du rôle de législateur. Le rôle de législateur, M. le Président: On a, un, à contrer les actes illégaux qui sont faits présentement par le projet de loi et, deux, comme législateur, moi, j'ai de la difficulté lorsqu'on me donne un signal qui nous dit que dans cette loi-là on outrepassé d'autres lois que l'on s'est données. Moi, je veux arriver, comme objectif, à régler le problème des gens qui agissent dans l'illégalité, un. Et, deuxièmement, d'être conséquents avec nous-mêmes et de ne pas aller à l'encontre de lois que nous avons nous-mêmes votées et de principes que nous nous avons nous-mêmes dotés. Donc, on a... Comme dit le président, il y a un problème dans quoi, là?

Le Président (M. Lachance): Il y a un malaise dans le problème.

M. Brodeur: Il y a un malaise dans le problème. Puis, en plus, la loi sur laquelle nous allons à l'encontre, c'est des lois fondamentales, là, des lois fondamentales que l'on s'est données, notre base juridique. Donc, c'est pas rien, ça là. C'est pas rien. Je

comprends la volonté du ministre, puis j'ai la même volonté que lui, sauf qu'il faut pas bafouer non plus notre système juridique que l'on s'est donné.

M. Chevette: En quoi... Je vais vous poser une question. J'essaie de suivre votre raisonnement, là, puis de comprendre. L'objectif de cette loi-là, c'est de ne pas cautionner des actes illégaux. Si c'est de pas cautionner des actes illégaux, les seuls renseignements à transmettre, c'est vis-à-vis ceux qui sont en acte illégal. C'est pas... c'est pas le droit des citoyens du Québec en général, là. C'est pas mal moins que la liste électorale permanente de 4 millions, là. C'est le droit de publier un nom avec une adresse pour quelqu'un qui a décidé de se couvrir par la Loi d'accès à l'information en disant: Vous pouvez pas le divulguer, donc je suis gras dur. Moi, je cautionnerai jamais ça. Personnellement, mon choix entre mes deux oreilles, il est fait. Correct? Puis, si mon choix entre les deux oreilles est fait, je vais donc me couvrir cependant pour protéger le maximum de droits. C'est qu'avant même de publier ça dans un cadre de règlement, je vais quand même aller chercher l'aval. On peut-u faire plus que ça, là, dans les circonstances, si on veut véritablement atteindre l'objectif de la législation puis aller devant la Commission qui a le devoir de donner son appui? C'est pour ça que j'ai de la difficulté à comprendre le cheminement du dossier, parce qu'il m'apparaît être très logique.

On ne veut pas divulguer tous les renseignements pour le plaisir de les divulguer mais, dans certains cas précis, pour la gestion, quand on donne un pouvoir ou de contestation vis-à-vis des gens qui ont abusé du pouvoir, c'est les seuls renseignements nominatifs qu'on voudrait rendre publics à ce moment-là, et ce sera soumis à un règlement prévérifié par la Commission d'accès. Là, je pense très sincèrement que l'opportunité relève donc des parlementaires à trancher entre ces deux volontés là, puis on verra. Parce que c'est des droits qui s'opposent dans le fond, c'est un droit à la non-divulgence par rapport à un droit de sécurité publique majeure. Et on dit: C'est pas en toutes circonstances, c'est dans des cas bien particuliers. Puis on est pas pour marquer...

La suggestion que vous faisiez d'apparenter ça à du quasi-judiciaire, c'est pas tous les actes du rapport. Je suis pas pour aller là pour le paquet, là. Je pense que vous comprenez le dilemme dans lequel on est. Et il m'apparaît à ce moment-là que la formule la plus correcte pour permettre à la Commission des transports de jouer son rôle et à vous autres de garder votre rôle de chien de garde des droits, c'est d'y aller à la pièce, comme on dit dans l'article 5. Je pense que c'est un heureux compris, l'article 5 qu'il y a là. C'est pour ça, comme président du Comité de législation, j'ai fait ajouter, j'ai fait maintenir cet article 5 amendé pour donner... pour garder le droit à la Commission d'accès de jouer son rôle mais pour aussi permettre à la Commission de jouer son rôle vis-à-vis ceux qui contournent les lois; et ça, je pense que c'est un heureux compromis, acceptable pour tout le monde, si on y pense comme il faut.

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

M. Ouimet (Marquette): Si on voudrait conclure, M. le Président, on pourrait dire deux choses, là: la Commission d'accès à l'information a donné ses deux avis défavorables, on en prend acte; le ministre doit par la suite prendre une décision, qu'est-ce qu'il fait par rapport au processus législatif enclenché. C'est pas la première fois que son gouvernement bafoue des avis de la Commission d'accès à l'information, ça s'est vu au niveau du ministère du Revenu; ça serait pas la première fois. Donc, ça serait la deuxième fois. Il peut le faire et, par la suite, le débat se fera à l'Assemblée nationale du Québec puis on prendra nos décisions. C'est tout.

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

M. Ouimet (Marquette): Mais il reste plus grand-chose à dire pour la Commission d'accès à l'information.

Le Président (M. Lachance): Le terme «bafouer» m'apparaît, en bon français, «borderline», en langage parlementaire.

M. Ouimet (Marquette): ...je pourrais vous déposer le rapport annuel de la Commission d'accès à l'information qui en faisait état.

M. Chevette: Non, mais il fait tout bien puis il est très distingué. Puis il est avocat.

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

M. Ouimet (Marquette): C'est vrai.

M. Chevette: Envoie le grand...

M. Ouimet (Marquette): C'est vrai, vous l'avez fait.

M. Chevette: ...nage, nage dans la brume comme d'habitude!

M. Ouimet (Marquette): Vous l'avez fait en 1997.

M. Chevette: Puis prends du Ritalin!

M. Ouimet (Marquette): Ah oui! Vous l'avez fait en 1997.

Le Président (M. Lachance): Ça se passait bien jusqu'à maintenant, là. Alors, est-ce que les parlementaires considèrent avoir été suffisamment éclairés par les membres de la Commission?

M. Chevette: Moi, je voudrais, M. le Président, remercier Mme la présidente et ses collaborateurs. On s'excuse encore de l'avoir fait mais on le savait pas hier soir, qu'on siégeait cet après-midi. Quand le député de Shefford... On s'est concerté avant même la lecture du projet de loi hier avant... En principe, c'est conjointement que nous avons décidé d'inviter la Commission aujourd'hui, c'est pas plus un parti que l'autre. On avait dit conjointement qu'on

voulait questionner votre avis pour voir si vous aviez des suggestions. Et, moi, je conclus que c'est une opportunité. C'est peut-être pas la façon la plus élégante mais c'est une façon qui est acceptable puis, dans les circonstances, il y a des questions de valeurs à défendre. Et, pour moi, c'est question de sécurité d'abord du public. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Oui. En effet, hier, avant même l'adoption du principe, on avait convenu avec le ministre de vous rencontrer à ce sujet-là. Vous savez que, comme dit le président de la Commission, nous avons un malaise dans le problème. Malheureusement, le mandat que vous avez ne vous permet pas de vous exprimer peut-être comme la Cour suprême pourrait s'exprimer. J'ai bien compris tantôt, à la suite de vos réponses, on sait que c'est le rôle du gouvernement. Et, à la suite de vos opinions, on aura une décision à prendre. On aura une décision à prendre.

D'un côté, on a un projet de loi, je crois, qui est nécessaire — qui est nécessaire — et de l'autre côté aussi on se doit de respecter le droit que l'on s'est donné, les lois que l'on s'est données et les grands principes juridiques qui fondent notre société. C'est certain que ça sera pas facile à régler. On ne dit pas de ce côté-ci qu'on n'aura pas à vous rappeler, si on arrive à une solution pour régler ce problème-là, pour vous consulter encore une fois, donc on se garde le privilège peut-être de vous rappeler de façon très rapide. Donc, allez pas trop loin.

Mais, en terminant, on vous remercie de votre présence, puisqu'on vous a appelés dans un délai très, très court. Merci.

Le Président (M. Lachance): Madame, messieurs, merci de votre participation à cette commission. M. le ministre.

M. Chevette: ...article 5.

Le Président (M. Lachance): Alors...

Une voix: On peut suspendre pour deux minutes?

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, suspension pendant quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 30)

(Reprise à 16 h 40)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement

poursuit ses travaux concernant l'étude du projet de loi n° 32. Alors, M. le ministre.

M. Chevette: Oui. Nous étions à l'article... Nous avons suspendu les articles 5 et, je crois...

Étude détaillée (suite)

Articles en suspens

Le Président (M. Lachance): Articles 5, 6, 7 et 9. Alors, nous étions à l'article 5.

M. Chevette: Donc, M. le Président, l'article 5, tel que proposé, se lit comme suit:

L'article 47.9 de cette loi est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Elle peut, par règlement, après consultation de la Commission d'accès à l'information, attribuer un caractère public aux renseignements personnels de ce registre qu'elle détermine.»

Tout le monde comprendra que l'objectif, l'objectif, c'est d'être capable, dans les cas de fraude majeure...

M. Ouimet (Marquette): ...

M. Chevette: Mais elle est dans le ...

M. Ouimet (Marquette): C'est l'article 5?

M. Chevette: C'est l'article 5.

M. Ouimet (Marquette): Ah, il n'y a pas d'amendement.

Une voix: Ah, il n'y a pas d'amendement.

M. Chevette: Non, non. Non, mais l'amendement qui est apporté à la loi existante, à l'article 47.9. Le nouvel article 5 est un amendement à l'article 47.9 de la loi de la Commission de transports.

M. Ouimet (Marquette): ...

M. Chevette: Ah! C'est parce que... Ils te l'ont pas donné à matin?

Une voix: On n'a pas le même document.

M. Chevette: Mais, M. Brodeur, vous l'avez, vous.

Une voix: ...

M. Chevette: Non, non, mais le député de Shefford l'a devant lui.

(Consultation)

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: L'article 5.

Une voix: ...

M. Chevette: C'est ça. Donc, je voudrais...

M. Ouimet (Marquette): Est-ce que ça modifie le texte qui...

M. Chevette: Non, non, je pense pas. Ça doit être la reproduction de la clause à gauche et à droite. C'est pour faire la compréhension à l'article.

M. Ouimet (Marquette): Il l'amende-tu ou il l'amende pas?

M. Brodeur: On va le laisser parler.

M. Chevette: Donc, l'objectif de l'article ici, c'est de permettre d'y aller par règlement, comme toute législation. Même l'article 55 de la Loi d'accès à l'information reconnaît qu'on peut y aller sur des renseignements nominatifs, mais pas «at large». Je vous ai montré la brique. Moi, je suis prêt à resserrer l'article s'il faut, parce que l'objectif n'est pas de divulguer les renseignements de tout le monde. L'objectif, c'est de divulguer les renseignements utiles pour éviter les fraudes. C'est juste ça, l'objectif, là. Moi, je serais prêt, si l'opposition... si ça vaut la peine de le faire, à modifier un peu dans le sens suivant:

«La Commission peut, par règlement, après consultation obligatoire de la Commission d'accès à l'information ou après avoir sollicité formellement par écrit un avis de la Commission d'accès à l'information — ça pourrait être une autre formule — attribuer un caractère public aux renseignements personnels de ce registre qu'elle détermine.»

Le registre qu'elle détermine, c'est nécessairement l'individu qui peut avoir personnellement à poser un geste, y a pas d'autre chose. Puis c'est moins restrictif... c'est-à-dire c'est plus restrictif dans ce sens suivant: c'est pas un registre public de tous ceux qui sont dans la Commission, ça sera seulement dans le cas où quelqu'un est en processus de transformer son entreprise dans quelque chose qui le rendrait à l'abri de ça.

(Consultation)

M. Chevette: C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Qu'est-ce qui se passe, M. le ministre, ailleurs? Parce qu'il n'y a pas... J'imagine que le même problème doit exister en Ontario, aux États-Unis, ailleurs.

M. Ouimet (Marquette): Est-ce que le ministre peut déposer son amendement?

M. Chevette: Non, non, j'ai dit que j'essayais de voir comment on pouvait renforcer la clause. Pour faire une discussion ici... C'est parce qu'on marche souvent de même, le député de Shefford et moi. On se donne des lignes directrices; si ça marche, on le fait, si ça marche pas, on le fait pas.

Moi, ce que je veux, c'est que... On me convaincra pas aujourd'hui — et je le dis d'avance — de laisser libre cours à ces individus-là, correct? C'est impossible qu'on me convainque de leur laisser libre

cours. Je suis prêt en tout temps à obliger formellement la Commission de transports à aller chercher l'aval de la Commission d'accès, mais je peux pas faire moins que ça... plus que ça.

Je suis prêt qu'il y ait de l'aval. Mais, voyons! Si on va chercher l'aval puis si on n'est pas capable de faire jouer le rôle à la Commission face à ces pas-bons là, là, bien, moi, je m'excuse, mais je marche pas. Puis on va... On ira en débat à l'Assemblée nationale, mais, ici, on va fonctionner puis on va adopter l'esprit de la loi, parce que l'esprit de la loi, c'est ce que je dis.

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

M. Brodeur: M. le Président, je pense qu'il faut être très, très clair, là, sûrement que le ministre sait où je veux en venir. Moi, je suis de ceux, et ma formation politique aussi sont de ceux qui veulent que nous réglons le problème, réglons le problème sur ce qui se passe présentement dans ce domaine-là, un. Moi, la semaine dernière, j'ai fait une présentation à mon caucus dans ce sens-là, à l'effet que c'était un amendement obligatoire à la loi qui se devait absolument d'être adopté le plus tôt possible. Un, c'est ce que j'ai dit à mon caucus la semaine dernière.

Deuxièmement, M. le Président, nous avions eu information que la Commission d'accès à l'information ne s'était pas prononcée sur le projet de loi, et, pour toutes sortes de raisons, M. le Président, nous avons reçu cet avis-là seulement aujourd'hui. Si j'aurais eu cet avis, M. le Président, ça aurait pu éclairer la présentation que j'ai faite à mes collègues. Sans dire que ça aurait pu changer notre façon de faire, peut-être changer notre façon de faire, mais pas changer notre opinion sur le fond, M. le Président, je me sens très, très mal à l'aise, très mal à l'aise de pas retourner chercher un autre mandat du caucus qui pourrait être le même, qui pourrait être le même, M. le Président.

C'est certain que la Commission tantôt nous a... pas suggéré, mais répondu en affirmative à certains amendements qui auraient pu se faire. M. le Président, j'ai un petit problème avec ça. Et en plus que l'amendement que le ministre vient de nous suggérer ne change pas le sens du tout, là, en ajoutant le mot «obligatoire». C'est déjà obligatoire, la consultation, là. Le législateur ne parle pas pour rien dire. Donc, «elle peut, par règlement, après consultation de la Commission d'accès...» On pourrait changer aussi «elle doit».

Je pense que 24 heures pour réfléchir à un amendement qui, je le dis tout de suite, M. le Président, pourrait déboucher sur un résultat de façon très, très rapide, M. le Président... C'est pas le genre de projet de loi, là, qu'on veut faire de l'obstruction là-dessus. On en a bien d'autres, M. le Président, pour ça, là, on en a bien d'autres pour faire ça, sauf que je pense que je demande tout simplement au ministre de me laisser le temps, au moins au caucus demain matin, au caucus demain matin, pour revenir là-dessus et puis, pour être honnête avec mes collègues puis honnête avec tout mon caucus, d'exposer les faits tels qu'ils le sont.

Aujourd'hui, là, présentement, ce que le ministre me demande, c'est de continuer sans avoir l'aval des

collègues. Et je pense, en toute honnêteté, M. le Président, je pense qu'une suspension jusqu'à demain serait utile puis serait plus honnête pour mes collègues. C'est la demande que je fais au ministre.

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

M. Chevette: Bien, moi aussi, je vas consulter mon caucus, parce qu'il y a un leader, nous autres aussi, imaginez-vous, et puis il y a des lois, et puis l'esprit des lois qui sont discutées, puis l'esprit... Ça fait longtemps que c'est vu, ça, ces affaires-là, là.

Le projet de loi, c'est pas de brimer les droits et les libertés des individus, c'est de corriger un système. Puis, quand même M. Ouimet, le signataire, nous dit carrément... Lui, il préférerait bien sûr la liste, mais il préférerait une liste... Il préfère une liste qui n'est pas applicable à tout l'ensemble. Je m'excuse, on n'amendera pas. On se trouvera pas en situation que, pour bouger une Commission, avec un tribunal quasi judiciaire en plus, on soit continuellement devant le Parlement à modifier les choses. Ça pas ni queue ni tête, ça. Ça n'a pas de maudit bon sens.

Un Parlement ne peut pas se placer à la merci d'une commission. Il peut donner le rôle à une Commission d'assumer pleinement son rôle, puis c'est ce qu'on dit dans l'amendement à l'article 5 en disant qu'on va y aller chaque fois. On n'outrepasse pas ces droits. Et ça, je m'excuse, mais je pense qu'il y a une interprétation qu'il faut que je donne, indépendamment... avant de donner votre réponse.

● (16 h 50) ●

Le Parlement ne peut pas... Puis c'est bien une opportunité de légiférer ou pas qu'on a ici, là, parce qu'on aura beau faire tout ce qu'on voudra comme sparages alentour de ça, il s'agit de pouvoir exercer... On donne à des citoyens le pouvoir de s'opposer.

Qu'est-ce qu'on fait quand il y a un permis de boisson? On affiche le nom, l'adresse, la rue, puis on dit: Tous ceux qui veulent s'objecter, venez le dire. Et ça, c'est ben légal, puis ça a été cautionné par la même Commission d'accès à l'information. La liste électorale affichée aux poteaux, bonne mère, ça a ta date de naissance puis ton adresse. C'est pas des farces, ça, c'est grave. Droits et libertés.

Là, c'est un bandit ou quelqu'un qui veut changer de permis, puis on donnerait pas les adresses minimalement, ça ne résiste pas à l'analyse au point de vue fonctionnement par rapport aux autres. Et c'est pire que ça. Moi, jamais je ne cautionnerai, jamais je ne cautionnerai un acte illégal sous prétexte que rendre l'adresse d'un individu qui a décidé de faire ça dans son sous-sol pour se protéger, se mettre à l'abri de tout un processus quasi judiciaire... moi, je le ferai pas pour aucune considération, à part de ça.

Puis je vais me battre, je me battrai dans le Parlement si vous décidez que c'est là le lieu. On va se battre devant le Parlement. On va expliquer chacun nos points de vue, mais je dis en même temps, puis je réaffirme en même temps, que je reconnais qu'il y a des droits dans ça, puis que les droits, on n'en demande pas plus. Pour la Commission des transports, là, on ne demande pas plus que la Régie des loteries et courses qui, elle, pour les permis... C'est exactement le même.

Le plus comparable, là, c'est Régie des loteries et courses qui donne des licences, puis qui donne des permis de toute nature pour des lieux de consommation d'alcool.

Là, c'est dans le camionnage et, qui plus est, comme il y a un pouvoir quasi judiciaire de suspension temporaire ou de révocation de permis, on donnerait pas les adresses, puis on dirait aux gens: Objectez-vous à Jos Tremblay? Jos Tremblay d'où? Jos Tremblay qui a quoi? Jos Tremblay de Jonquière, il y en a 42. Tu sais, minute, là. Faut pas sombrer dans le ridicule, comme législateur.

D'autant plus que l'article 5, M. le Président, nous assujettit continuellement à la Loi d'accès à l'information. Donc, ceci dit, vous pouvez ben prendre une heure de plus, deux heures de plus, tant qu'à parler pour rien jusqu'à six heures, j'aime autant pas vous entendre, mais réfléchissez au fait que cette législation-là a un objectif bien précis, c'est pas de violer les droits des personnes, ce projet de loi-là, c'est pour permettre une gestion honnête du système de permis, puis du transfert, puis de permettre des sanctions. Ceci dit, vous pouvez ajourner.

M. Brodeur: M. le Président, tout simplement pour vous assurer que, demain matin, à mon caucus, je reviendrai là-dessus et, à la suite de ça, nous serons disponibles, là, dès demain, dès demain, pour reprendre les travaux de la commission.

Le Président (M. Lachance): Nul doute que vous ferez bien votre travail, M. le député. Alors, là-dessus, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 16 h 54)

