



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 17 novembre 2009 — Vol. 41 N° 33

Étude détaillée du projet de loi n° 41 — Loi modifiant la
Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures
de transport et d'autres dispositions législatives (2)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

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 de l'agriculture, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 17 novembre 2009 — Vol. 41 N° 33

Table des matières

Étude détaillée	
Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport	
Péages routiers (suite)	1
Projet et entente de partenariat (suite)	4
Péages routiers (suite)	8
Code de la sécurité routière	
Conditions attachées à l'immatriculation	41
Dispositions générales concernant la circulation des véhicules	41
Dispositions pénales	42
Procédure et preuve en matière pénale	45
Dispositions diverses et transitoires	50
Loi sur la justice administrative	52
Loi sur le ministère des Transports	
Organisation et fonctionnement du ministère	52
Fonds spéciaux	56
Loi sur la voirie	62
Article en suspens	63
Entrée en vigueur	64
Remarques finales	64
M. Janvier Grondin	64
M. Stéphane Bergeron	65
Mme Julie Boulet	66
La présidente, Mme Danielle Doyer	66

Autres intervenants

M. Patrick Huot, président suppléant

M. Etienne-Alexis Boucher

M. Guy Ouellette

- * Mme Julie Massé, ministère des Transports
- * Mme Sandra Sultana, idem
- * M. Jacques Gagnon, idem
- * Mme Josée Dupont, idem
- * M. Luc Vigneux, Société de l'assurance automobile du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 17 novembre 2009 — Vol. 41 N° 33

**Étude détaillée du projet de loi n° 41 — Loi modifiant
la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures
de transport et d'autres dispositions législatives (2)**

(Dix heures neuf minutes)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je rappelle le mandat de la commission: elle est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 41, Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Étude détaillée

**Loi concernant les partenariats en matière
d'infrastructures de transport**

Péages routiers (suite)

Le Président (M. Huot): Merci. Nous en étions à l'étude de l'article 5 du projet de loi. M. le député de Verchères, vous aviez la parole. Est-ce que vous voulez que Mme la ministre reprenne la lecture de l'article 5 ou vous étiez prêt à poursuivre sur l'article où vous étiez rendus?

● (10 h 10) ●

M. Bergeron: M. le Président, peut-être demander, de la part de la ministre, qui avait manifesté de l'ouverture, et on l'apprécie, quant à des amendements possibles à l'article 4... peut-être revenir sur l'article 4 avant de poursuivre.

Le Président (M. Huot): L'article 4 était suspendu. On était dans... L'étude de l'article 5 était commencée. Donc, on avait suspendu...

M. Bergeron: Oui, bien on va continuer l'article 5. O.K.

Le Président (M. Huot): ...l'article 4. On va continuer l'article 5. Est-ce que vous étiez prêt à poursuivre?

M. Bergeron: Non, mais on va poursuivre sur 5, puis on reviendra sur 4 par la suite, histoire de ne pas mêler personne.

Le Président (M. Huot): Donc, la parole est à vous, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Au moment où nous nous sommes quittés, nous abordions une question

qui n'est pas nécessairement directement touchée dans l'article 5, mais, comme je le disais tout à l'heure, il y a un certain nombre de questions, je dirais, élémentaires qu'on règle au début de l'étude du projet de loi, qui va nous permettre d'aller un peu plus rapidement sur les articles subséquents. Alors, on a peut-être eu le sentiment que ça n'allait pas très vite pour les premiers articles, et c'est vrai. Mais, encore une fois, je répète parce que c'est important de le préciser pour les gens qui nous écoutent, il n'y a pas, de la part de l'opposition officielle, quelque volonté d'obstruction quant à l'adoption du projet de loi n° 41.

Nous avons offert et nous maintenons notre collaboration au gouvernement pour l'adoption le plus rapide... le plus rapidement possible du projet de loi n° 41, mais il y a évidemment un certain nombre d'éléments dans ce projet de loi qui nous embêtent un petit brin et sur lesquels nous aimerions que le gouvernement se montre également très ouvert à apporter des modifications. Et j'ai beaucoup apprécié, je le signalais d'entrée de jeu, que la ministre veuille, à la lumière des commentaires que nous avons formulés la dernière fois, apporter des modifications à l'article 4, et je serai très... J'attendrai... j'attends avec beaucoup d'impatience de voir quelles modifications la ministre compte apporter à l'article 4.

Quant à l'article 5, au moment... Puis peut-être que la ministre voudra nous... un peu comme elle l'a fait la dernière fois, dans un signe de bonne volonté, nous transmettre dès maintenant les nouveaux... les nouvelles propositions d'amendement pour que nous puissions en prendre connaissance et nous préparer en conséquence. Mais, quant à l'article 5, nous avons demandé à la ministre s'il y avait une possibilité, en vertu de l'entente de partenariat conclue avec... pour la réalisation de l'autoroute 25, du pont de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30, s'il y avait une possibilité, dans la fourchette qui était prévue au niveau de la tarification, d'envisager une tarification modulée selon le type de véhicule. J'ai cru comprendre que la chose s'avérerait un peu difficile à réaliser, compte tenu des ententes.

J'ai demandé, à ce moment-là, peut-être de s'enquérir auprès des consortiums si, financièrement, on pouvait envisager la chose. Je ne sais pas si on a fait des vérifications auprès des deux consortiums depuis. Le cas échéant, je serais très intéressé de connaître... de connaître la réponse qui a été donnée, parce que je postule... peut-être qu'il y a un élément qui m'échappe, je postule que... Comme il y a une fourchette avec un prix plus bas puis un prix plus élevé à l'intérieur de laquelle les consortiums peuvent tarifer, je me dis qu'on peut s'organiser pour que les plus petits véhicules, les véhicules moins énergivores, puissent être... avoir un tarif plus bas et les véhicules plus énergivores avoir le tarif maximum, de telle sorte d'aller chercher un peu la moyenne. Alors, à moins que les deux consortiums aient déjà prévu d'imposer le tarif maximum en partant, bien là, c'est sûr, évidemment, qu'une telle formule ne leur permettait pas d'entrer dans leurs frais. Mais, s'ils

ont prévu une... des rentrées ou une tarification qui va dans... dans la moyenne de la fourchette ou au milieu de la fourchette, bien une formule comme celle-là devrait permettre normalement aux consortiums de rentabiliser leur opération tout en permettant au gouvernement du Québec de poser un geste qui soit tangible, concret, dans la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Alors, dans la perspective où il y a une stratégie de la part du gouvernement du Québec, dans la mesure où il y a eu adoption de la Loi sur le développement durable, qui enjoint notamment le ministère des Transports à poser des gestes, bien on s'attend à ce que les gestes soient effectivement posés, M. le Président. Alors, je laisse, sur ce, la parole à la ministre. Désolé d'avoir été un peu long. Je pense qu'il fallait simplement remettre dans le contexte pour permettre à la foule, très nombreuse, qui nous écoute de comprendre où nous en étions au moment où nous avons ajourné nos travaux, la dernière fois.

Le Président (M. Huot): Et à tous les parlementaires, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Il va sans dire, il va sans dire, parce qu'il y en a qui n'étaient pas là la dernière fois et qu'on se réjouit de voir ce matin.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, bon matin à tous, à tous les collègues du côté ministériel, du côté de l'opposition, aux gens qui nous accompagnent également, de l'agence des... bien je vais dire de l'Agence des PPP, ancienne agence... du bureau des infrastructures: M. Gagnon, qui et le sous-ministre adjoint, Mme Julie, à ma gauche, qui est l'avocate au ministère des Transports. Alors, il y a tous les gens qui sont avec nous, bon matin.

Et on va poursuivre, je l'espère, avec célérité l'étude article par article de ce projet de loi, en espérant qu'avant les fêtes nous soyons capables de l'adopter, parce que je pense que c'est important. Au-delà de la partisanerie politique, ce projet de loi là, il a pour but de permettre un meilleur fonctionnement finalement du système de péage sur les deux projets en PPP, les autoroutes 25 et 30, dans lesquels il a été annoncé qu'il y aurait des péages.

Donc, ceci... ce projet de loi vient protéger finalement les sous des contribuables lorsqu'ils paieront leur passage sur les infrastructures, faire en sorte qu'advenant le cas où le partenaire privé éprouve des difficultés financières... alors on vient ici garantir que ces sommes d'argent là sont également sous la responsabilité du gouvernement et ne pourront être prises pour compenser des problématiques ou des pertes financières du partenaire privé. Donc, je pense, c'est dans l'intérêt de tous les citoyens, citoyennes du Québec.

Et on est ouverts à certaines modifications, à des ajustements, des bonifications, comme on l'a toujours été lors d'étude de projets de loi, et c'est cette collaboration-là que j'ai toujours offerte aux collègues de l'opposition. Et évidemment on a des amendements pour certains articles, alors on vous les transmettra. D'ailleurs, pour l'article 5, si vous me permettez, M. le Président, il y a un amendement, alors on va vous le passer avant de faire la lecture.

M. Bergeron: M. le Président...

Le Président (M. Huot): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce que je peux demander à la ministre: S'il y a d'autres amendements, peut-être nous les remettre tout de suite? Ce serait gentil de votre part.

Mme Boulet: Bon, on pourrait... Moi, je n'ai pas de problème, on pourrait...

Le Président (M. Huot): Oui, si vous les avez, Mme la ministre, on vous invite à tous les déposer.

Mme Boulet: Tout à fait. Moi, je n'ai pas de problème à ce qu'on remette les amendements qui font partie du projet de loi, là, si on peut les remettre à l'opposition.

(Consultation)

Le Président (M. Huot): Parfait. Donc, Mme la ministre, l'amendement est recevable. Je vous invite à faire lecture de l'amendement, s'il vous plaît.

Mme Boulet: Oui. Est-ce que vous préférez qu'on remette tous les amendements ou...

Le Président (M. Huot): Vous les avez tous? Ils sont déjà tous prêts?

Mme Boulet: Non. Là, ils ont reçu juste celui de l'article 5. Les autres amendements pour l'ensemble du projet de loi sont là.

Le Président (M. Huot): Est-ce qu'on procède tout de suite? Si tout le monde est prêt, on procède à l'article 5 pendant que les autres vont être distribués. On peut régler l'article 5.

M. Bergeron: Oui, oui, absolument, on peut continuer à...

Le Président (M. Huot): Tout le monde est prêt. Pendant que ça va être distribué, les autres vont arriver. On en avait déjà eu quelques-uns, il y a quelques articles qui avaient été distribués la dernière fois. Donc, Mme la ministre, je vous invite à faire lecture de l'amendement à l'article 5.

Mme Boulet: D'accord. Alors, l'article 5 amendé se lit comme suit: Remplacer l'article 5 par le suivant:

L'article 11 de cette loi est modifié:

1° par la suppression, dans le paragraphe 1° du premier alinéa, des mots «, des droits»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 4° du premier alinéa, des mots «appareils à péage» par le mot «transpondeurs».

Alors, la justification de l'article et de l'amendement se lit comme suit: La suppression du mot «droits» aux articles 11, 12, 13, et 16 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport constitue un ajustement du vocabulaire visant à distinguer ce qui est exigible par un partenaire pour défrayer les coûts d'un service, comme l'utilisation d'une infrastructure, de ce qui est éligible... exigible, excusez, pardon, par l'État pour être

autorisé à exercer une activité, exemple: droit d'immatriculation, droit de délivrance de permis, etc.

Le remplacement, au paragraphe 4°, de l'expression «appareils à péage» pour celle de «transpondeurs» constitue aussi un ajustement du vocabulaire et il permet d'éviter la confusion avec les appareils servant à identifier un véhicule à un poste de péage et les appareils utilisés pour photographier la plaque d'immatriculation des véhicules routiers.

Cette expression est toutefois maintenue aux paragraphes 2° et 5°, puisqu'il est nécessaire de permettre au gouvernement d'établir des normes concernant la fabrication, le fonctionnement, la vérification ou la certification tant pour les transpondeurs que pour les équipements de perception, exemple: guichet permettant de payer le montant d'un péage lors d'un passage... lors d'un passage et portique électronique.

Alors, je pense qu'essentiellement ce sont des ajustements de vocabulaire pour qu'on puisse s'arrimer avec l'ensemble des articles du présent projet de loi.

● (10 h 20) ●

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, je comprends que ce sont des... je comprends que ce sont des ajustements de vocabulaire. Ceci dit, pourquoi la dernière... pourquoi, dans le projet de loi, on voulait remplacer «appareils à péage» par «transpondeurs» aux deuxième et cinquième alinéas et que tout d'un coup on revient avec la formulation initiale, qui est «appareils à péage»? J'ai bien compris la justification que nous a... dont nous a fait lecture le ministre, mais, à quelque part, je ne saisis pas, là, très bien, de façon concrète, quel est l'impact ou l'incidence du maintien d'«appareils à péage» plutôt que «transpondeurs» aux deuxième et cinquième alinéas.

Le Président (M. Huot): Oui. Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser la parole à Mme Julie, si vous me permettez.

Le Président (M. Huot): Vous êtes... Vous connaissez la procédure. Pour une première fois, je vous demande de vous identifier aux fins d'enregistrement des travaux de la commission.

Mme Massé (Julie): Julie Massé, avocate à la Direction des affaires juridiques, Transports et affaires notariales.

On maintient la notion d'appareils à péage au paragraphe 2°, au paragraphe 5° parce que, quand on parle du transpondeur, là, on va le voir, là, c'est vraiment une carte que la personne va transporter avec elle. Alors que, nous, ce qu'on veut pouvoir réglementer, c'est non seulement l'utilisation de cette carte-là, mais également toute la structure de péage, donc ce qui va détecter les véhicules lors du passage, et le guichet, donc les personnes qui vont payer, par exemple, en argent comptant ou par carte de crédit, sur l'autoroute 30. Là, à ce moment-là, on veut pouvoir venir réglementer aussi ce péage-là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères. Ça va?

M. Bergeron: Ça me va, ça me va, M. le Président. D'ailleurs, c'est un peu ce qui a fait l'objet de notre première discussion la dernière fois, parce qu'on s'interrogeait sur la raison de la transformation d'«appareils à péage» par «transpondeurs» dans tous les cas. Alors, ça va.

Le Président (M. Huot): Ça va? Donc, je mets l'amendement aux voix. Est-ce que...

M. Bergeron: Oui.

Le Président (M. Huot): Oui. Est-ce que l'amendement présenté à l'article 5 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Est-ce que l'article 5, tel qu'amendé... Vous avez d'autres commentaires, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Bien, c'est-à-dire que je reviens sur la question que j'ai posée à la toute fin de nos travaux, la dernière fois, quant à la possibilité d'envisager avec les partenaires que soit imposée une tarification différenciée selon le type de véhicule. Je comprends que la chose puisse apparaître difficilement réalisable dans le cadre des ententes qui ont été négociées, mais j'avais demandé... en faisant appel à la bonne foi de tout le monde, là, j'avais demandé de voir s'il y avait une possibilité, avec les partenaires, que la chose puisse être envisagée. Alors, je voulais simplement savoir si effectivement on avait fait des contacts puis, si oui, quelle avait été la réaction des partenaires à cette possibilité-là, qui serait, je pense, un geste très positif non seulement de la part des partenaires, mais du gouvernement du Québec dans une perspective de lutte aux changements climatiques puis de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, on a bien écouté la... bien, en fait, ce que mon collègue député de l'opposition a proposé, et il y a une certaine vertu à sa proposition. Alors, on pense que c'est intéressant. Moi, j'ai une ouverture éventuellement pour d'autres projets qui se font. Ceci dit, il y a une contrainte, dans l'état actuel des choses, avec les ententes qui ont été signées, négociées. Les partenaires privés ont fait des pronostics, si je puis dire comme ça, ils ont établi finalement le seuil de rentabilité de l'infrastructure pour définir le coût de l'entente avec... à offrir au gouvernement. Donc, ça semble difficile dans le contexte des ententes qui sont actuellement négociées. Je vais laisser Mme Sandra peut-être vous donner plus de détails, s'il y a eu des pourparlers avec ces gens-là. Mais je retiens la suggestion du collègue et je pense que, oui, c'est une bonne suggestion, qui mérite éventuellement d'être intégrée à l'intérieur d'un projet de PPP. Alors, je vais laisser Mme Sandra...

Le Président (M. Huot): Oui. Il y a consentement?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, consentement pour...

M. Bergeron: Bien sûr, bien sûr.

Le Président (M. Huot): Bien sûr. Alors, vous êtes une habituée aussi, je vous demande de vous identifier pour les fins de travaux de la commission.

Mme Sultana (Sandra): Sandra Sultana, Bureau des partenariats public-privé du ministère des Transports.

Alors, on en a discuté avec le partenaire privé, on envisage la possibilité... La difficulté présentement est dans la correspondance d'une plaque d'immatriculation avec l'identification «véhicule énergivore». Alors, il n'y a pas une correspondance directe. Il n'y a rien qui identifie, par rapport à une plaque d'immatriculation, que c'est un véhicule énergivore. Donc, c'est ça, la contrainte, c'est de contrôler cet élément-là. Donc, on le regarde, mais, pour l'instant, là, il y a une contrainte importante, là, dans l'identification et le contrôle de ces véhicules.

Mme Boulet: ...

Le Président (M. Huot): Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Ça veut dire qu'éventuellement... Si je comprends bien, Mme Sandra, c'est que, si c'est une idée intéressante à retenir, il pourrait y avoir éventuellement une entente avec la SAAQ pour que les véhicules énergivores portent une distinction sur leurs plaques et éventuellement puissent être identifiés sur des transpondeurs, là. Je parle, là...

Mme Sultana (Sandra): Oui, dans le futur.

Mme Boulet: ...dans le futur.

Mme Sultana (Sandra): Il faudrait évaluer les moyens. Là, on est dans la prospective, là, pour voir qu'est-ce qui est faisable. Il faut dire que le risque de péage a été transféré au partenaire privé. Donc, comme on vous a dit, il y a un minimum, un maximum qui a été fixé dans les ententes de partenariat pour baliser, là, les minimums et maximums. Et, à partir de là, de fixer les tarifs était vraiment une responsabilité qu'on transférerait au partenaire privé, donc c'est lui, comme Mme Boulet vous disait, c'est au partenaire privé d'évaluer la rentabilité de son projet et de nous faire une proposition de coût en lien avec cette rentabilisation-là. Alors, il y a cet élément-là qui entre en ligne de compte aussi. Mais il y a aussi la partie, là, de faisabilité technique, là, qui présentement, là, n'est pas là.

M. Bergeron: M. le Président...

Le Président (M. Huot): Oui. Je veux simplement vous avertir qu'on a... qu'il ne reste presque plus de temps pour l'article, on avait... Vous aviez un 20 minutes pour l'article 5. J'ai simplement besoin d'une proposition d'un membre de la commission pour débloquer un autre 20 minutes. M. le député de Chomedey, proposition. Parfait. La parole est à vous, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bon. Je ne crois pas qu'on va s'en prévaloir. Mais il n'en demeure pas moins que, d'abord, j'apprécie beaucoup, sincèrement, qu'on ait fait l'approche auprès des partenaires privés. Je comprends les contraintes

à la fois légales, parce que l'entente est conclue puis l'entente prévoit un certain nombre de paramètres, et les contraintes techniques entourant une proposition comme celle-là. J'apprécie qu'on regarde la possibilité de le faire, dans la fourchette, effectivement. Là, je comprends, et ça, je l'ai déjà évoqué, je comprends que le partenaire a évalué la rentabilité de l'opération, qu'il a fait des projections. Mais, comme je le disais, à moins qu'il ait déjà planifié de tarifer au maximum, si on joue dans la fourchette, on devrait être en mesure de lui garantir une certaine rentabilité.

Cela étant dit, évidemment en prenant en considération les contraintes auxquelles vous avez fait référence tout à l'heure, peut-être qu'on pourrait demander formellement à la ministre de voir avec la SAAQ la possibilité effectivement d'une différenciation au niveau des enregistrements, de telle sorte que nous puissions ultérieurement mettre en place ce genre de mesure, advenant le cas qu'un gouvernement bien lointain décide d'étendre les péages, puisque la ministre nous a dit, deux fois plutôt qu'une, qu'il n'y avait pas de plan... il n'y avait pas dans les cartons actuellement d'autres... d'autres plans de péage sur les autoroutes du Québec. Donc, on ne peut pas penser qu'on va mettre ça en branle à plus ou moins brève échéance dans d'autres... sur d'autres infrastructures routières.

Mais, quant à celle-ci, j'apprécie effectivement, là, qu'on se donne la peine de vérifier la faisabilité technique et légale d'une proposition comme celle-là qui, je reprends les paroles de la ministre, a effectivement un certain mérite, là. Puis je ne m'en attribue pas le mérite, puisque c'est mon collègue, mon prédécesseur au poste de porte-parole en matière de transports et député de Beauharnois, qui en avait fait la proposition. Mais, dans la perspective où le ministère est contraint par la loi sur les développements durables, dans la mesure où il y a une stratégie gouvernementale de lutte aux émissions... de lutte aux changements climatiques et de réduction de gaz à effet de serre, d'émissions de gaz à effet de serre, je pense qu'à quelque part il faut envisager ce genre de stratégie pour permettre d'atteindre ces objectifs. Alors, merci infiniment.

Le Président (M. Huot): Alors, l'article 5, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Adopté. Mme la ministre, est-ce que vous préférez... Je vais chercher le consentement: Est-ce que vous préférez revenir à l'article 4 ou on poursuit avec l'article 6? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: On peut revenir à l'article 4. Ça nous permettra de régler des trucs pour plus tard, comme je le disais.

Le Président (M. Huot): Excellent.

M. Bergeron: Ça peut paraître un peu longuet au début, mais il y a tellement de choses qu'on règle. Mais ça va aller plus rapidement plus loin.

Projet et entente de partenariat (suite)

Le Président (M. Huot): Si tout le monde est d'accord, parfait. Donc, Mme la ministre, je vous invite

à présenter à nouveau l'article 4, et il y aura un nouvel article, 4.1, également à présenter, je pense. Donc, Mme la ministre, la parole est à vous.

● (10 h 30) ●

Mme Boulet: Est-ce que vous avez besoin que je relise 4? Parce que 4, en tant que tel, n'est pas modifié, alors c'est un ajout, à 4.1. Alors, je pourrais faire simplement la lecture de 4.1, si ça vous convient?

Le Président (M. Huot): Allez-y, Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Boulet: Alors, 4.1 se lit comme suit:

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 8, des suivants:

«8.1. Tout partenaire doit traiter de façon équitable les plaintes qui lui sont formulées. À cette fin, il doit se doter d'une politique portant sur l'examen de celles-ci.

«8.2. Une personne insatisfaite de l'examen d'une plainte par un partenaire ou du résultat de cet examen peut s'adresser au ministre.

«Le ministre peut faire des recommandations au partenaire relativement à la plainte dont il est saisi.»

Alors, la justification de la modification. Cette disposition permet d'assurer que les plaintes formulées auprès d'un partenaire feront l'objet d'un traitement équitable par celui-ci, et ce, conformément à la politique qu'il aura préalablement adoptée.

De plus, lorsqu'une personne sera insatisfaite du traitement de cette plainte, elle pourra s'adresser au ministre des Transports, qui pourra faire des recommandations au partenaire au sujet de cette plainte.

Alors, cet article... cet ajout fait référence, là, au processus... pour les gens qui portent plainte, c'était par rapport à une deuxième instance. Alors, Mme Josée était venue nous expliquer que, si quelqu'un n'était pas satisfait, il pouvait se plaindre au ministère, et que le processus de plainte du ministère s'appliquait également aux plaintes qui étaient formulées à l'égard d'un partenaire privé dans le cadre d'un projet de PPP.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, voulez-vous...

M. Bergeron: ...

Le Président (M. Huot): Mme la ministre, voulez-vous qu'il y ait un complément d'information?

Mme Boulet: Non.

Le Président (M. Huot): Ça va?

Mme Boulet: Moi, tout est correct, là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, la parole est à vous.

M. Bergeron: C'est beau. Bien, d'abord, j'apprécie beaucoup, sincèrement, qu'on amène cet amendement. Peut-être deux questions, dans un premier temps. D'abord, est-ce que cet article-là prévaut également advenant la disparition du partenaire? Parce qu'on parle simplement «en cas d'insatisfaction de l'examen d'une plainte par le

partenaire». Advenant que le partenaire disparaisse, là, faillite ou Dieu sait quoi, est-ce que c'est cette disposition-là qui entre en ligne de compte aussi, mais... puisqu'il n'est pas question d'insatisfaction, à ce moment-là?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Le sous-ministre va vous donner mes... Ça va, Jacques?

M. Gagnon (Jacques): Oui.

Le Président (M. Huot): Donc, comme c'est la première fois dans cette séance, monsieur, je vous invite, comme pour les autres personnes qui vous ont... qui vous ont précédé, pardon, à vous identifier pour fins d'enregistrement.

M. Gagnon (Jacques): Jacques Gagnon, sous-ministre adjoint, Direction générale de Montréal et de l'Ouest, du ministère des Transports.

En principe, la possibilité que le partenaire puisse éventuellement être remplacé en cours d'entente est déjà prévue dans les modalités de l'entente formellement. Donc, évidemment, l'ajout qu'on vient de faire relativement au traitement des plaintes comme deuxième instance s'appliquera éventuellement s'il y a un nouveau partenaire qui est désigné, conformément au règlement... aux règles qui sont déjà prévues dans l'entente. Alors, c'est le même principe qui pourrait s'appliquer si éventuellement le partenaire actuel devait être remplacé pour des raisons qu'on ignore pour le moment.

M. Bergeron: Excellent. Autre question: Est-ce que je comprends que, quand on réfère au ministre, on réfère au mécanisme interne du ministère auquel vous faisiez référence la dernière fois?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, tout à fait.

M. Bergeron: O.K.

Mme Boulet: Tout à fait, oui.

M. Bergeron: Quant au deuxième alinéa de l'article 8.2, au deuxième paragraphe, là... je ne sais pas qu'est-ce que le langage... c'est paragraphe ou... alinéa, deuxième alinéa: «Le ministre peut faire des recommandations au partenaire relativement à la plainte dont il est saisi», bien ça m'apparaît intéressant, mais ça m'apparaît peut-être insuffisant. Si le ministre fait une recommandation au partenaire puis que le partenaire ne tient pas compte de la recommandation, est-ce à dire que le citoyen lésé demeure lésé?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, je vais laisser Mme Josée répondre. Mais ce mécanisme-là... le mécanisme de deuxième instance, il sert justement... il est mis en place là, et on l'a rajouté justement pour protéger la personne qui porte plainte. Quand on dit qu'on pourra faire des recommandations, c'est que ça nous permettra à nous, au ministère, de voir

si le partenaire traite bien les plaintes, et, si ce n'est pas le cas, il est toujours en lien avec nous, il y a toujours une responsabilité partagée. Donc, on pourra, nous, lui dire: Bien, écoutez, il faut s'ajuster parce qu'on n'est pas satisfaits de la façon dont vous réglez vos... les plaintes qui sont portées à vous. Pour compléter, je vais laisser le sous-ministre compléter.

Le Président (M. Huot): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Merci. Il faut comprendre aussi que, dépendant du nombre de plaintes qui pourraient être déposées envers le partenaire et de la manière dont il va traiter les plaintes, tout ça pourrait donner lieu évidemment à des... à un exercice de non-conformité, là. Ce n'est pas une réprimande... comment on appelle ça?

Une voix: C'est ça, non-conformité.

M. Gagnon (Jacques): Non-conformité de performance dans le cadre de l'entente qui a été signée entre le ministère et le partenaire. Donc, au-delà d'un certain nombre de plaintes et de la manière dont il traitera les plaintes et de la manière dont il répondra aux préoccupations du ministère et du gouvernement, à ce moment-là, ça pourrait donner lieu à des non-conformités en vertu de l'entente proprement dite. C'est des modalités qui sont déjà prévues dans l'entente.

M. Bergeron: Et ça, ça donne lieu à des pénalités, ça?

M. Gagnon (Jacques): Les non-conformités...

Des voix: ...

M. Gagnon (Jacques): Dépendant de la nature des non-conformités, elles peuvent donner lieu à des pénalités financières.

M. Bergeron: Et, à titre indicatif, on parle de... ça va prendre combien de plaintes réglées de façon insatisfaisante par le ministère pour qu'on juge qu'il y a non-conformité?

Une voix: ...

M. Bergeron: Parce que ce qui me préoccupe toujours... je m'excuse de vous interrompre. Ce qui me préoccupe toujours, c'est que, au terme d'une recommandation du ministre, le partenaire ne se conforme pas, puis que le citoyen lésé demeure lésé, puis il peut y en avoir un, puis il peut y en avoir deux, puis il peut y en avoir trois, puis il peut y avoir 15, puis il peut y en avoir 35. Tu sais, je veux dire, à quel moment, là, on rend justice au citoyen lésé?

Le Président (M. Huot): Avec le consentement des membres de la commission... Mme la ministre vous a identifiée comme étant Mme Josée...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Huot): ...mais je vous demande de vous identifier formellement, avec le consentement des membres de la commission.

Mme Dupont (Josée): Josée Dupont, responsable ministérielle des plaintes et secrétaire du ministère des Transports.

Alors, en fait ce qui est proposé ici, c'est une assurance de plus pour le citoyen. On vient confirmer, dans le fond, dans le texte de loi que le citoyen a accès au processus que j'ai décrit la dernière fois. Et là il y a comme un ensemble de mesures là-dedans. Donc, d'abord, ça vient confirmer que les partenaires doivent se doter d'une politique de traitement des plaintes. Ensuite, ça vient confirmer que, si le citoyen n'est pas satisfait du traitement de sa plainte ou de la réponse qu'il a reçue, il peut s'adresser au ministère, qui va regarder ça en deuxième instance. Ça vient dire que, nous, on fait des recommandations aux partenaires et aussi qu'on peut agir via les non-conformités à l'entente. Et en plus ça donne, à mon avis... pas juste à mon avis, accès à... presque à une troisième instance, via le Protecteur du citoyen, parce que, nous, le ministère, on est sous la... sous la...

Une voix: Sous la tutelle.

Mme Dupont (Josée): Sous la... bien, pas la... bien, sous la tutelle, sous l'examen, sous... on est couverts, on est visés par le Protecteur du...

Une voix: ...

Mme Dupont (Josée): ...le Protecteur du citoyen. Et c'est certain que le ministère va... va donc s'assurer que les citoyens reçoivent un traitement équitable des plaintes, et là, maintenant, c'est même inscrit dans la loi que le traitement des plaintes doit être équitable. Alors, nous, on pense qu'avec ça le citoyen est... plusieurs outils à sa disposition pour être assuré que ses plaintes vont être considérées correctement et équitablement.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

Une voix: ...

Le Président (M. Huot): M. le député de Beauce-Nord, vous voulez intervenir? Oui, M. le député de Beauce-Nord, la parole est à vous.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Comme la 30 et la 25, ils appartiennent toujours... c'est en PPP, mais ils appartiennent au ministère des Transports, est-ce que les... Comme ancien maire, dans des régions, les... Quand la Sûreté du Québec donne une infraction dans une route municipale, l'infraction va à la municipalité. Dans le cas de la 25 ou de la 30, qui va être en PPP, est-ce que le fonds, là, il va être... au ministère des Transports... Les infractions qui vont avoir lieu sur ces... sur le pont ou sur la 25, est-ce qu'ils vont aller au ministère des Transports ou ils vont aller à la... au propriétaire ou... à l'agence, là, de la...

Le Président (M. Huot): Oui, qui... M. Gagnon qui répondait? Me Massé.

Mme Massé (Julie): Oui. J'aimerais ça avoir juste une précision: si vous parlez des sommes des péages ou...

M. Grondin: Non, non, les infractions.

Mme Massé (Julie): Les infractions.

M. Grondin: Les infractions qui peuvent avoir lieu sur ces routes-là.

Mme Massé (Julie): Oui.

M. Grondin: Parce que vous savez qu'en milieu municipal, à l'heure actuelle, la Sûreté du Québec, quand elle donne un constat d'infraction sur une route municipale, l'infraction va à la municipalité.

Mme Massé (Julie): C'est ça.

M. Grondin: Est-ce que l'infraction va aller au privé qui a l'autoroute ou est-ce qu'elle va aller au ministère des Transports?

Le Président (M. Huot): Me Massé.

● (10 h 40) ●

Mme Massé (Julie): Oui. L'amende, de la manière dont le projet de loi aborde la question de l'amende, c'est que l'amende va être versée au fonds consolidé, donc elle appartient, sauf une portion de cette amende-là qui va être déterminée par le gouvernement sur recommandation du ministre des Transports, c'est une somme qui est équivalente au montant des péages et des frais. Donc, cette somme-là va être retournée au Fonds des partenariats dans un premier temps et par la suite, par les ententes, sera reversée au partenaire, mais la majeure... la plus grande partie de l'amende va aller au fonds consolidé du revenu, elle ne va pas au partenaire privé.

Le Président (M. Huot): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Moi, ce que je veux dire, c'est pas juste l'amende, là, pour quelqu'un qui passe aux péages sans payer. Si la vitesse... il y a une amende pour la vitesse, pour l'alcool au volant, ou n'importe quoi. Toute autre amende, là, qui concerne le Code de la sécurité routière, est-ce qu'elle va aller au partenaire privé ou est-ce qu'elle va aller au ministère des Transports?

Le Président (M. Huot): Me Massé. Mme la ministre.

Mme Boulet: En fait, c'est comme... tout ce qui va dans le fonds ou qui est en lien ou en responsabilité partagée, c'est les péages seulement. S'il y a des infractions au Code de la sécurité routière, ça va, comme toutes les infractions au Code de la sécurité routière, ça va au fonds consolidé du gouvernement. Ça n'a rien à voir avec l'entente qui est conclue avec le partenaire privé.

M. Grondin: Et vous avez bien compris que, dans le milieu municipal, dans des routes municipales, les ententes... les infractions vont à la municipalité. Ils ne vont pas au ministère des Transports.

Mme Boulet: Sur le réseau municipal.

M. Grondin: Sur le réseau municipal.

Mme Boulet: Mais les péages, c'est sur du réseau routier supérieur, c'est du réseau qui relève du MTQ. Donc, c'est... Comme toute infraction, si quelqu'un se fait prendre sur une autoroute à rouler à 120 ou à 140, bien le policier l'arrête, puis les sommes de cette infraction-là vont au fonds consolidé du gouvernement, là. Ça ne fait pas partie de l'entente de PPP, là.

M. Grondin: Le début de ma question, c'était ça.

Mme Boulet: O.K.

M. Grondin: Est-ce que la route, elle reste sur juridiction du ministère des Transports pour toutes ces infractions-là?

Mme Boulet: Oui, tout à fait. Elle reste sous juridiction du ministère des Transports. Ce sont des infrastructures qui... En fait, le partenaire a la responsabilité de construire l'infrastructure, de l'entretenir pendant une période de 30 ou de 35 ans, mais ça reste toujours propriété du gouvernement.

M. Grondin: C'est bien. Merci.

Le Président (M. Huot): Ça va, M. le député de Beauce-Nord? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, simplement un commentaire en complément de la question de mon collègue de Beauce-Nord. Peut-être devrait-on envisager éventuellement que les amendes pour des infractions au Code de la sécurité routière aillent au Fonds de la sécurité routière plutôt qu'au fonds consolidé du gouvernement. Alors, un jour, c'est peut-être quelque chose qu'on devra envisager, là, mais je comprends que dans l'état actuel des choses c'est là que ça va.

Le Président (M. Huot): Ça va?

Mme Boulet: J'aimerais juste rajouter qu'on a déjà...

Le Président (M. Huot): Mme la ministre, oui.

Mme Boulet: On a mis en place un fonds de la sécurité routière, c'est déjà une belle initiative, et toutes les... toutes les sommes recueillies suite aux infractions, dû aux photoradars et aux caméras feu rouge, vont aller dans ce fonds-là et vont retourner en mesures de soutien soit aux municipalités, mais en mesures d'accompagnement finalement pour bonifier la sécurité routière sur le réseau routier municipal, notamment. Alors, déjà, la mise en place de ce fonds-là, je pense que c'est une première initiative dans le genre dans l'histoire du Québec. Et, oui, si les montants qui peuvent y retourner sont supérieurs, sont plus importants, je pense qu'il y aura des gains en termes de sécurité routière. Plus on sera capables d'investir, d'apporter des bonifications au réseau, je pense qu'on améliore notre bilan de sécurité routière, et ça nous permettra de sauver des vies humaines. Alors, je pense que c'est l'objectif qu'on doit tous avoir ici comme élus, comme élus qui représentent des citoyens, chacun dans nos comtés respectivement.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. Alors, est-ce que l'amendement 4.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Adopté. Donc, avant... L'article 4.1, donc adopté.

Avant de poursuivre avec l'article 4, j'ai une demande de suspension. Donc, je suspends, deux petites minutes, les travaux. Je vous demande à... je demande à tous de rester ici. Suspension de deux minutes des travaux.

(Suspension de la séance à 10 h 44)

(Reprise à 10 h 45)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons donc les travaux. Nous étions à l'article 4. Mme la ministre, nous venons d'adopter l'amendement 4.1. Donc, à l'article 4, Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Boulet: Bien, l'article 4, finalement, si on vient de discuter de l'article 4.1, alors c'est à savoir si on l'adopte tel qu'il est présenté, là.

Le Président (M. Huot): Des commentaires, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: On peut procéder à l'adoption, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Ça va? Est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

Péages routiers (suite)

Le Président (M. Huot): Adopté. Merci. Donc, article 6, maintenant. Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. L'article 6 se lit comme suit: L'article 12 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du paragraphe 2°...

Une voix: Il y a un amendement.

Mme Boulet: Alors, on me dit qu'il y a un amendement, alors je vais lire... Oui, c'est ça. Mais je ne l'ai pas dans mon cartable. Est-ce que vous avez l'amendement de l'article 6?

Une voix: ...

Mme Boulet: O.K. Alors, je vais recommencer, je vais lire l'amendement plutôt. Alors, remplacer l'article 6 par le suivant:

L'article 12 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du paragraphe 2° par le suivant:

«2° fixer, percevoir et recouvrer les frais d'administration relatifs à la perception et au recouvrement d'un péage;»

2° par le remplacement, dans le paragraphe 3°, des mots «, des frais et des droits» par les mots «et des frais»;

3° par l'ajout de l'alinéa suivant:

«Un partenaire peut également prendre des photographies servant à identifier un véhicule à un poste de péage.

«Lorsque le partenaire communique une photographie visée au deuxième alinéa, il doit s'assurer qu'elle montre la plaque d'immatriculation du véhicule routier et qu'elle ne puisse pas permettre de voir les occupants du véhicule.»

Alors, la justification de la modification, c'est: La première modification en est une de concordance avec la modification du processus de recouvrement des péages — voir l'article 12 du projet de loi, qui remplace les articles 18 à 23 de la loi — où il n'est plus question d'une demande d'annulation d'avis de défaut de paiement ou de révision d'une décision rejetant une telle demande. Les frais d'administration pouvant être fixés, perçus ou recouvrés doivent être relatifs à la perception ou au recouvrement d'un péage.

La suppression du mot «droits» aux articles 11, 12, 13 et 16 de la loi concernant les partenaires en matière d'infrastructures de transport constitue un ajustement du vocabulaire visant à distinguer ce qui est exigible par un partenaire pour défrayer les coûts d'un service comme l'utilisation d'une infrastructure de ce qui est exigible par l'État pour être autorisé à exercer une activité, exemple: droits d'immatriculation, droits de délivrance de permis.

Finalement, la dernière modification vise à permettre explicitement au partenaire de prendre les photographies qui identifient un véhicule à un poste de péage. Elle encadre également la communication de cette photographie en imposant au partenaire le devoir de s'assurer que la photographie montre la plaque d'immatriculation du véhicule sans permettre de voir les occupants de celui-ci.

Le Président (M. Huot): Merci. M. le député de Verchères.

● (10 h 50) ●

M. Bergeron: M. le Président, je comprends... je comprends ce qui a amené ces nouvelles modifications et je suis d'accord avec les motifs qui sous-tendent ces modifications. Mais je suis préoccupé par le fait que, par rapport à la loi de 2000 qui stipulait explicitement que la photographie ne devait être prise que de la plaque d'immatriculation, le projet de loi, lui, permet quelque chose d'un peu plus grand, d'un peu plus large que la plaque seulement, et on va même, on va même le confirmer avec cet amendement, M. le Président. On le confirme parce qu'on dit que le partenaire peut prendre une photographie du véhicule, mais, lorsqu'il communique cette photographie, il doit s'assurer qu'on ne puisse identifier les occupants. Ça veut donc dire que le partenaire, lui, lorsqu'il prend la photographie, ça se peut qu'il puisse identifier les occupants. Ce n'est qu'au moment où il communique cette photo qu'il doit s'assurer, par PhotoShop ou je ne sais pas trop quoi, là, qu'il doit s'assurer qu'on ne puisse identifier les occupants du véhicule. Et, moi, je suis vivement préoccupé par cette modification de la loi, par rapport à la loi de 2000, où on permet effectivement une identification du véhicule.

Et j'irais plus loin que ça, M. le Président. Si on doit permettre l'identification du véhicule, j'en reviens à ma proposition initiale concernant les types... une tarification différenciée selon le type de véhicule, on ne peut pas

nous dire, d'une part, qu'on ne parvient pas à identifier les véhicules puis, d'autre part, qu'on peut photographier les véhicules. Si on ne photographie que la plaque puis qu'on n'est pas capable d'identifier le véhicule à partir de la plaque, soit. Mais, si on identifie plus que la... si on est capable d'identifier plus que la plaque, bien là on est capable de faire la distinction du type de véhicule. Mais je trouve qu'il y a un glissement avec cette loi par rapport à la loi-cadre, la loi originale, un peu préoccupant.

Et je suis préoccupé par cet amendement qui... puis je suis d'accord avec ça, qui dit que, lorsqu'on communique la photo, il faut s'assurer qu'on ne puisse identifier les occupants. Mais...

Une voix: Qu'on ne puisse pas.

M. Bergeron: Qu'on ne puisse identifier les occupants. Mais cela implique que le partenaire peut prendre la photo en identifiant les occupants. C'est au moment où il la communique, cette photo, qu'il doit s'assurer que les occupants ne sont pas identifiés. Et ça, c'est éminemment préoccupant, M. le Président. Alors, ou bien on resserre les dispositions de la loi quant à la prise de la photo au départ ou bien, si on est capable d'identifier le véhicule... bien là l'argument selon lequel on n'arrive pas à identifier le véhicule avec le numéro de la plaque, il ne tient pas, là, parce qu'on est capable de l'identifier, le véhicule.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je pense que tout le monde a un bout de réponse! Ha, ha, ha! Tout le monde me donne une réponse. Je vais laisser, si vous me permettez, Mme Massé, parce que c'est pareil comme en... dans la loi de 2000... c'est-u ça, de 2000?

Une voix: De 2000.

Mme Boulet: Alors, c'est... il n'y a pas eu d'ouverture à cet égard-là. Alors, tout ce qu'on est venu faire, c'est de venir préciser «lorsqu'il communiquera». Alors, Mme Massé.

Le Président (M. Huot): Avec le consentement des parlementaires, évidemment.

Une voix: ...

Le Président (M. Huot): Me Massé, la parole est à vous.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, je vais partir vraiment de l'article 14, là. L'article 14, qui a été adopté en 2000, parle qu'«une preuve photographique ou électronique portant uniquement»... mais on parle d'une preuve photographique. Donc, ça ne vient pas limiter le contenu de la photographie, ça vient limiter le contenu de la preuve qui va être produite devant le tribunal. Donc, ça pourrait consister à un zoom ou... Ça ne vient pas limiter, là, la photo qui peut être prise par le partenaire, aucunement. Maintenant...

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: «...portant uniquement sur la plaque», il me semble que c'est clair, là, mais il y a peut-être un... il y a peut-être une subtilité juridique qui m'échappe au moment où on se parle, là, mais...

Mme Massé (Julie): En fait...

Le Président (M. Huot): Me Massé, oui.

Mme Massé (Julie): En fait, c'est vraiment, c'est la preuve qui va porter uniquement sur la plaque et non la photographie qui porte uniquement sur la plaque. Donc, la photographie va pouvoir être utilisée uniquement pour prouver le numéro d'immatriculation, mais ça ne vient pas encadrer le contenu de la photo en tant que tel, là. C'est vraiment une question de preuve, là, qui... ça venait limiter l'article 14, en 2000.

Maintenant, le fait qu'on voie plus que juste la plaque d'immatriculation, c'est aussi un avantage, à mon avis, pour le citoyen au niveau... Le véhicule circule sur l'autoroute à péage, il y a uniquement la photo de la plaque. Si jamais la personne s'est fait, imaginons, voler sa plaque d'immatriculation, à ce moment-là, elle va être en mesure d'identifier que la plaque d'immatriculation, qui est bien la sienne, ne correspond pas avec le véhicule. Par exemple, moi, j'ai une Mazda, elle est grise, et j'ai une plaque d'immatriculation; je me fais voler ma plaque d'immatriculation, c'est mis sur une Toyota rouge, alors, à ce moment-là, je vais pouvoir renverser le fardeau de preuve en disant: Oui, c'est bien ma plaque d'immatriculation, mais ce n'est pas mon véhicule. Donc, c'est un élément de défense pour le citoyen aussi de pouvoir identifier le véhicule.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères. Est-ce qu'il y aurait des compléments d'information du côté ministériel? M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Moi, j'ajouterais une chose seulement, à l'effet que ça constitue, par ailleurs, une meilleure protection pour l'usager comme tel, parce que dans le fond ce qui sert de preuve, c'est la plaque. À supposer que la plaque ne puisse pas être lue correctement, évidemment, si on peut faire la corrélation entre la plaque puis le type de véhicule... supposons que quelqu'un recevrait une facture du partenaire privé et que la lisibilité de sa plaque n'est pas tout à fait... n'est pas tout à fait exhaustive, bien, à ce moment-là, lui, il pourrait très bien dire: Regardez, ce n'est pas ma plaque parce que ce n'est pas mon véhicule, et je ne me suis pas fait voler ni mon véhicule ni ma plaque. Donc, de pouvoir voir une bonne partie du véhicule à l'arrière avec la plaque, ça permet de faire la corrélation entre le fait que c'est bien la plaque qui appartient au bon véhicule. Mais, encore une fois, tout ce qui sert de preuve, c'est la plaque comme telle, l'identification, et non pas le véhicule. Mais, pour l'usager, c'est une preuve supplémentaire. Normalement, la photo devrait permettre aussi de prendre un certain angle de... qui pourra nous permettre de bien situer le véhicule à l'endroit précis, donc bien identifier que c'est bien pris sur la bonne route au bon endroit, et, pour l'usager qui recevrait un constat d'infraction ou une facture de la part du partenaire, il pourra démontrer que, lui, à ce moment-là, ce n'est ni sa plaque ni son véhicule, c'est ni l'endroit où il était à cet endroit-là à ce moment-là.

M. Bergeron: Mais, s'il n'y a que la plaque qui peut servir pour la preuve, M. le Président, comment est-ce que l'usager pourrait se servir de l'identification du véhicule comme preuve s'il n'y a que la plaque qui peut servir comme preuve?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre. Me Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, ça va être son moyen de défense, là. Ça va être la preuve de la poursuite, c'est uniquement le numéro de plaque, mais, je veux dire, la photo va être quand même produite. On va voir le derrière du véhicule, et là on voit vraiment la couleur, la marque du véhicule, et là la personne va pouvoir dire: Écoutez... C'est vraiment le moyen de défense, là, du citoyen de pouvoir contester. C'est sûr que la preuve du poursuivant, c'est le numéro, c'est le numéro de la plaque d'immatriculation. En même temps, comme on disait, un partenaire qui réaliserait que ce n'est pas la bonne plaque avec le bon véhicule, c'est le véhicule qui est en infraction, ce n'est pas la plaque d'immatriculation qui est en infraction, c'est le véhicule qui circule sur l'autoroute à péage.

Donc, de voir que... la plaque d'immatriculation, ça, c'est la preuve qui va être produite devant les tribunaux. Maintenant, le fait que la photo soit plus complète va permettre au citoyen de dire: Bien, écoutez, dans ce cas-là, c'est effectivement ma plaque, la preuve est faite, sauf que ce n'était pas mon véhicule, et là ça va être un renversement... Dans le fond, lui, il va démontrer que son véhicule n'a pas passé sur l'infrastructure à péage.

Le Président (M. Huot): J'aurais une demande de parole du député de Johnson.

M. Boucher: Oui, bien c'est pour reprendre. Il est bien marqué à l'article 14 que seule une preuve photographique de la plaque d'immatriculation peut servir de preuve, et là vous me dites que non seulement la plaque d'immatriculation peut servir de preuve, mais aussi la couleur du véhicule peut servir de preuve, alors qu'à l'article 14 il est spécifiquement...

Mme Boulet: ...l'article 14, il va être modifié.

M. Boucher: Oui, oui, oui.

Une voix: C'est 14 de la loi de 2000.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, bien l'article 14, là... C'est parce qu'il réfère à l'article 14 d'une loi qui a été adoptée en 2000, alors que, dans le présent projet de loi, cet article-là est modifié. Alors, on ne peut pas référer à quelque chose qui... On n'est pas encore arrivé à l'étude de cet article-là, mais il y aura des modifications. Peut-être mon collègue M. Ouellette, là, de... aimerait prendre la parole.

Le Président (M. Huot): M. le député de Chomedey avait demandé la parole également. La parole est à vous.

M. Ouellette: Juste pour le collègue de Verchères. Un petit peu plus loin — on est à l'article 6 — à l'article 12

du présent projet de loi, il y aura une disposition où la personne à qui on va demander de payer l'amende, etc., là, pourra faire une demande de sa plaque, pourra faire une demande de la preuve qui sera recueillie par le partenaire, pour bien s'assurer que c'est son véhicule. Ça fait que vous aurez votre explication, là, dans six articles, M. le député de Verchères.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Chomedey. M. le député de Johnson encore?

M. Boucher: Non, non, j'ai...

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, la parole est à vous.

M. Bergeron: D'abord, je veux signaler au député de Chomedey, qui peut-être en doutait-il encore, que j'ai bien lu le projet de loi d'un bout à l'autre et que je savais que ce dont il vient de nous parler allait arriver effectivement à l'article 12, puis on en parlera à ce moment-là, mais... comme le disait Mme la ministre il y a quelques instants, parce que j'aurai certainement des choses à dire également à l'article 12.

Maintenant, quand... Pardonnez-moi, je ne me souviens pas de votre nom.

Mme Massé (Julie): Julie Massé.

● (11 heures) ●

M. Bergeron: Quand Mme Massé nous disait que c'est la même disposition que la loi de 2000, je suis désolé, mais, à l'article 8 du projet de loi, on remplace l'article 14 qui stipule «une preuve photographique ou électronique portant uniquement sur la plaque d'immatriculation d'un véhicule routier». Ça, c'est modifié. Et ce n'est plus une plaque qui porte... ce n'est plus une photographie qui porte uniquement. Et là je comprends que c'est pour protéger l'usager, parce qu'il pourra s'en servir comme preuve, avec le derrière du véhicule, avec la couleur, la marque, il va pouvoir faire la démonstration que la plaque qui est collée sur tel véhicule, bien c'est bien sa plaque, mais ce n'est pas son véhicule. Et là je comprends de vos explications que vous nous dites: La preuve que va utiliser la poursuite, ce n'est que la plaque. Mais je comprends de vos explications que la preuve que pourra utiliser la défense, c'est plus que la plaque.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser Mme Massé, mais c'est...

Le Président (M. Huot): Me Massé.

Mme Massé (Julie): C'est exactement ça. En fait, ici, ça va être un moyen de défense pour le citoyen. Quand on vient dire que la preuve... En fait, c'est un régime, là, c'est-à-dire que la photographie de la plaque et... Cette photographie-là fait preuve du passage. Donc, il y a une présomption qui est rattachée à la photographie de la plaque d'immatriculation, mais la photographie, c'est la preuve.

Donc, quand on regardait à l'article 14, on disait... «Une preuve photographique [...] électronique portant uniquement sur la plaque d'immatriculation» était rattachée à la présomption que c'était bien ce véhicule-là qui était

passé sur l'infrastructure. C'est une présomption en faveur du poursuivant qui... et qui fait en sorte que, quand le poursuivant va déposer en preuve la photographie, il va prouver uniquement que c'est ce véhicule-là, avec le véhicule identifié par la plaque d'immatriculation, qui est passé sur l'infrastructure. Ça, c'est vraiment... c'est les limites et la présomption pour le poursuivant. Donc, le défendeur, l'usager de la route, lui, va pouvoir dire: Écoutez, oui, on voit bien, là, que c'est ma plaque d'immatriculation, c'est la preuve qui est déposée; par contre, ce n'est pas mon véhicule. Et là lui va pouvoir prouver quel est son véhicule et que ça ne correspond pas à la preuve déposée. Mais c'est la preuve pour le poursuivant.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Moi, je ne suis pas juriste, là, mais est-ce que c'est fréquent en droit qu'on puisse avoir une preuve différente pour... à partir d'un même élément... à partir d'une même source, un élément de preuve dont ne peut pas se servir la poursuite mais dont peut se servir la défense, et vice versa?

Le Président (M. Huot): Me Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, le poursuivant, lui, ce qu'il a à démontrer, c'est qui est le propriétaire du véhicule. Donc, c'est avec la plaque d'immatriculation. Le seul besoin qu'il a, dans le fond, le poursuivant, c'est celui-là.

C'est certain que le poursuivant — le poursuivant, dans ce cas-ci, va être le Directeur des poursuites criminelles et pénales — a un devoir de poursuivre uniquement quand il y a vraiment une infraction. Donc, si le poursuivant regarde la preuve, lui, c'est vraiment la preuve qu'il va pouvoir faire au tribunal, c'est de démontrer quel est le numéro d'immatriculation, parce que c'est à ça que ça sert, et voit que le véhicule n'est pas le bon, il n'émettra pas un constat d'infraction, là. Lui, il va le voir, il va dire: Non, ce n'est pas le bon véhicule, ça ne correspond pas avec la description du véhicule. Et le poursuivant ne prendra pas une poursuite, là.

C'est dans son devoir de ne pas poursuivre quand la preuve... quand la preuve... pas la preuve, mais quand l'infraction... il ne peut pas démontrer l'infraction. Maintenant, lui, ce qu'il a besoin de prouver au tribunal, c'est quel véhicule a passé, et, pour identifier le véhicule, ce qui est retenu dans la loi, c'est que c'est la plaque d'immatriculation. Donc, lui, une fois qu'il va avoir prouvé ça, parce que la responsabilité incombe au propriétaire du véhicule, comme on va pouvoir le voir dans certains cas, à ce moment-là c'est la seule preuve qu'il a à faire.

Maintenant, de dire que la personne qui est poursuivie... Moi, c'est mon numéro de plaque, par exemple, mais ce n'est pas mon véhicule; de me nier le droit d'utiliser ce complément-là devant les tribunaux, ça irait à l'encontre d'une défense pleine et entière, là. On ne pourrait pas toucher à ça, parce que c'est... Justement, la personne, c'est son moyen de défense. Elle a le droit de pouvoir démontrer par ces éléments-là qu'elle n'a pas commis l'infraction qui lui est reprochée.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Et si on en revient à... et si on en revient au libellé du dernier alinéa: «Lorsque le partenaire communique une photographie visée au deuxième alinéa...» Là, c'est un paragraphe, dans ce cas-là. C'est-u un paragraphe ou un alinéa?

Mme Massé (Julie): Un alinéa.

Mme Boulet: C'est écrit «alinéa».

M. Bergeron: C'est un alinéa. Alors, «Lorsque le partenaire communique une photographie visée au deuxième alinéa...» Non, mais je parle du dernier alinéa. Ça, c'est le dernier paragraphe?

Mme Massé (Julie): O.K. «Un partenaire peut également», c'est le deuxième alinéa, et «lorsque le partenaire communique», ça, c'est le troisième alinéa.

Le Président (M. Huot): Du premier paragraphe.

Mme Massé (Julie): Bien, je peux...

M. Bergeron: En tout cas, le troisième point du troisième alinéa, O.K.: «Lorsque le partenaire communique une photographie visée au deuxième alinéa, il doit s'assurer qu'elle montre la plaque d'immatriculation du véhicule routier et qu'elle ne puisse pas permettre de voir les occupants du véhicule.» Ce que je comprends de cela — et, si je suis dans l'erreur, dites-le-moi, ça va me faire plaisir que vous me le disiez, cette fois-là — ce que je comprends de cela, c'est que le partenaire peut prendre une photo qui va identifier les occupants du véhicule, mais, lorsqu'il communique cette photo, il ne peut pas... il doit faire en sorte qu'on ne puisse identifier les occupants du véhicule.

Le Président (M. Huot): Me Massé.

Mme Massé (Julie): C'est exact.

M. Bergeron: Et je sais qu'on l'a déjà entendue, là, puis je ne sais pas si on aura l'occasion de l'entendre de nouveau, je présume que non, mais c'est sûr que la commission de protection des renseignements personnels serait certainement préoccupée de cela, parce qu'elle a insisté sur le fait que les citoyens doivent pouvoir circuler dans l'anonymat, ce que ne garantit pas cette disposition-là, parce que le partenaire peut, lui, savoir qui est à l'intérieur du véhicule.

Le Président (M. Huot): Me Massé. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Deux éléments. Donc, le partenaire ne peut utiliser ni transmettre à une autre personne les renseignements personnels recueillis dans le cadre d'une entente de partenariat autrement qu'aux fins de percevoir ou de recouvrer le paiement de péages. Donc, c'est la seule utilisation qu'il peut faire.

Il y a des règles très, très strictes entre le ministère... pas le ministère, le partenaire privé et la SAAQ qui limitent, là, le... Premièrement, ceux qui sont désignés pour manipuler cette information-là le sont avec des enquêtes de sécurité qui sont faites, donc sont désignés, sont très bien encadrés à ce niveau-là. L'information qui est recueillie

ne peut être utilisée qu'aux fins de percevoir et de recouvrer les péages. Donc, c'est bien encadré, là, c'est encadré que l'information ne peut être utilisée en dehors de cet élément-là.

M. Bergeron: Bien, moi, je n'ai aucune raison de remettre en doute votre parole, Mme Sultana, mais, quand vous dites que les personnes qui vont avoir accès à cette information-là, il y aura une enquête de sécurité, patate, patate, c'est défini où, ça? Dans l'entente de partenariat?

Mme Sultana (Sandra): C'est défini dans l'entente de partenariat. C'est une entente entre le partenaire privé et la Société de l'assurance automobile du Québec.

Une voix: Que vous avez lue.

M. Bergeron: Comme quoi les personnes qui auront accès aux informations auront passé une enquête de sécurité. Qui va être effectuée par?

Mme Sultana (Sandra): Dans les mêmes... de la même façon que la SAAQ le fait avec tous ses employés ou ceux qui détiennent ce type d'information.

M. Bergeron: Donc, c'est la SAAQ qui va faire l'enquête de sécurité?

Mme Sultana (Sandra): Oui. Ou l'enquête de sécurité est faite à la satisfaction de la SAAQ. Et selon les règles de...

Le Président (M. Huot): M. le député.

M. Bergeron: Par qui? Par le partenaire lui-même?

Mme Sultana (Sandra): Non, pas par le partenaire.

(Consultation)

Mme Sultana (Sandra): Le partenaire demande de faire une enquête de sécurité sur les personnes qui sont désignées, qui sont identifiées à traiter cette information-là, et c'est la SAAQ qui réalise les enquêtes de sécurité.

M. Bergeron: Mais vous confirmez effectivement que cette personne-là pourra savoir que, dans le véhicule X, il y avait une, il y avait deux, il y avait trois personnes, deux de sexe masculin, une de sexe féminin, la personne sera en mesure de voir cette information-là.

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): L'entente actuelle, puis je vais vous lire comment c'est... c'est indiqué dans l'entente actuelle. Alors, dans l'entente de l'autoroute 25, les exigences de l'entente de partenariat imposent que «la caméra est orientée de façon à protéger l'identité du conducteur et des occupants du véhicule routier». Donc, c'est une exigence qui est plus sévère, là, que ce qui est présentement, là, dans l'article de loi. Donc, la caméra est orientée pour ne pas permettre... Je vais le relire: de «protéger l'identité du conducteur et des occupants du véhicule».

Ce qui est nécessaire à la preuve ou à ce qu'on cherche à avoir, c'est la plaque, la plaque, l'arrière du

véhicule, pour qu'on puisse faire correspondre la plaque au véhicule dans le cas où, par exemple, les plaques sont... sont volées. Donc, c'est l'information qui est nécessaire. Le système de perception n'a pas besoin d'aller chercher l'information, là, plus précise sur les occupants du véhicule.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mais j'imagine que, tout dépendant de la configuration du véhicule, tout dépendant de la rapidité du passage, ce ne sera pas toujours la même portion exactement qui sera prise sur chacun des véhicules, puis que conséquemment, dans certains cas, on va pouvoir effectivement identifier les occupants du véhicule.

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Huot): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Il faut comprendre d'abord que la... — ça fait sourire un peu. Il faut comprendre que la photo est prise par l'arrière. Alors, on photographie la plaque arrière puis une certaine partie du véhicule. Donc, tout ce qu'on peut identifier, c'est de voir les occupants par l'arrière. Alors, déjà, de les identifier, ce n'est pas évident. La photo qui est prise de l'avant, c'est seulement la plaque, c'est pour identifier les camions.

Une voix: C'est le pare-chocs.

M. Gagnon (Jacques): Le pare-chocs, uniquement, pris de l'avant pour identifier les camions, parce qu'il y a une plaque à l'avant. Alors, c'est assez difficile d'identifier quelqu'un par l'arrière quand la photo est un peu floue puis que tout ce qu'on peut voir, c'est le nombre d'occupants dans le véhicule. Si vous êtes capable... si on est capables de définir si c'est un homme, une femme, un homme, deux femmes... C'est un peu complexe.

M. Bergeron: Et, je veux dire...

M. Gagnon (Jacques): Mais, ceci étant dit... ceci étant dit...

M. Bergeron: Je veux dire, je ne sais pas pour vous...

M. Gagnon (Jacques): C'est bien dit...

M. Bergeron: ...M. Gagnon, mais, si vous n'êtes pas capable d'identifier un homme ou une femme en le regardant de derrière...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: ...vous avez un... vous avez peut-être un problème que cette commission n'est pas en mesure de régler!

Le Président (M. Huot): Messieurs, je pense... Je pense qu'on s'égare, on s'égare un peu, là, monsieur... messieurs. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Non, mais, blague à part, là, vous disiez sourire, mais on l'a vécu avec les photoradars, tout

le monde est très intéressé de voir la photo être en train d'être prise. Alors, tu as le conducteur, évidemment il regarde devant, mais tu as les autres, là, qui ont la tête dans le dos pour voir quand est-ce que le flash va flasher, là. Bien ça, c'est le genre de chose qu'on peut identifier, évidemment, puis ça s'identifie... D'après ce que je comprends, là, ça s'identifie mieux de face que de dos.

Le Président (M. Huot): M. Gagnon? Mme Sultana?

M. Bergeron: Du moins, vous êtes... Vous, vous avez plus de facilité à identifier un homme ou une femme de face que de dos.

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): L'exigence est précise: la caméra doit être orientée pour ne pas qu'on puisse identifier. Alors là, on va dans un sens que... Ce n'est pas là. L'exigence, elle est précise: la caméra est orientée pour ne pas pouvoir identifier.

M. Bergeron: Mais, si l'exigence est si précise, pourquoi précisons-nous, dans le troisième petit bout du troisième alinéa, que, lorsqu'on communique la photo, le partenaire... lorsqu'il communique la photo, le partenaire doit s'assurer qu'on ne puisse identifier les occupants du véhicule? Je veux dire, si on prévoit cette disposition-là, c'est qu'à quelque part on se dit que ça se pourrait éventuellement que la saudite photo, là, elle puisse effectivement avoir pris la personne de façon assez évidente puis qu'on doive faire un petit PhotoShop, là, pour s'assurer que, quand on communique la photo, là, on ne puisse pas identifier la personne.

Je comprends que ça puisse faire sourire, je comprends que ça puisse apparaître hautement improbable, mais, si c'est à ce point improbable, comment ça se fait qu'au ministère on a trouvé pertinent d'inclure une disposition qui nous assure que, quand on communique cette photo-là, on s'assure qu'on ne puisse identifier les occupants? Alors, c'est peut-être complètement rigolo puis farfelu, ce que j'avance, mais, si c'était à ce point farfelu, j'imagine que le ministère n'arriverait pas avec cette proposition d'amendement qui nous assure qu'on va gommer l'identité des gens lorsqu'on va transmettre la photo en question.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, ce qui est farfelu, ce n'est pas ce qui est dans le projet de loi, c'est des échanges qu'on a eus qui s'y rattachaient, mais ça n'avait rien à voir avec ce qui était dans le contenu du projet de loi. Ce qu'il est important de dire ici, pour que la population sache... C'est un peu le même principe que dans les photoradars puis les caméras feu rouge. C'est clair que, quand le photoradar prend sa photo, il y a le véhicule, puis on peut voir s'il y a des occupants. On ne peut pas les identifier de face, mais on peut voir s'il y a des occupants. Et, dans les photoradars et dans les caméras feu rouge... Et c'était suite à la préoccupation de la Commission d'accès à l'information que justement, quand les photos étaient envoyées... Donc, c'est les mêmes, mêmes affaires qu'ici: quand la photo, elle est envoyée à la personne qui a fait l'infraction, on s'assure de cacher l'intérieur du véhicule.

Alors, ça donne à peu près ce genre de photo là, je pourrai vous... parce que, là, elle est un peu sombre puis elle est un peu loin de vous, mais c'est qu'on voit très bien le véhicule. Alors, la photo qui a été prise au bureau, c'est le BAC... Comment on appelle ça, le bureau où il y a les policiers pour les photoradars? Le centre de traitement de la plainte. Donc, la photo, elle est prise, on ne peut pas identifier les gens, mais on peut voir qu'il y a des occupants.

Mais ce qui a toujours été garanti et assuré, autant par la SAAQ, ici, par l'entente avec le partenaire privé, c'est que, quand on envoie la photo à la personne qui est en infraction, on ne... C'est la raison pour laquelle on a voilé l'intérieur du véhicule, pour s'assurer qu'on ne puisse pas savoir, à tout le moins, s'il y avait une, deux ou trois personnes. Ne serait-ce que l'information nominale des individus à l'intérieur du véhicule, ces informations-là sont cachées, et on ne peut voir que la plaque et le véhicule. C'est un petit peu le même principe qui s'applique dans l'entente, c'est des informations qui peuvent être échangées avec la SAAQ, mais sous toute confidentialité, avec une personne qui est une espèce de mandataire qui va traiter ces plaintes-là de façon particulière. Peut-être que Mme Sandra... Mme Sultana a des compléments d'information.

Mme Sultana (Sandra): Puis une nuance, c'est qu'on ne prendrait pas une photo nécessairement aussi loin que ça, parce qu'on n'a pas besoin de ça...

M. Bergeron: C'est pris où, ça, cette photo-là?

Mme Sultana (Sandra): C'est photoradar. Puis ce qu'on a de besoin, c'est vraiment l'arrière du véhicule avec la plaque.

Mme Boulet: Et on voit la bande noire dans le haut qui... On la voit, la bande noire dans le haut, qui vient cacher le fait qu'on aurait peut-être pu identifier deux personnes à l'intérieur du véhicule... pas identifier, mais savoir qu'il y en a deux. Parce que, pour l'identification, c'est très difficile, mais... Alors, c'est toujours caché, c'est comme ça que c'est transmis aux gens.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme Sultana nous dit: On n'a pas besoin de prendre une photo large comme ça, mais manifestement on est capable de prendre une photo large comme ça. Je comprends. Mais je comprends que ça peut très bien se faire aussi dans le cas du péage.

Quand j'ai parlé de ce qui était farfelu, ce n'est pas du projet de loi dont je parlais, Mme la ministre, je parlais de votre réaction à mes commentaires, la vôtre, celle de vos fonctionnaires, à l'égard de l'identification des personnes à l'intérieur du véhicule. Ça peut paraître farfelu effectivement, mais, si c'était farfelu, vous ne m'arriveriez pas ce matin avec une proposition d'amendement qui stipule précisément qu'il faut gommer l'identité des personnes qui sont à l'intérieur du véhicule.

C'est donc dire que vous reconnaissez que, dans certaines circonstances, on peut effectivement identifier les occupants du véhicule. Qu'ils soient de dos, qu'ils soient de face, qu'ils soient de côté, de travers, vous êtes en mesure, à certaines occasions et selon certaines circonstances,

d'identifier les occupants du véhicule, auquel cas vous demandez expressément au partenaire de gommer l'identité des occupants du véhicule lorsque vous communiquez ladite photo.

Alors, mon propos, là, on a pu le trouver bien drôle, on a pu le trouver bien farfelu, bien amusant, on en a souri, le sous-ministre ne s'en est pas gardé, mais il n'en demeure pas moins que, si vous arrivez avec un amendement comme celui-là, c'est que le ministère est conscient du fait qu'on peut effectivement identifier les occupants du véhicule puis que, pour préserver la confidentialité, lorsqu'on communique cette photo-là, on gomme l'identité des occupants du véhicule.

Alors, moi, je vous le dis, c'est quelque chose qui me préoccupe. Il y a, semble-t-il, dans l'entente de partenariat des balises qui permettent effectivement... puis il y a une enquête de sécurité qui permettent de limiter l'utilisation qui peut être faite de cette identification-là; il n'en demeure pas moins effectivement que des gens sauront que Mme Unetelle ou M. Untel, ou un monsieur puis une madame, ou deux messieurs puis une madame, Dieu sait quoi, auront circulé à tel moment sur le pont de la 25 ou sur l'autoroute 30, et ça, ça m'apparaît préoccupant.

Et je pense qu'on le reconnaît à travers cette proposition d'amendement qu'on nous amène, où on dit que le partenaire, lorsqu'il communique une photo visée au deuxième alinéa, il doit s'assurer qu'elle montre la plaque d'immatriculation du véhicule routier et qu'elle ne puisse pas permettre de voir les occupants du véhicule. Donc, on met le grand rectangle noir pour cacher les occupants du véhicule, ce que la personne qui est autorisée, après son enquête de sécurité, à... qui est autorisée à manipuler cette information-là, bien cette personne, elle, elle aura eu accès à l'identification ou à une certaine identification des occupants du véhicule. Et ça, je le réitère, c'est préoccupant.

Ça m'amène une autre question — je crois savoir que vous avez répondu partiellement à cette question la dernière fois — c'est: Le partenaire, il conserve ces photos-là pendant combien de temps?

Le Président (M. Huot): Qui répond à la question? Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, le partenaire conserve les photos tant et aussi longtemps qu'il en a besoin pour son dossier de preuve. Donc, tant qu'il y a un élément, là, de contestation possible, lui, il doit conserver cette photo-là cette durée-là.

M. Bergeron: Moi, je passe, j'ai un transpondeur, le montant du passage est soustrait de mon... de mon total, là, bon. Est-ce que, la photo qui a été prise de mon véhicule, le partenaire la détruit automatiquement puisque j'ai déjà payé?

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, vous pourriez... Ça pourrait être déduit et vous pourriez, par après, contester ce passage-là. Donc, vous êtes passé, mais vous voulez contester, vous voulez dire que ce n'est pas votre voiture ou un autre... ou d'autres circonstances, donc, lui, il doit conserver cette...

● (11 h 20) ●

M. Bergeron: J'ai combien de temps pour contester ça?

Mme Sultana (Sandra): Trois ans.

M. Bergeron: Donc, on peut présumer que le partenaire va conserver les photos un minimum de trois ans.

Mme Sultana (Sandra): Oui.

M. Bergeron: O.K. Puis, dans le cas où il y a des poursuites, ça pourrait être un peu plus long que ça.

Le Président (M. Huot): Me Massé.

Mme Massé (Julie): Effectivement, si jamais il y avait, par exemple, un constat d'infraction, et là la personne conteste, bon, conteste, va en appel devant la Cour d'appel, peu importe quelle partie irait, va en appel devant la Cour suprême du Canada, il faut protéger cet élément de preuve. Donc, tant que c'est nécessaire, la preuve va nécessairement être gardée par le partenaire, c'est l'original de la photographie donc, et par la suite, dès que les recours sont épuisés, là il n'est plus nécessaire, donc le partenaire va détruire la photo à ce moment-là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce qu'il y a une disposition, soit dans la loi ou dans un amendement qui va venir, qui stipule le temps que peut conserver... pendant combien de temps le partenaire peut conserver les photos?

Le Président (M. Huot): Me Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, la loi sur la protection des renseignements personnels qui s'applique au secteur privé vient justement régir le fait que c'est tant qu'un document est nécessaire. C'est vraiment la règle de nécessité. Tout le long du processus, en vertu de cette loi-là, le partenaire ne peut recueillir... ne peut recueillir un élément que seulement si c'est nécessaire pour l'objet du dossier. Par la suite, il doit le conserver. C'est toujours une question de nécessité, il doit l'utiliser en fonction de la nécessité. Donc, c'est vraiment l'esprit de la loi.

Et il y a une protection aussi qui est accordée par la loi sur les partenariats, où est-ce que là tout renseignement personnel ne peut être utilisé que pour la perception et le recouvrement des péages. Donc, la loi sur les partenariats est venue vraiment régir ça, là, les renseignements personnels, ce n'est uniquement... Ils ne peuvent être communiqués ou même utilisés que dans un seul objectif, soit la perception et le recouvrement des péages. En dehors de ce cadre-là, il ne peut y avoir aucune communication.

Le Président (M. Huot): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Et, lorsque vous dites que le partenaire a l'obligation de conserver, là, les éventuelles preuves, là, pour l'utilisation dans le cadre de poursuites éventuelles, est-ce que l'expiration, finalement, du délai de trois ans pour contester, par exemple, bon, un passage, est-ce que... Suite

à l'expiration de ce délai-là, y a-t-il obligation de les détruire, ou n'y avait-il obligation que de les conserver jusqu'à ce moment-là, et, après le trois ans, bien il peut faire ce qu'il en veut, c'est-à-dire ou bien les conserver ou bien les détruire?

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Il n'y a pas d'obligation de détruire. Il n'y a rien qui est précisé en termes de conservation et de destruction. Il y a un élément de destruction qui est précisé, puis je vais y revenir. Donc, il n'y a rien de précis, là, sur cette durée-là de trois ans, c'est une conservation qui est nécessaire, selon la possibilité de contestation.

M. Boucher: Juste...

Mme Sultana (Sandra): Mais je vais revenir au... Il y a un élément de... un élément qui doit être nécessairement détruit au bout de trois mois, c'est l'information qui provient de la SAAQ. Donc, le lien, l'information, les renseignements qui proviennent de la SAAQ, de la Société de l'assurance automobile du Québec, en lien avec la plaque d'immatriculation, ces données-là ne peuvent être conservées que trois mois.

Donc, ce qui est conservé pour une durée... tant que la... et c'est nécessaire pour démontrer la preuve en cas de contestation, c'est la plaque, la photo de la plaque. Mais elle n'est pas reliée à une information qui provient de la Société de l'assurance automobile.

M. Boucher: Mais, en conservant cette information-là, un partenaire pourrait toujours aller chercher ces informations-là à la SAAQ, même si le délai de trois mois est dépassé. Et encore une fois je veux simplement réaffirmer comme quoi il a l'obligation de les... de les garder durant trois ans, ces informations-là, mais il n'a pas l'obligation de les détruire suite aux trois ans, c'est ce que...

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, on vous rappelle que le partenaire ne peut recueillir et conserver l'information que pour recouvrer et percevoir les paiements. Donc, c'est la seule utilisation qu'il peut en faire. Il ne peut pas retourner à la SAAQ chercher de l'information, parce qu'il n'en aura pas de besoin, c'est un... c'est un... c'est un cas qui est en traitement. Donc, le lien avec la SAAQ, il y a la photo pour une preuve future, mais le lien avec les... avec l'information, les renseignements personnels, se fait au niveau du poursuivant, du Directeur des poursuites pénales et criminelles... criminelles et pénales.

Le Président (M. Huot): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Mais...

Mme Sultana (Sandra): ...excusez-moi, je veux préciser.

M. Boucher: O.K. Mais, en cas de... en cas d'expiration des délais de carence, à savoir qu'une personne pourrait contester, là, le passage au bout de trois ans... Et, vous l'avez dit à plusieurs reprises, le partenaire ne peut

utiliser ces informations-là que dans le cadre d'une éventuelle poursuite. Donc, si les délais de carence d'une poursuite sont dépassés, en quoi pourrait... cela pourrait lui être utile de conserver ces informations-là, puisqu'elles ne sont utiles qu'à faire face à d'éventuelles poursuites?

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, le dossier est entre les mains du poursuivant, poursuivant qui est au ministère de la Justice, et le partenaire privé conserve une... l'original de la preuve.

M. Bergeron: Bon, mais ça...

Le Président (M. Huot): Un instant, M. le député de Verchères, il y avait une demande de parole. Si M. le député de Johnson a terminé, M. le député de Beauce-Nord avait une prise de... un droit de parole avant le député de Verchères. Donc, M. le député de Beauce-Nord, la parole est à vous.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, écoutez, moi, j'ai... Je pense qu'on essaie de trouver des troubles qui... que je pense que 99,9 % des gens n'auront jamais à régler. Moi, je prétends que, si quelqu'un se promène avec la blonde d'un autre puis qu'il ne veut pas se faire prendre, il a juste à ne pas passer sur une autoroute à péage!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Tu sais, il peut en prendre une autre.

C'est... Si... Moi, j'irais même à dire que les photographies qu'ils vont prendre, ils peuvent être très utiles dans... dans un... Si on prend une enquête comme une enquête AMBER, où il y a un enlèvement d'enfant, ou n'importe quoi, on pourrait rendre utiles à la police ces photographies-là pour essayer de retracer les présumés fraudeurs ou enleveurs d'enfants, tout ça. On... tout le monde serait bien content de ça.

Qu'on... qu'on limite tout ça à juste dire: C'est juste bon pour le péage, je trouve ça un petit peu spécial, moi, là. Moi, si je me fais pogner à ne pas payer, je paierai, puis ça finit là. Je pense que, si on a... C'est un outil, ça, qu'on... Je pense que la police devrait avoir accès à cet outil-là. Même, ça appartient, je pense, au public. Si, demain matin... Moi, je sais bien que, s'il y a un de mes enfants qui se fait enlever puis que la police peut disposer de cet outil-là pour retracer un enleveur ou... je vais être très, très satisfait. Je ne vois pas pourquoi qu'on s'attarde à ça.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Aviez-vous une réaction, Mme la ministre?

Mme Boulet: Bien, tout à fait. Alors, il semble que l'obligation de détruire les documents après trois ans, ça existe dans la loi, la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Donc, après trois ans, ils ont l'obligation de les détruire.

Maintenant, si le collègue veut qu'on bonifie l'amendement puis qu'on le spécifie de façon très... Je n'ai pas de problème, moi, qu'après trois ans il aura l'obligation de détruire les documents s'ils n'ont pas servi pour une

plainte éventuelle ou pour un recours d'une personne qui est en infraction ou qui a demandé de poursuivre les démarches judiciaires ou légales. Donc, moi, je n'ai pas de problème à ce qu'on l'inclue, là, qu'après trois ans il aura l'obligation de détruire les documents qui n'auront pas servi ou qui n'auront pas été nécessaires pour une poursuite par un plaignant. Moi, je n'ai pas de problème du tout.

Le Président (M. Huot): Donc, Mme la ministre, je comprends bien que vous allez déposer un amendement.

Mme Boulet: Regardez, on peut le lire. On peut lire ce qui existe, parce que ça s'applique aussi à la loi qui est existante: «Lorsque les fins pour lesquelles un renseignement personnel a été recueilli ou utilisé sont accomplies, l'organisme public doit le détruire, sous réserve de la Loi sur les archives ou du Code des professions.» Alors, il a l'obligation, mais il n'a pas les trois ans. Alors, si vous voulez qu'on le précise, moi, je suis très confortable avec ça. Je n'ai pas de problème.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: J'allais justement m'enquérir auprès de la ministre de son ouverture effectivement à prévoir... Parce que, lorsqu'on a posé la question: Est-ce qu'il a l'obligation de détruire?, la réponse première a été: Non, il n'a pas l'obligation. Là, on nous sort un article de la loi sur les organismes publics. Je ne sais pas si on peut considérer le partenaire comme étant assujéti à la loi sur les organismes publics, mais, quoi qu'il en soit, peut-être qu'il serait opportun effectivement de prévoir une disposition où on précise... où on enjoint le partenaire à détruire les photographies qui ne lui auront pas été utiles au terme des trois années. L'autre...

Une voix: ...

● (11 h 30) ●

M. Bergeron: L'autre élément, M. le Président, j'aimerais m'enquérir auprès de la ministre de son ouverture... On pourra voir ça un petit peu plus loin, à l'article 8, je pense, on pourra... Je voulais m'enquérir de son ouverture effectivement à tenter... peut-être pas de revenir à la formulation de 2000, parce que je conçois, là, dans l'esprit de ce qu'on nous a exposé tout à l'heure, que ça peut servir d'élément de preuve pour le défendeur, mais essayer de restreindre, quitte à introduire dans la loi les éléments dont nous faisait part Mme Sultana tout à l'heure sur l'obligation pour le partenaire de protéger l'identité des occupants du véhicule. Est-ce qu'il y a une ouverture de la part du gouvernement d'apporter cette précision, qui viendrait me réconforter ou me rassurer par rapport au troisième élément du troisième alinéa?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, écoutez, si le collègue a quelque chose à nous proposer, il peut l'écrire, puis on va le faire analyser par les juristes chez nous, voir si...

M. Bergeron: Passez-moi ce que vous venez de me lire, puis je vais vous pondre quelque chose, là.

Mme Boulet: C'est dans le... Il n'y a pas de problème. Alors, de toute façon...

Une voix: ...

M. Bergeron: C'est parce que je ne l'ai pas...

Mme Boulet: ...on va suspendre pour l'amendement, M. le Président.

Le Président (M. Huot): On va suspendre l'article, l'article 6.6 tel qu'amendé, on va le suspendre. Mme la ministre proposera un amendement plus tard peut-être, un petit peu plus tard. Ou sinon ce sera dans la séance de cet après-midi. Donc, on poursuivrait avec l'article 7. Mme la ministre.

Mme Boulet: ...qu'on suspendait?

Le Président (M. Huot): Vous voulez le suspendre tout de suite?

Mme Boulet: Bien là, je ne sais pas. C'est ce qu'on avait parlé, de suspendre.

Le Président (M. Huot): On suspend l'article ou on suspend... c'est comme vous voulez...

Mme Boulet: Bien, on peut suspendre les travaux.

Le Président (M. Huot): Si vos personnes sont en mesure de le livrer immédiatement...

Mme Boulet: ...pour préparer l'amendement.

Le Président (M. Huot): ...on y va.

Mme Boulet: Je ne sais pas si ça vous convient?

Le Président (M. Huot): Sinon, on passe à l'article 7.

Mme Boulet: Bien, on peut... Je ne sais pas comment on peut...

M. Bergeron: ...à moins que vous vouliez revenir ultérieurement, ce qui ne m'embêterait pas, là.

Mme Boulet: ...on peut suspendre l'article, puis revenir ultérieurement avec un amendement.

M. Bergeron: Là, on parle de deux amendements, là: l'amendement sur le délai de destruction des preuves puis l'autre élément qui viendrait préciser dans la loi l'obligation qui serait faite à des... Parce que ce n'est pas... ce n'est pas innocent, la proposition que je fais, Mme la ministre. Je comprends qu'il y a une... il y a... ça fait partie des dispositions de l'entente conclue avec les partenaires pour l'autoroute 25 puis pour la 30, mais, si c'est dans la loi, il y a comme une obligation qui est faite d'intégrer cela à chacune des ententes qui va être faite ultérieurement, on peut présumer, pas à brève échéance, là, selon les déclarations qu'a faites la ministre quant aux intentions du gouvernement au niveau des péages sur les routes.

Mais éventuellement un autre gouvernement pourrait... Si un gouvernement décidait de mettre de l'avant des péages, bien, à ce moment-là, on aurait l'obligation effectivement... le partenaire aurait l'obligation, par la loi, de protéger l'identité des occupants des véhicules.

Le Président (M. Huot): Donc, je pense... je pense que tout le monde s'entend. Donc, on suspend et l'amendement qui avait été proposé en premier et l'article 6 et on passe à l'article 7, maintenant. Madame...

M. Bergeron: Juste une question, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce que je m'attends, de la part du gouvernement, à ce qu'il nous arrive avec deux amendements...

Mme Boulet: Bien là, vous...

M. Bergeron: ...ou est-ce que le gouvernement souhaite qu'on prépare le deuxième amendement?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est parce que Me Massé donnait comme exemple tout simplement que quelqu'un qui circulait en motocyclette, là, que la plaque... c'est presque un cas d'exception, la plaque est toute petite, donc automatiquement... on cache les personnes, mais automatiquement la photo qui est prise initialement, qui est au partenaire, n'a pas le choix de comporter certaines informations, parce qu'on ne pourrait pas voir la plaque si on ne prenait pas l'ensemble du personnage ainsi que son véhicule, là. Alors...

Mais là, si je comprends bien, M. le député, c'est, un, pour, après trois ans, qu'on puisse... qu'on ait l'obligation de détruire les documents qui sont en la possession du partenaire, et le deuxième... j'ai... c'est de venir préciser ce qui est déjà là, là? Je n'ai pas trop compris, là.

M. Bergeron: Ce qui est précisé dans l'entente de partenariat que nous a lue Mme Sultana.

Mme Boulet: Ah! O.K. Alors, ajouter peut-être ce qui est dans l'entente de partenariat... le rajouter à la... au paragraphe qui est inclus dans l'amendement.

M. Bergeron: Ou bien là ou bien à l'article 8, là.

Mme Boulet: O.K. Correct. O.K.

Le Président (M. Huot): Ça va? Tout le monde s'entend?

Mme Boulet: D'accord. Oui.

Le Président (M. Huot): Donc, l'article est suspendu. On passe à l'article 7, et il y a également un amendement proposé, Mme la ministre, à l'article 7.

Mme Boulet: Oui. Alors, l'article 7, tel qu'amendé, se lit comme ci... comme suit: 7. L'article 13 de cette loi est remplacé par le suivant:

«13. Un péage ainsi que les frais et les intérêts y afférents, exigibles en vertu de la présente loi pour la conduite d'un véhicule routier sur une infrastructure désignée, doivent être payés au partenaire:

«1° par la personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré pour ce véhicule routier, lorsqu'un tel dispositif est à l'intérieur de ce véhicule et qu'il fonctionne;

«1.1° par la personne détentrice d'un transpondeur anonyme, lorsqu'un tel dispositif est à l'intérieur de ce véhicule routier et qu'il fonctionne, s'il n'y a alors aucun transpondeur enregistré pour ce véhicule qui soit à l'intérieur du véhicule et qui fonctionne;

«2° par le titulaire d'un compte client, ouvert auprès du partenaire, qui vise le paiement des passages de ce véhicule routier, s'il n'y a alors aucun transpondeur enregistré pour ce véhicule ni aucun transpondeur anonyme qui soient à l'intérieur du véhicule et qui fonctionnent;

«3° par le conducteur de ce véhicule routier lorsque les installations permettent à ce conducteur de payer le montant du péage lors de son passage, s'il n'y a alors aucun transpondeur enregistré pour ce véhicule ni aucun transpondeur anonyme qui soient à l'intérieur du véhicule et qui fonctionnent ni aucun compte client, ouvert auprès du partenaire, qui vise le paiement des passages de ce véhicule;

«4° par le titulaire du certificat d'immatriculation de ce véhicule routier lorsque le conducteur visé au paragraphe 3° ne remplit pas son obligation d'effectuer le paiement et qu'aucun constat d'infraction ne lui a été signifié à cet égard par un agent de la paix lors de la perpétration de l'infraction;

«5° par le titulaire du certificat d'immatriculation de ce véhicule routier, dans les autres cas.»

Alors, la justification de la modification, c'est: La suppression du mot «droits» aux articles 11 — c'est-à-dire la bonne affaire, là? — la... la suppression du mot «droits» aux articles 11, 12, 13 et 16 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport constitue un ajustement du vocabulaire visant à distinguer ce qui est exigible par un partenaire pour défrayer les coûts d'un service comme l'utilisation d'une infrastructure de ce qui est exigible par l'État pour être autorisé à exercer une activité.

Quant à la reformulation de l'article, elle est apparue nécessaire compte tenu du fait que les paragraphes 1° et 2° semblent épuiser tous les cas possibles, rendant ainsi inapplicable le paragraphe 3°. Le nouveau libellé du texte tient également compte des diverses modalités de paiement qui s'offriront aux usagers de la route: transpondeur enregistré pour un véhicule routier au nom d'une personne, transpondeur anonyme, compte client, paiement lors du passage, etc.

Finalement, l'ajout du transpondeur anonyme permet de répondre à la préoccupation de la Commission d'accès à l'information en ce qui concerne la possibilité pour un usager de passer de manière anonyme sur une infrastructure de transport assujettie au péage.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Bergeron: Là, encore une fois, on va poser un certain nombre de questions de nature technique pour nous permettre à nous et également à la foule immense qui nous écoute de comprendre les... le fonctionnement de la mécanique de tout cela, là. D'abord, on parle d'un transpondeur... Bon, transpondeur anonyme, je comprends

bien qu'un transpondeur anonyme, là, je peux le passer à ma conjointe puis je peux le passer à ma fille, puis à mon voisin, à ma belle-soeur, il n'y a pas de problème. Pour un transpondeur qui n'est pas anonyme, donc qui est enregistré à mon nom, qu'est-ce qui m'assure que ce transpondeur-là, je ne pourrais pas le passer à ma conjointe puis que ma conjointe, à ce moment-là, pourrait contester le fait que... ou, moi, je pourrais contester le fait que je ne suis pas passé sur l'autoroute... que je sois passé sur... Tu sais, je peux dire: Je ne suis pas passé, moi, sur l'autoroute à ce moment-là puis je suis capable de le prouver. Si le transpondeur est enregistré à mon nom puis au nom de mon véhicule puis que c'est ma conjointe, dans son véhicule, qui passe, comment... techniquement, comment est-ce qu'on est capable de s'assurer que la bonne personne paie?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre... Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, vous avez bien compris, le transpondeur anonyme, on peut le passer à qui de... à n'importe qui. Le transpondeur, il est lié à une plaque d'immatriculation. À une plaque d'immatriculation ou à plusieurs plaques d'immatriculation. Donc, on peut déclarer, dans un compte avec transpondeur, plusieurs plaques d'immatriculation. Donc, ça... Mais il est lié à un... à une plaque d'immatriculation, une ou plusieurs.

M. Bergeron: O.K. Alors, j'enregistre le transpondeur à mon nom et à la plaque d'immatriculation de mon véhicule. Un bon matin, je le prends, je le passe à ma conjointe, puis elle passe avec son véhicule. Moi, là, je reçois... je réalise qu'on m'a enlevé, je ne sais pas, 10 \$, 15 \$, 2 \$ sur mon transpondeur ou qu'on m'exige... parce que dans ce cas-là ce n'est pas une... ce n'est pas prépayé, là, donc qu'on me demande 10 \$, 15 \$. Moi, je peux me présenter puis dire: Regarde, moi, je ne suis pas passé là, moi, ce jour-là, là, puis là j'ai la preuve photographique que je ne suis pas passé là, ce n'est pas mon véhicule. Comment est-ce qu'on peut s'assurer que ce genre de chose ne se fera pas?

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

● (11 h 40) ●

Mme Sultana (Sandra): Alors, dans l'exemple très précis où on a un transpondeur, une plaque d'immatriculation, le transpondeur est prêté à un autre véhicule... à un autre... détenteur d'un autre véhicule, il va apparaître... Donc, quand le système le détecte, il détecte le transpondeur, prend une image de la plaque, fait la correspondance, plaque via transpondeur avec... le lien avec le transpondeur, il voit qu'il y a une irrégularité. Donc, partenaire privé va envoyer, là, un message, là, de... d'une transaction irrégulière. Donc, le... la plaque d'immatriculation ne correspond pas au compte... au compte avec le transpondeur.

Même chose avec le compte client. Quand on déclare un compte client... quand on ouvre un... sans transpondeur... un compte client sans transpondeur, il est lié à une plaque d'immatriculation, une ou plusieurs plaques d'immatriculation. Si le système détecte que ça ne correspond pas... la plaque ne correspond pas au détenteur du compte, il y a une irrégularité.

M. Bergeron: Oui, puis?

Mme Sultana (Sandra): Bien, le partenaire... Bien là, on rentre dans du technique, là. Le partenaire privé va envoyer un message au client pour dire: Bien, il y a un problème, là. Régularisez parce que présentement, là, il y a... il y a un élément, là, qui ne correspond pas.

Une voix: ...

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Là, est-ce qu'on va juste me signaler qu'il y a une irrégularité ou est-ce qu'on va m'envoyer une facture?

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Ça dépend. Ça dépend de comment le partenaire privé va traiter ça. Donc, lui, il a une clientèle à se monter et se... et maintenir. Donc, peut-être que, la première fois que ça va arriver avec un premier... un client, bien il va dire: Il y a une irrégularité. Si vous voulez ouvrir un autre compte, vous ouvrez un autre compte avec une autre plaque d'immatriculation, mais il y a quelque chose à aller faire là. Si c'est quelque chose qui se reproduit, bien, probablement, le traitement... — puis je dis «probablement», j'y vais selon une hypothèse — le partenaire privé déduira ça du compte.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ou il va m'envoyer une facture...

Mme Sultana (Sandra): Ou il va envoyer une facture.

M. Bergeron: ...s'il n'y a pas... s'il n'y a pas de... si ce n'est pas prépayé. Mais, moi, à ce moment-là, je pourrais me présenter avec la photo puis dire: Mais ce n'est pas mon véhicule. Ce n'est pas mon véhicule qui a passé ce jour-là, à cette heure précise.

Mme Sultana (Sandra): ... lié à la plaque. Excusez-moi.

Le Président (M. Huot): Oui, allez-y, Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Donc, le traitement est lié à la plaque, à la plaque d'immatriculation.

M. Bergeron: Oui, mais, si c'est le véhicule de ma conjointe, moi, je peux dire: Ce n'est pas mon véhicule qui a passé là ce matin-là.

Le Président (M. Huot): Me Boulet... pardon, Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, si vous passez avec votre véhicule et le transpondeur, là, à ce moment-là, ça va être débité sur le compte. Si jamais votre femme prend votre transpondeur et prend son véhicule à elle, au moment du passage, ils vont... il va... il va regarder la plaque, il va regarder le transpondeur, il n'y aura pas de pairage.

Donc, l'avis de paiement va être envoyé à votre femme, parce que ça va être le propriétaire du véhicule.

Donc, l'article 13, c'est un article qui vient déduire qui est responsable du paiement, et c'est éliminatoire. Donc, pour que le transpondeur fonctionne, il faut qu'il soit associé au véhicule immatriculé pour ce transpondeur-là.

M. Bergeron: Ils vont réussir à l'envoyer à ma conjointe en vérifiant avec la SAAQ?

Mme Massé (Julie): C'est exact.

M. Bergeron: Ça, ça fait partie des informations qu'ils vont aller chercher à la SAAQ, puis là ils vont dire: Bon, bien, c'est... c'est... c'est ce véhicule-là, qui appartient à Mme Unetelle, donc c'est à Mme Unetelle qu'on va envoyer la facture.

Mme Massé (Julie): Oui.

M. Bergeron: O.K. Maintenant, il y a une précision. On dit: lorsque le dispositif est à l'intérieur de ce véhicule. Donc, on peut présumer que je peux avoir oublié mon transpondeur. Le cas échéant, ce n'est pas via le transpondeur qu'on va me charger, mais via le numéro de plaque. Puis, encore une fois, c'est de l'information qui va être communiquée par la SAAQ pour permettre effectivement que je sois facturé, c'est bien ça?

Mme Massé (Julie): Oui.

M. Bergeron: Et l'autre élément, c'est qu'il fonctionne. Alors, moi, j'ai mon transpondeur à l'intérieur du véhicule... Je ne sais pas ce que ça a de l'air physiquement, là. C'est-u une petite boîte? C'est...

Mme Sultana (Sandra): C'est une... Ce n'est pas plus gros qu'une carte de crédit.

M. Bergeron: Qu'une carte de crédit. Mais y a-tu un... y a-tu une pile à l'intérieur de ça?

Mme Sultana (Sandra): Il y a une petite... Oui, il y a une puce à l'intérieur.

M. Bergeron: Bon. Mettons que...

Mme Sultana (Sandra): Une puce. Pas une pile, une puce.

M. Bergeron: Une puce?

M. Gagnon (Jacques): Une carte à puce.

M. Bergeron: O.K. Alors, quand on dit qu'il fonctionne, ce n'est pas en termes d'énergie, c'est plus en termes de... La puce est... est dysfonctionnelle, la puce ne fonctionne plus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Bon. Alors, mettons que, moi, là, la puce, là, il y a eu un trouble magnétique, là, puis la puce, là, un bon matin, elle ne marche plus. Bien, moi, je ne le

sais pas, là, ce n'est pas marqué sur la... Bien, y a-tu un... il va-tu y avoir un... y a-tu quelque chose qui m'indique que la puce ne fonctionne plus? Alors, comment... comment, moi, je peux savoir que la puce... que le transpondeur fonctionne ou ne fonctionne pas? Là, je comprends de la réponse qui ma été donnée par Mme Massé... c'est que, s'il n'y a pas correspondance parce que la puce ne fonctionne pas, il vont aller chercher l'information via la plaque d'immatriculation auprès de la SAAQ, puis je vais être facturé de toute façon?

Mme Massé (Julie): Oui.

M. Bergeron: Mais comment je vais savoir que mon transpondeur ne fonctionne plus? Il y a-tu quelqu'un qui va me signaler le fait que le transpondeur, il ne marche plus...

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, il n'y a rien...

M. Bergeron: ...qu'il est devenu dysfonctionnel?

Mme Sultana (Sandra): C'est une... c'est un élément qui est passif, donc, non, il n'y a rien, là... il n'y a pas de petite lumière qui s'allume, là, pour dire que c'est... si c'est fonctionnel ou ça ne l'est pas. Effectivement, comme il passe, puis le transpondeur, c'est comme s'il n'était pas là, s'il était dysfonctionnel, c'est la plaque d'immatriculation qui va servir à identifier le titulaire de l'immatriculation, puis c'est lui qui va recevoir l'avis de paiement. Maintenant, encore une fois, c'est un... il y a un lien qui s'établit entre le client et le partenaire privé. Le client, quand il va recevoir ça, il va dire: Bien, j'en avais un... j'en avais un, transpondeur. Puis là on va voir qu'il ne fonctionne pas. Alors là, il y a d'autres... il y a d'autres mesures qui pourront être prises.

M. Bergeron: Bien non, il n'y en aura pas, Mme Sultana, parce que, moi, là...

Mme Sultana (Sandra): Non, le...

M. Bergeron: ...quand je vais recevoir la facture, je vais penser que c'est parce que mon transpondeur fonctionne. À moins que la facture stipule qu'elle a été générée à partir du numéro de plaque et non pas à partir du transpondeur, auquel cas, là, je pourrais réaliser effectivement que le transpondeur ne fonctionnait pas.

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, les comptes transpondeurs, les comptes clients sont prépayés. Donc, il y a...

M. Bergeron: Ils sont tous prépayés?

Mme Sultana (Sandra): Ils sont tous prépayés.

M. Bergeron: O.K. Ah! bien, dans ce cas-là, ça fait la distinction. O.K. Alors, qu'il soit anonyme ou non, c'est prépayé. O.K. Mais l'avantage d'avoir un transpondeur,

au fond, c'est juste de ne pas avoir à se préoccuper de recevoir une facture puis de payer la facture, ainsi de suite, parce qu'au fond, quoi qu'il arrive, on va être facturé puis on va payer. O.K.

Le Président (M. Huot): M. le député... pardon, de Johnson.

M. Boucher: Oui. Je voudrais juste revenir sur la question des irrégularités, lorsqu'il y avait discordance entre le transpondeur et la plaque du véhicule, là, que... dans lequel le transpondeur se trouvait au moment du passage. Bon, vous avez parlé, là, d'un envoi, là, d'une information du partenaire au propriétaire du véhicule automobile comme quoi il y avait des irrégularités, il devrait corriger finalement cette situation, que le transpondeur... en fait que la plaque n'était pas enregistrée au nom du transpondeur qui a passé. Est-ce que... est-ce qu'il y aurait possibilité pour le partenaire, malgré le fait qu'il a à bâtir une clientèle, etc., est-ce qu'il y aurait possibilité pour le partenaire d'émettre des pénalités, des amendes ou prendre des dispositions finalement pour s'assurer que ces irrégularités-là soient corrigées?

Le Président (M. Huot): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Juste pour corriger ce que j'ai dit tout à l'heure — Mme Massé, je croyais qu'elle l'avait bien corrigé, là — le cas que vous nous aviez présenté, il n'y a pas d'irrégularité. C'est-à-dire que, si la plaque ne correspond pas au transpondeur, c'est la plaque qui est prise comme information. Il y a une information qui ensuite... qu'on va chercher à la Société d'assurance automobile, et c'est cette information-là qui sert pour faire un avis de paiement. Donc, je m'étais... je suis partie sur une mauvaise piste, là. Il n'y avait pas d'irrégularité.

M. Boucher: Merci.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, ça va?

M. Bergeron: Ça va.

Le Président (M. Huot): Est-ce que l'article 7, tel qu'amendé, est adopté?

M. Bergeron: Peut-être une toute petite question?

Le Président (M. Huot): Oui. Oui, allez-y.

M. Bergeron: Dans le cas... Non, mais, je veux dire, ce ne sera pas très long. Dans le cas où il y a un... un comportement... C'est sûr qu'en bout de piste il va pouvoir toujours être facturé, là, mais, si on voit, là, qu'on passe le transpondeur puis que ça donne lieu à des gens qui contestent le fait que, tu sais... Je reviens à l'exemple du départ, là. Ma conjointe prend le transpondeur. Là, c'est elle qui est facturée. Ça se répète une couple de fois. Est-ce qu'il va y avoir éventuellement des amendes, ou est-ce que ça va être juste signifié, ou on va juste envoyer la facture, puis ça va s'arrêter là, là?

Le Président (M. Huot): Me Massé.

Mme Massé (Julie): Il va juste y avoir un envoi de facture, puis la personne... Parce que la personne pourrait passer sans transpondeur, donc ça va être interprété de cette manière-là. La personne est passée, elle n'avait pas de transpondeur. Il y a plusieurs personnes qui vont être dans cette situation-là, de toute manière.

Le Président (M. Huot): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Juste un petit commentaire, M. le Président, pour le député... le collègue de Verchères. Si effectivement il y a ce changement, je vous suggère un transpondeur anonyme. Il n'y en aura plus, de problème.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Chomedey. Alors, on va débiter... Est-ce que l'amendement à l'article 7 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Est-ce que l'article 7, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Merci. Article 8, maintenant. Mme la ministre.

● (11 h 50) ●

Mme Boulet: Alors, l'article 8 n'a pas d'amendement. Il se lit comme suit: 8. L'article 14 de cette loi est remplacé par le suivant:

«14. Un péage devient exigible dès que le véhicule routier circule sur une infrastructure désignée.»

Alors, la règle contenue à l'article 14 actuel est reprise au Code de la sécurité routière, comme nous le verrons lors de l'étude de l'article 20 du présent projet de loi.

Le nouvel article 14 proposé précise que le montant du péage est dû dès le passage du véhicule sur l'infrastructure, étant donné que les moyens techniques modernes permettent de supprimer les postes de péage avec arrêt obligatoire. Cette précision est nécessaire pour rattacher éventuellement l'infraction au fait que la circulation n'est pas autorisée en cas de défaut de paiement plutôt qu'au seul fait de ne pas remplir l'obligation civile d'acquitter la facture.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Bergeron: Bien, aucun, sinon que, si on doit arriver avec un amendement devant protéger... ou reprenant les dispositions de l'entente de partenariat, est-ce... au fond, c'est au gouvernement de décider si c'est à l'article 6 qu'il va l'amener ou à l'article 8. Si c'est à l'article 8, peut-être qu'on devrait suspendre l'article 8. Mais, si on l'intègre à l'article 6, on peut adopter l'article 8.

Mme Boulet: Ça va être 6. Ça va être à l'article 6.

M. Bergeron: Ça va être 6?

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Huot): Donc, est-ce que l'article 8 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Merci. Article 9, maintenant, Mme la ministre, et il y a un amendement.

Mme Boulet: Article 9, puis il y a un amendement. Est-ce que tout le monde a l'amendement? Oui? O.K. Alors: Remplacer l'article 9 par le suivant:

9. L'article 15 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «tout gouvernement ou organisme» par les mots «la Société de l'assurance automobile du Québec ou, lorsque le véhicule routier n'est pas immatriculé au Québec, auprès de toute autorité administrative responsable de l'immatriculation d'un véhicule routier ou auprès de tout organisme composé de représentants des ministres responsables des transports ou de la sécurité routière»;

2° par l'ajout, à la fin, du paragraphe suivant:

«4° le numéro de dossier de la personne au nom de laquelle l'immatriculation du véhicule routier a été effectuée par la Société de l'assurance automobile du Québec.»

Alors, la justification de cet amendement, c'est: Le remplacement effectué au premier alinéa vise à restreindre la portée de l'expression «tout gouvernement et organisme». Ainsi, le partenaire ne pourra consulter que l'autorité responsable de l'immatriculation lorsqu'il voudra obtenir certains renseignements personnels au sujet d'un titulaire de certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, et ce, uniquement aux fins de percevoir ou de recouvrer le paiement d'un péage.

L'ajout du paragraphe 4° a été proposé par la Société de l'assurance automobile du Québec afin de permettre au partenaire d'obtenir par voie électronique l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation au moment du passage. Cette information est nécessaire afin que le partenaire puisse en tout temps avoir les coordonnées de ce titulaire, et ce, même si celui-ci déménage au cours du traitement de ce dossier ou cède son véhicule routier.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Bergeron: Simplement une petite question par rapport à... au premier alinéa. À la toute fin de l'alinéa, on dit: «...ou auprès de tout organisme composé de représentants des ministres responsables des transports ou de la sécurité routière.» On fait référence à quoi précisément? Qu'est-ce qui entre sous cette catégorie-là qui n'entre pas sous la catégorie «auprès de toute autorité administrative responsable de l'immatriculation d'un véhicule routier»?

Le Président (M. Huot): Me Massé.

Mme Massé (Julie): Oui. C'est... En fait, on cible vraiment le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui est constitué de tous les ministres qui sont responsables et qui coordonnent justement l'échange de renseignements. Donc, par exemple, pour une... pour avoir l'identification d'une personne en Ontario, ce n'est pas forcément l'équivalent de la SAAQ ontarien qui va donner l'information, mais plutôt le Conseil canadien des

administrateurs. Donc, c'est vraiment un service qu'ils offrent pour certaines provinces canadiennes et territoires. Donc, le partenaire va pouvoir s'adresser à eux directement. C'est comme un organisme centralisé.

M. Bergeron: Qui n'existe pas aux États-Unis. Donc, les États-Unis, ça répond peut-être plus au premier élément, «toute autorité administrative responsable de l'immatriculation d'un véhicule routier», puis, dans le cas des véhicules immatriculés ailleurs au Canada, ça va peut-être... probablement entrer sous la deuxième catégorie. Je comprends bien?

Mme Massé (Julie): C'est exact. Oui.

Le Président (M. Huot): Merci. Donc, est-ce que l'amendement à l'article 9 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Est-ce que l'article 9, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Bergeron: Non. J'aurais peut-être quelques commentaires.

Le Président (M. Huot): Allez-y, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Il y a eu des... il y a eu des préoccupations qui ont été exprimées par la Commission d'accès à l'information, qui constatait, par exemple, que, «dans ce contexte et en vertu des dispositions pertinentes du projet de loi à l'étude, une entreprise du secteur privé pourrait, à des fins de péage routier, constituer un fichier sur les automobilistes utilisateurs d'infrastructures routières désignées et échanger avec des organismes publics des renseignements personnels sur ces derniers». La Commission d'accès à l'information «constate que le mécanisme [...] prévu par le législateur ne semble pas permettre aux utilisateurs des infrastructures désignées de s'acquitter de leur paiement de façon anonyme». Alors ça, c'est les... ça, c'est... c'est réglé, là, à travers le transpondeur anonyme, mais...

Une voix: ...

M. Bergeron: Oui. C'est ça. O.K. On a probablement répondu à toutes ces préoccupations à travers les amendements qu'on a apportés jusqu'à présent. «...pourrait, à des fins de péage routier, [...] un fichier sur les automobilistes [...] échanger [des informations] avec des organismes [de] renseignements personnels...» Qu'est-ce qui empêcherait un tel transfert d'informations?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Ça va être M. Vigneux. Ça va, M. Luc? Ça va?

M. Vigneux (Luc): ...reprandre la question, s'il vous plaît?

Le Président (M. Huot): Je vais vous demander évidemment de vous identifier avant de répondre à la question... M. Vigneault, si j'ai compris?

M. Vigneux (Luc): Luc Vigneux, de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Bergeron: Bien, je reprends simplement une constatation de la Commission d'accès à l'information, qui disait qu'«une entreprise du secteur privé pourrait, à des fins de péage routier, constituer un fichier sur les automobilistes utilisateurs d'infrastructures routières — on a commencé à clarifier quel genre de fichier, pour combien de temps, et ainsi de suite — désignées et échanger avec des organismes publics des renseignements personnels sur ces derniers». Alors, en quoi... comment cette entreprise du secteur privé pourrait communiquer avec des organismes publics des renseignements personnels sur les utilisateurs?

Le Président (M. Huot): M. Vigneault.

M. Vigneux (Luc): Bon, premièrement, dans l'entente que nous avons avec les partenaires ou avec le partenaire A25, dans ce cas-ci, il peut demander des renseignements personnels à la société uniquement lorsqu'il y a un péage impayé, donc lorsqu'il y a un passage impayé. Et, à ce moment-là, via les ententes, il peut venir chercher les renseignements sur le nom de l'individu, la description du véhicule, certains renseignements, là, qui permettent d'identifier le véhicule et le propriétaire.

Dans la loi sur le partenariat, c'est déjà prévu qu'il peut utiliser les renseignements uniquement aux fins de recouvrer le péage, et les renseignements qu'il va... ce qu'il va faire avec les renseignements de la société, c'est sûr, il va transmettre une facture à l'individu, au propriétaire du véhicule. Si le véhicule... si le propriétaire ne paie pas, après le délai, il va transmettre la demande au ministère de la Justice pour recouvrer la créance. Donc, c'est uniquement à la Société de l'assurance automobile qu'il va pouvoir venir chercher des renseignements pour les communiquer... s'il y a un non-paiement, pour les communiquer au ministère de la Justice, pour que le ministère de la Justice entreprenne la poursuite dans le dossier. Et, si, à la fin, la personne ne paie pas, les renseignements vont revenir à la société.

Donc, c'est très limité, en termes de circuit, de... les renseignements qui peuvent être communiqués: de la société au partenaire, du partenaire au ministère de la Justice, du ministère de la Justice à la société, s'il y a un non-paiement à la fin, pour qu'on puisse appliquer la sanction qui est relative à un non-paiement d'amende.

M. Bergeron: Le circuit est assez clair pour le Québec, mais est-ce que le circuit est aussi clair lorsqu'on parle d'un utilisateur qui viendrait du reste du Canada ou des États-Unis?

M. Vigneux (Luc): La possibilité, à ce moment-là, c'est soit que le propriétaire de l'autoroute, le partenaire, fasse affaire avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, pour les provinces qui vont avoir accepté que le Conseil canadien agisse à titre d'intermédiaire dans la communication des renseignements, ou,

si les provinces n'ont pas accepté, le propriétaire devra faire affaire avec l'équivalent de la société dans la province ou l'État concerné. Mais, tout comme au Québec...

M. Bergeron: ...pas nécessairement d'entente dans ces cas-là.

M. Vigneux (Luc): Bien, ce sera au partenaire de prendre entente avec ces organisations-là. Nous, la société, ce qu'on... ce qu'on a conclu comme entente, c'est uniquement pour venir chercher des renseignements à la société. Nous n'avons pas visé les autres États ou provinces.

M. Bergeron: Donc, ça pourrait s'avérer un peu plus complexe de récupérer les paiements pour des utilisateurs venant du reste du Canada ou des États-Unis.

M. Vigneux (Luc): Ce que je...

Le Président (M. Huot): Me Massé, voulez-vous compléter?

Mme Massé (Julie): En fait, ça peut être plus complexe, mais ce n'est pas impossible. Et, en vertu de l'entente de partenariat, ce risque-là est assumé par le partenaire, donc ce n'est pas un risque financier pour le gouvernement.

Le Président (M. Huot): M. Vigneault.

● (12 heures) ●

M. Vigneux (Luc): La seule précision que je pourrais rapporter, si vous me le permettez, c'est dans le cas de l'autoroute 407 ETR. Il y a certaines provinces canadiennes qui ont confié au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé le mandat de communiquer les renseignements à 407 ETR. Entre autres, le Québec, on le fait, nous, dans le cas de l'autoroute ontarienne, etc... au lieu d'en recevoir directement les demandes, etc.

M. Bergeron: Dans le cas des provinces...

Le Président (M. Huot): S'il y a d'autres questions, je vais devoir suspendre. Il est midi, donc on va devoir... on va devoir suspendre.

M. Bergeron: Seigneur! ça va vite.

Le Président (M. Huot): Si on est rendus à... si on peut l'adopter, on l'adopte. S'il y a d'autres questions, on suspend.

M. Bergeron: Non, on...

Le Président (M. Huot): On va... on va suspendre? Alors, je vous avertis bien, soyez attentifs à l'avis du leader, cet après-midi. Compte tenu que l'avis du leader n'a pas encore été donné, je dois ajourner les travaux sine die. Soyez attentifs à l'avis du leader, cet après-midi, pour le... l'horaire du reste de la journée. Merci à tous. Et vous pouvez laisser vos... vos documents ici, la salle va être sécurisée sur l'heure du midi.

(Suspension de la séance à 12 h 1)

(Reprise à 15 h 25)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, constatant le quorum, je démarre les travaux. Alors, à l'ordre! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande encore une fois à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 41, Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

Avant la suspension, nous en étions... mais je dirais «vous en étiez», je me joins à vous maintenant... Vous en étiez à l'article 9 tel qu'amendé, et M. le député de Verchères avait la parole. Je vous invite donc à poursuivre votre intervention, M. le député de Verchères.

Une voix: Ah! il n'a pas fini.

M. Bergeron: Mais j'achève, Mme la ministre, rassurez-vous, j'achève.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on va voir si vous allez répondre au souhait de la ministre.

M. Bergeron: Je sais que la ministre se préoccupe souvent davantage du temps que je prends pour parler que du contenu, mais...

Une voix: Non, c'est toujours...

M. Bergeron: ...cela étant dit, je pense qu'on a pas mal fait le tour de la question de, Mme la Présidente, de la question de l'accès aux informations, des difficultés que cela puisse représenter par rapport aux informations dont on a besoin qui proviendraient des autres provinces canadiennes ou des États américains. Mais la réponse qui nous a été donnée à l'effet que c'est le partenaire qui a la responsabilité non seulement d'aller chercher l'information, mais de s'occuper par la suite d'intenter les poursuites ou de faire les démarches pour récupérer le paiement des passages, donc c'est... ça nous apparaît répondre aux interrogations, aux préoccupations qui étaient les nôtres, sinon que... — et j'ai terminé par cette boutade alors que les travaux avaient été ajournés pour l'heure du dîner — qu'il semble qu'il sera plus facile effectivement de collecter, si vous me permettez l'expression, les Québécois qui passeront sur les infrastructures que les gens qui viendront du reste du Canada ou des États-Unis. Mais, comme on l'évoquait, c'est une problématique qui risque davantage de toucher l'autoroute 30 que le pont de la 25. Or, dans le cas de l'autoroute 30, il y aura des guichets pour les gens qui ne sont pas équipés pour emprunter les... le péage électronique, quoiqu'il y a toujours la possibilité qu'une personne passe à travers le péage électronique en n'étant pas équipé pour effectivement le faire, puis qu'à ce moment-là ça occasionne des difficultés pour le promoteur, pour le partenaire, si tant est que la personne est du Canada ou des États-Unis.

Maintenant, il y a une autre question qu'avait soulevée la Commission d'accès à l'information, que je

me permets de ramener à notre mémoire. La Commission d'accès à l'information ajoutait: «Bien que le péage ne devienne exigible que lorsque le véhicule routier circule sur une infrastructure désignée, la commission comprend que des renseignements personnels pourraient être recueillis au préalable par les partenaires privés. À titre d'exemple, les personnes souhaitant ouvrir un compte client auprès d'un partenaire privé en vue du paiement des passages d'un véhicule routier sur les infrastructures désignées devraient fournir les renseignements personnels requis pour la création de ce compte. La commission constate que les renseignements qui seraient recueillis dans ce contexte par le partenaire privé ne sont pas décrits dans le projet de loi.»

Alors, ce que la commission soulève, c'est une autre problématique qui m'apparaît éminemment pertinente, Mme la Présidente, à savoir: Qu'est-ce qu'on va permettre au partenaire privé d'aller chercher comme information auprès des personnes qui vont ouvrir un compte client, d'une part, et, d'autre part, pendant combien de temps le partenaire conservera-t-il ces informations à partir du moment où il n'en aura théoriquement plus besoin?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, votre question étant posée, M. le député de Verchères, je vais passer la parole à Mme la ministre.

Mme Boulet: Si vous permettez, Mme la Présidente, Mme Sultana va pouvoir répondre au député.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

● (15 h 30) ●

Mme Sultana (Sandra): Alors, oui, l'information qui est recueillie lorsque le partenaire privé ouvre un compte client pour... à transpondeur ou sans transpondeur pour son client, c'est de l'information toujours pour gérer le péage. Donc, c'est de l'information pour pouvoir facturer: son adresse, le numéro de plaque. Il est toujours contraint de n'utiliser cette information-là que pour la perception du péage et pour recouvrer les montants de péage. Donc, le type d'information... donc, c'est une... C'est le client qui donne l'information à un... le partenaire privé. Donc, comme dans n'importe quelle relation client-fournisseur, le client, l'utilisateur va donner cette information-là au partenaire privé, encore une fois toujours dans le contexte de la perception des péages.

M. Bergeron: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Vous assumez, Mme Sultana, que c'est le même type d'information que n'importe quel fournisseur de services va demander à ses clients. Or, ce n'est pas toujours le... Au-delà du nom, du numéro de téléphone puis de l'adresse, ce ne sont pas toujours les mêmes types d'informations qui sont demandées par les fournisseurs de services auprès de leurs clients. Or, est-ce qu'il y a dans la réglementation prévue, puisque ce n'est pas dans le projet de loi ou encore dans les ententes de partenariat, quelque chose qui définit les informations qui pourront être demandées au client par le partenaire? En d'autres termes, jusqu'à... quelle est l'étendue des renseignements que le partenaire est autorisé à demander au client pour l'octroi d'un compte client?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Il est toujours contraint par la protection des renseignements personnels, donc des règles qui se...

Une voix: Qui s'appliquent.

Mme Sultana (Sandra): ...qui s'appliquent, merci, qui s'appliquent dans le contexte de protection des renseignements personnels. Encore une fois, c'est de l'information qui est nécessaire et puis c'est de l'information qui est donnée par l'utilisateur au partenaire privé, donc c'est lui qui donne lui-même l'information. Il n'y a rien dans le projet de loi qui contraint jusqu'où ça va, l'information, là, donc... Mais, encore une fois, c'est toujours dans le contexte de la perception des péages.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, est-ce que...

Mme Sultana (Sandra): Comme quand vous ouvrez un compte, je ne sais pas, un compte MasterCard, vous donnez l'information qui est nécessaire, que la carte vous demande, et c'est une relation client... client-fournisseur.

M. Bergeron: Bien, justement, vous donnez là un excellent exemple, parce que, lorsqu'on demande une carte de crédit, on doit donner des renseignements personnels qui sont très vastes, à savoir nos actifs, notre passif... ça va... ça va très loin, nos comptes de banque, ainsi de suite. Alors, j'espère que vous ne donnez pas ça à titre d'exemple du type d'information que pourrait demander le partenaire à ses clients. Vous dites que c'est le client qui donne volontairement les informations, soit, je n'en disconviens pas, mais le problème, c'est que, si le type d'informations qui sont demandées par le partenaire ne... si le client n'a pas l'intention de donner les informations qui sont demandées par le partenaire puis que la conséquence de ça, c'est qu'on ne t'octroie pas un compte client, c'est un peu dommage, mais... Tout ça dépend de l'étendue des informations qui seront demandées par le partenaire. Et ça, d'après ce que je comprends, ce n'est pas défini nulle part, et la Commission d'accès à l'information semblait s'en inquiéter.

Alors, je soumetts respectueusement que, si la commission s'en inquiète, il est peut-être utile de prévoir quelque part, que ce soit dans la réglementation, puisque ça ne semble pas être prévu ni dans le projet de loi ni dans les ententes de partenariat, de prévoir quelque part le type d'informations que le partenaire pourra demander au client. Mme Sultana nous dit: Bien, les informations qui sont pertinentes à l'octroi du compte client. Bien, j'imagine qu'on est en mesure de définir d'emblée c'est quoi, ça, les informations qui sont pertinentes à l'octroi du compte client, et auquel cas on pourrait le définir par réglementation, à tout le moins.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme Sultana ou Mme la ministre?

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Boulet: Mme Sultana, puis je vais compléter.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord.

Mme Sultana (Sandra): Donc, il n'y a pas d'information dans les ententes de partenariat qui contraignent... qui donne spécifiquement quelles sont les informations qui sont à échanger entre un usager et le partenaire privé dans le contexte de l'ouverture d'un compte client. Mais le partenaire privé est toujours contraint par la loi sur... la Loi sur la protection des renseignements personnels. Donc, il est toujours encadré par cette loi-là, de l'information qui ne peut être transmise.

M. Bergeron: Oui, je comprends très bien ça, mais... corrigez-moi si je me trompe, mais la Loi sur la protection des renseignements personnels ne définit pas quel type de renseignements le partenaire peut demander à son client. Ça définit quel traitement il peut faire de ces informations-là, mais pas nécessairement le type d'informations qui peuvent être demandées.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, vous voulez donner un complément?

Mme Boulet: Oui, tout à fait. Alors, suite aux discussions qui sont en cours, alors, moi, j'aurais une ouverture à définir c'est quoi, les éléments: Est-ce que ça prend l'adresse, le numéro de téléphone, le numéro de plaque? et à circonscrire finalement les informations qui peuvent être transmises. Alors, on pourra soumettre un amendement dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, on va juste s'assurer d'aller chercher tout ce qu'ils ont besoin, là, pour ne pas qu'on... tu sais, pour ne pas qu'on soit trop stricts ou trop limités puis que, dans le fond, ça leur empêche de poser les gestes qu'ils ont besoin. Mais, moi, je n'ai pas de problème à inscrire chacun des items et à limiter à cette information-là. Moi, je suis tout à fait à l'aise, alors...

La Présidente (Mme Doyer): Je veux bien comprendre, comme présidente, hein, en législation. Je comprends que l'amendement qu'on est en train d'adopter... on a un amendement adopté, qui remplace l'article qui était là, et là, votre amendement, Mme la ministre, vous l'apporteriez dans l'article 9, à l'article 9?

Mme Boulet: Bien, c'est... à quel article ce serait plus...

La Présidente (Mme Doyer): Pertinent.

Mme Boulet: ...approprié ou pertinent de l'ajouter. On viendrait ici encadrer ou définir l'information personnelle qui peut être donnée ou qui peut être exigée par le partenaire privé.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, on va prendre acte à ce moment-ci de votre intention, et je vais suspendre l'article, avec le consentement des collègues, et on reviendra pour voir ensemble, réfléchir où c'est le plus pertinent d'agir.

M. Bergeron: Juste avant la suspension de l'article, Mme la Présidente, puis-je me permettre simplement un commentaire concernant l'autre problématique que j'avais soulevée au départ? Bon, je comprends, et je suis satisfait de la réponse qui a été donnée, que la responsabilité d'aller chercher les informations puis d'obtenir le paiement, pour des gens qui auraient effectué le passage qui seraient d'une autre province canadienne ou des États-Unis, incombe au partenaire, mais... Et puis, là, on pourrait dire: Bien, tout est réglé. Mais, si ça devait représenter, en bout de piste, des coûts importants pour le partenaire que le partenaire ne veut pas assumer, il faudrait s'assurer qu'en bout de piste ce ne soient pas les usagers québécois qui soient pénalisés par une augmentation de tarification de la part du partenaire pour... qui pourrait éventuellement vouloir se compenser pour ces pertes encourues par le passage de gens auprès desquels il préfère ne pas entreprendre de démarches fastidieuses pour aller récupérer le paiement de leurs passages. Je ne sais pas si...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, là-dessus, ou Mme Sultana?

Mme Sultana (Sandra): Pouvez-vous répéter la question?

M. Bergeron: Bien, oui, la question...

Mme Boulet: Ah! bien, Mme Massé peut y aller.

M. Bergeron: Non, non, mais non, mais c'est parce que... Je comprends que vous étiez en train de discuter...

Mme Boulet: C'est ça, c'est qu'on essaie... Oui, c'est ça, on essayait...

M. Bergeron: ...d'un certain nombre de trucs. Alors, c'est tout à fait compréhensible. Ce que je disais, simplement, c'est que je comprends très bien, suite à la réponse de Mme Massé, et je suis satisfait de cette réponse, que la responsabilité d'aller chercher les informations et de s'assurer du paiement du passage, lorsque ce passage est effectué par une personne qui vient d'une province canadienne ou des États-Unis, incombe au partenaire. Jusque-là, ça va.

Ma préoccupation est la suivante, c'est que je ne voudrais pas qu'on se retrouve dans une situation où le partenaire finit par réaliser que c'est trop fastidieux d'aller chercher les informations puis d'aller chercher le paiement. Conséquemment, il peut faire le choix de ne pas se prévaloir de ce paiement-là, créant par le fait même un manque à gagner qu'il pourrait vouloir compenser par une augmentation de la tarification pour les usagers québécois. Et ça, il faudrait éviter qu'on se retrouve dans une situation comme celle-là.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je pense que la fourchette est là pour protéger, justement, pour ne pas qu'il y ait d'abus au niveau de la tarification des usagers, là. Là, c'est très hypothétique, et ce sera des cas d'exception, on en a dit tantôt. Alors, ce sera le choix et la responsabilité, parce que c'est le risque du partenaire d'assumer ou de ne pas

assumer ou d'aller chercher ces argents-là outre-frontières. Mais ce sera des cas d'exception, assurément. Et c'est exactement pour ça qu'on a mis une fourchette, pour éviter qu'il y ait de l'abus dans la tarification aux usagers.

M. Bergeron: Mais c'est exactement ce que je vous dis, Mme la ministre, c'est qu'à l'intérieur de la fourchette...

Mme Boulet: Oui, mais on ne pourra pas empêcher.

M. Bergeron: ...si le partenaire — oui, bien, j'espère que ça n'a pas été enregistré — si le partenaire réalise qu'il y a un manque à gagner, il pourrait vouloir imposer une tarification un peu plus élevée à l'intérieur de la fourchette puis faire payer ce manque à gagner par les usagers québécois, et ça, ce serait un peu dommage.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

M. Bergeron: J'espère que ça n'a pas été trop long!
● (15 h 40) ●

Mme Boulet: Non. Je suis entièrement d'accord avec vous que ce serait dommage. Ce n'est pas ce qu'on souhaite. Écoutez, c'est des cas d'exception, comme je le disais tantôt. Il a le droit, à travers son entente, de tarifier en fonction d'une fourchette. Et, si je ne me trompe pas, il y a une indexation des coûts année après année... M. le collègue député de Verchères, il y a...

M. Bergeron: Soyez sans crainte, je suis tout ouïe.

Mme Boulet: Ah non! c'est parce que... Ce n'est pas grave, c'est parce que je pense que c'est un élément important. Il y a une formule d'indexation à chaque...

M. Bergeron: ...

Mme Boulet: Il y a une formule d'indexation sur les coûts qu'il peut charger aux usagers. Donc, je pense que... Au niveau des tarifs, on a mis en place un système qui devrait, et nous l'espérons, protéger les contribuables de quelque abus que ce soit. Mais tout système est perfectible, M. le député. Alors, s'il s'avérait, là, que... bon, bien, écoutez, ultérieurement, bon, est-ce qu'il y aurait des ajustements qu'il faudrait faire à ce niveau-là? Il va falloir vivre certaines expériences. Des fois, je dis: On apprend de nos expériences. Peut-être qu'il y aura des choses qu'on va pouvoir améliorer ultérieurement dans d'autres types de projets. Si on retrouve du péage un jour, un jour lointain... Peut-être qu'il y aura des choses à améliorer, là. On ne convient pas que tout est parfait. Mais, au niveau de la tarification, il y a une fourchette et il y a une indexation qui est prévue pour s'assurer... Je ne sais pas, Mme Sultana, elle a peut-être un complément. Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, c'était aussi pour ça qu'on a un système qui est différent de la 30, sur la 25. La 30, on peut payer sur place. Donc, c'était justement pour s'assurer, là, qu'il y avait une alternative pour les véhicules qui n'auraient pas de transpondeur ou de compte

client, qui sont probablement les véhicules qui sont hors Québec.

M. Bergeron: Oui, mais, moi, si je suis un visiteur étranger puis que je décide que je passe à travers le système électronique, ils courront...

Mme Sultana (Sandra): Il faut que vous défonciez une barrière.

M. Bergeron: Le système électronique, il y aura une barrière?

Mme Sultana (Sandra): Sur la 30, il y a une barrière.

M. Bergeron: Il y aura une barrière. O.K.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Donc, il faut que vous défonciez une barrière.

M. Bergeron: O.K. Donc, ce ne sera pas un système fluide.

Une voix: Non.

Mme Sultana (Sandra): Ce sera un système où il faut ralentir pour traverser.

M. Bergeron: O.K.

Mme Sultana (Sandra): Donc, le système détecte assez rapidement le transpondeur ou le compte client et lève la barrière pour ceux qui sont déjà inscrits ou ceux qui paient.

M. Bergeron: Mais je dois dire que je suis un peu préoccupé par cette réponse-là, parce que j'ai déjà eu l'occasion d'indiquer à cette commission que ce qui me préoccupait par rapport à l'autoroute 30, c'était effectivement la fluidité de la circulation, parce que, si on veut permettre au trafic, au transport routier, au transport lourd d'éviter le centre-ville de Montréal ou d'éviter de traverser Montréal, pour des questions de rapidité, en empruntant l'autoroute 30, il ne faudrait pas qu'ils soient ralentis par cette nouvelle technologie, là. Moi, je croyais... J'avais cru comprendre, en réponse à cette préoccupation que j'avais exprimée, qu'il y aurait malgré tout une possibilité d'un péage électronique qui accélérerait le passage. Mais là, si, de toute façon, ils doivent ralentir puis arrêter à la barrière, ça ne ralentit pas grand-chose que de devoir mettre ta poignée de petit change dans la...

Mme Sultana (Sandra): Si vous me permettez.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Donc, c'est un ralentissement, ce n'est pas un arrêt. C'est un ralentissement. C'est une autoroute. L'autoroute 30 est en milieu semi-urbain-rural. Les achalandages ne sont pas ceux du centre-ville de Montréal ou d'accès à l'île de Montréal. Donc, sur cette autoroute, avec les achalandages qui sont prévus, la fluidité va être maintenue même avec un ralentissement

pour passer, là, dans le poste de perception, au poste de perception.

M. Bergeron: J'apprécie cette réponse, Mme Sultana, mais vous n'êtes pas sans savoir non plus que... C'est sûr qu'actuellement la situation n'est pas la même, parce que l'on doit passer en partie par la 132, mais, pour faire exactement le même trajet qu'on fait en traversant Montréal, c'est un peu plus long par la rive sud que ce ne l'est en traversant Montréal. Alors, c'est clair qu'à un moment donné ou dans une perspective de livraison «just in time» puis des coûts engendrés par notamment les prix des produits pétroliers, un propriétaire de compagnie de transport va évaluer si c'est plus rapide et plus rentable en bout de piste de passer par Montréal, même en traversant souvent un trafic très dense, que de faire le tour, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'avais une demande d'intervention du député de Beauce-Nord. À vous la parole, M. le député.

M. Grondin: Merci, Mme la Présidente. Alors, écoutez, c'était dans le sens qu'on parlait... Mais j'écoutais mon collègue, il reste que, toujours, les gens... les citoyens ont toujours deux choix. Les gens qui ne veulent pas donner de référence ou ne veulent pas aller donner des choses personnelles, ils n'ont qu'à s'acheter un transpondeur, comme on dit, et mettre l'argent là-dedans, comme on avait parlé, je pense, déjà au préalable, qu'on pouvait s'acheter comme une carte de crédit, qu'on avait des crédits. Ça fait que les gens qui ne veulent pas donner de renseignements personnels peuvent toujours aller vers cette solution-là et, si c'est... Si j'ai bien compris, c'est comme ça que ça peut marcher. Même pour l'autoroute 30, est-ce que le transpondeur va être bon? Est-ce que... Vous dites: On va juste modérer. Est-ce que les gens qui ont un transpondeur, automatiquement ça va être relevé sur leur... sur leur crédit? C'est comme ça?

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il y a quelqu'un... Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Alors, le transpondeur et compte client, sur l'autoroute 25, fonctionnent... et sur l'autoroute 30, fonctionnent de la même façon. Sur l'autoroute 30, la particularité, c'est qu'on a une possibilité de payer sur place. Donc, l'usager qui n'aurait pas de transpondeur ni de compte client, particulièrement parce que, sur la 30, il y a un trafic plus élevé de hors Québec, de véhicules qui proviennent de l'extérieur du Québec, bien on a proposé, là... pas «on a proposé», on a exigé qu'il y ait une possibilité de payer sur place, donc justement pour ces usagers-là, et ces usagers ne donnent pas d'information, là, de renseignements personnels.

M. Grondin: Le même transpondeur va être bon pour les deux?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Présentement, non, ce n'est pas prévu.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va? Est-ce que j'ai d'autres interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Une petite information technique, puis après ça on va passer au quatrième alinéa. Mon information technique, c'est par rapport au transpondeur. Il y a quelqu'un qui m'a demandé ce matin, qui m'a posé une question fort pertinente — encore une fois, je reconnais que c'est très technique, mais je pense que c'est important qu'on comprenne bien la mécanique — c'est: Admettons que je veux me procurer un transpondeur; outre le coût du montant que je vais mettre sur le transpondeur, est-ce qu'on va me charger un coût pour le transpondeur lui-même? Et, si oui, à combien pourrait s'élever le coût du transpondeur lui-même?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Il y a un frais de... Donnez-moi deux secondes... l'obtention du transpondeur.

Une voix: L'acquisition.

Mme Sultana (Sandra): Je vais vous donner... En fait, c'est de 30 \$ par année ou de 2,50 \$ par... c'est des frais de gestion du compte. Donc, de 30 \$ par année ou de 2,50 \$ par mois.

M. Bergeron: Et c'est la même chose pour les deux... dans... pour les deux infrastructures?

Mme Sultana (Sandra): Oui. Oui.

M. Bergeron: Ce sera 30 \$ par année...

Mme Sultana (Sandra): Oui.

M. Bergeron: ...plus la somme qu'on mettra dessus. Ça, est-ce que c'est au choix du...

Mme Sultana (Sandra): Plus la perception... Ça, c'est un maximum qui est prévu dans l'entente de partenariat.

M. Bergeron: O.K. C'est le maximum. Et est-ce qu'il y a une somme prédéterminée de ce qu'on doit payer à l'avance pour remplir la carte, admettons?

Mme Sultana (Sandra): Non. Non.

M. Bergeron: Donc, c'est au... c'est à la discrétion du client.

Mme Sultana (Sandra): C'est à la discrétion du client.

M. Bergeron: Excellent. Par rapport au quatrième alinéa...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères, je vous donne la permission de parler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Je vous en sais gré.

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui, tu sais... Je suis là pour ordonner les travaux, c'est ça. C'est parce

que... puis je veux qu'on se comprenne bien, on poursuit la discussion même si, tantôt, on va le suspendre.

M. Bergeron: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): On s'entend bien?

M. Bergeron: Mais je croyais que vous m'aviez déjà donné la parole, mais je poursuis, Mme la Présidente, puisque vous me l'avez redonnée.

La Présidente (Mme Doyer): Je vous la redonne fortement.

M. Bergeron: Alors, le numéro de...

Une voix: Il y a Mme Sultana qui avait d'autre chose à rajouter.

M. Bergeron: Oui. Oh! je pense que madame... Pardon, Mme la Présidente.

Mme Sultana (Sandra): C'est que j'étais en faute aussi, parce que...

La Présidente (Mme Doyer): Vous aviez complété?

Mme Sultana (Sandra): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce que ça... ça travaille mieux. Allez, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. Par rapport au quatrième alinéa, la Commission d'accès à l'information, vous vous en souviendrez, avait posé la question: «Dans la mesure où le numéro de dossier constitue un renseignement personnel particulièrement sensible, ne pourrait-on pas en éviter la communication au secteur privé? À titre d'exemple, plutôt que le partenaire privé recueille de la SAAQ le numéro de dossier des personnes visées, pourrait-il valider auprès de la SAAQ l'information dont il dispose, sans qu'il n'y ait de transmission de ce numéro?» Je constate que, suite à cette proposition de la Commission d'accès à l'information, il n'y a pas eu de proposition d'amendement puis qu'en fait on maintient, on maintient ce quatrième alinéa.

Y a-tu quelque chose que la Commission d'accès à l'information et/ou moi... qui nous a échappé, là, qui fait en sorte qu'on a maintenu cette mécanique par laquelle c'est le partenaire privé qui va chercher l'information auprès de la SAAQ plutôt que ce soit le partenaire qui vérifie les informations auprès de la SAAQ, comme le proposait la Commission d'accès à l'information?

La Présidente (Mme Doyer): M. Vigneault?

M. Vigneux (Luc): Bonjour.

Une voix: Vigneux.

La Présidente (Mme Doyer): Vigneux. Vigneux.

M. Vigneux (Luc): Vigneux, Luc Vigneux.

● (15 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. Vigneux.

M. Vigneux (Luc): Merci. C'est la Société de l'assurance automobile qui a demandé l'ajout du numéro de dossier pour fournir au partenaire pour être certain que, lorsque la demande d'avis d'amende impayée va revenir à la société, à la toute fin du processus, parce qu'on parle du partenaire qui va obtenir l'identification de la personne, va lui transmettre un compte... Après ça, s'il y a non-paiement, il va s'en aller au ministère de la Justice. Le ministère de la Justice va reprendre le dossier, va traiter le dossier. S'il y a toujours non-paiement, à la toute fin, ça va revenir à la Société de l'assurance automobile pour qu'on applique une... pour qu'on applique la sanction d'amende impayée, c'est-à-dire suspendre les droits du permis de conduire, suspendre les immatriculations de l'individu. Et, pour agir, ça nous prend le numéro de dossier de l'individu. Parce que la suspension, lorsqu'elle arrive à la société, c'est toujours en termes du numéro de dossier de l'individu qu'on doit... c'est notre élément avec lequel on va travailler.

Donc, on avait dit, lorsqu'on avait discuté avec la Commission d'accès à l'information... ça nous prenait l'information pour nous assurer, si jamais il y avait un changement de propriétaire en cours de route, si le véhicule était cédé, donné, c'est vrai... Mais la plus importante des justifications, c'est pour le traitement de l'avis d'amende impayée, à la toute fin. Donc, on doit fournir l'information au partenaire pour qu'à la fin du circuit, s'il y a amende impayée, si l'amende n'a toujours pas été payée, qu'on puisse appliquer la sanction au dossier, au bon dossier, à la Société de l'assurance automobile. Et ce petit élément là, probablement que la Commission d'accès à l'information... ça n'a pas été clair avec la Commission d'accès à l'information. Mais, nous, c'est un renseignement qu'on doit réobtenir à la fin du processus.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Donc, si je comprends votre réponse, la Commission d'accès à l'information n'aurait pas nécessairement bien saisi le processus que vous devez emprunter et qui fait en sorte effectivement que le partenaire a besoin de ce numéro de dossier là, parce que la proposition de la Commission d'accès à l'information, toujours par rapport au numéro de dossier, dit que ça devrait plutôt être le partenaire qui validerait auprès de la SAAQ l'information dont il dispose sans qu'il y ait transmission du numéro?

La Présidente (Mme Doyer): M. Vigneux.

M. Vigneux (Luc): Oui. Lorsque nous avons... Je reprends. Lorsque nous avons parlé avec la Commission d'accès à l'information, nous le voyions plus sur le volet de s'il y a un changement de propriétaire et on devait s'assurer que c'était toujours la même personne qu'on visait dans tout le processus. Et on n'a pas — c'est de ma faute — on n'a pas expliqué à la Commission d'accès à l'information qu'il y avait également le volet de l'amende impayée, à la fin du processus. Et ça, ce n'est pas de la... C'est carrément de ma faute, je dois l'admettre, si on n'a pas discuté de ce volet-là avec la Commission d'accès à l'information.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: M. Vigneux, loin de moi l'intention de vous mettre dans une posture un peu délicate. Je suis désolé que ça se soit terminé comme ça. Ceci dit, je comprends de ce que vous nous dites que la clarification a été faite avec la Commission d'accès à l'information après que celle-ci nous ait fait cette recommandation-là?

M. Vigneux (Luc): Non, la clarification... Excusez.

La Présidente (Mme Doyer): M. Vigneux.

M. Vigneux (Luc): Non, la clarification n'a pas été faite à la Commission d'accès à l'information, considérant qu'il y avait déjà d'autres articles du projet de loi qui venaient restreindre la communication des renseignements aux seuls, comme j'expliquais ce matin, aux seuls intervenants dans la chaîne. Donc, je croyais que ce n'était pas nécessaire de faire la clarification auprès de la Commission d'accès à l'information.

M. Bergeron: Donc, ce que vous venez de nous dire... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Bergeron: Ce que vous venez de nous dire, au fond, selon vous, répond à cette préoccupation de la Commission d'accès à l'information?

La Présidente (Mme Doyer): M. Vigneux.

M. Vigneux (Luc): Oui, répondrait aux préoccupations de la Commission d'accès à l'information, considérant qu'il y a d'autres articles du projet de loi qui viennent restreindre le moment où le partenaire peut obtenir des renseignements de la société, qui vient restreindre ce que le partenaire peut faire des renseignements de la... avec la société. Donc, si on cumule toutes les dispositions qu'il y a dans le projet de loi en termes de protection des renseignements personnels, ça devrait répondre aux préoccupations de la Commission d'accès à l'information.

M. Bergeron: Je vous remercie, M. Vigneux.

M. Vigneux (Luc): Bienvenue.

La Présidente (Mme Doyer): Ça vous satisfait, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, ce que je comprends, c'est qu'on va suspendre l'article 9...

Une voix: Tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Doyer): ...tel qu'amendé, puis on y reviendra plus tard. On passerait à l'article 10. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, Mme la Présidente, l'article 10 se lit comme suit: L'article 16 de cette loi est modifié:

1° par la suppression des mots «, les droits»;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Lorsque l'entente de partenariat prévoit que les montants des péages et des frais visés par la présente loi appartiennent en tout ou en partie à l'État, les montants qui appartiennent à l'État sont versés au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport institué en vertu du paragraphe 3° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports.»

Alors, la justification, c'est: La suppression du mot «droits» aux articles 11, 12, 13 et 16 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport constitue un ajustement du vocabulaire visant à distinguer ce qui est exigible par un partenaire pour défrayer les coûts d'un service comme l'utilisation d'une infrastructure de ce qui est exigible par l'État pour être autorisé à exercer une activité, notamment les droits d'immatriculation et les droits de délivrance de permis.

L'ajout du second alinéa vise à prévoir que la totalité ou une partie des sommes des péages et des frais recueillis par le partenaire et appartenant à l'État en vertu de l'entente seront versés au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que j'ai des interventions concernant cet article 10? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, l'article 10, tel que... tel que... L'article 16, tel qu'amendé par la loi, nous amène à penser qu'il y a... Tout dépendant de l'entente de partenariat conclue, les péages, les frais, les intérêts perçus appartiennent ou bien au partenaire si l'entente de partenariat le prévoit ou bien à l'État si l'entente de partenariat le prévoit, auquel cas c'est versé dans le Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport institué en vertu du paragraphe 3° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. Jusque-là, ça va? C'est bel et bien ça?

Une voix: C'est ça.

M. Bergeron: Est-ce que je comprends également qu'en vertu des ententes de partenariat qui ont été conclues pour l'autoroute 25 et l'autoroute 30 les sommes n'appartiennent pas ni exclusivement à l'État, ni exclusivement au partenaire, qu'elles sont versées dans le fonds pour la partie excédentaire, qui dépasse ce qui doit revenir au partenaire?

Mme Boulet: Tous les fonds doivent être versés...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, Sandra pourrait le prendre, Mme la Présidente, mais normalement toutes les sommes sont versées, et, après, il y a des paiements qui se font au partenaire privé, donc les paiements qui se font au partenaire privé vont se faire à partir des sommes d'argent qui seront déposées dans le fonds. Alors... mais Mme Sultana pourrait l'expliquer peut-être de façon plus précise ou plus détaillée que moi, là. Si vous me permettez, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Mais c'est en effet ça, tous les revenus de péage sont déposés dans le fonds, et

ensuite le ministère des Transports remet les... fait des remises liées aux revenus de péage et aussi les autres paiements qui sont dus au partenaire privé.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Dans le discours qu'a prononcé le ministre lors de l'adoption du principe du projet de loi, elle a affirmé: «Dans le cas des projets des autoroutes 25 et 30, il est prévu que ces sommes soient versées par le partenaire privé sur une base quotidienne dans ce fonds.» Alors, c'est donc dire que... On a adopté également une disposition qui disait que le partenaire doit considérer les fonds perçus comme étant distincts de ses propres fonds. Mais, comme il doit verser cela quotidiennement dans le fonds de partenariat, Fonds des partenariats en matière d'infrastructures, était-il nécessaire, était-il nécessaire d'avoir cette disposition, cette disposition selon laquelle il doit les considérer comme étant distincts de ses propres fonds, puisqu'il doit de toute façon les verser... il ne doit pas les verser une fois par mois, il doit les verser quotidiennement, si je comprends bien?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, c'est ça. À tous les jours, il doit verser les revenus de péage dans le Fonds des partenariats, et cet argent-là, ce fonds-là est géré comme en responsabilité partagée avec le gouvernement, et c'est de là qu'il ne peut pas puiser à même cet argent-là pour répondre à des besoins qui lui sont propres et particuliers. Alors, cet argent-là sert en partie à faire des paiements... je ne me rappelle plus comment on appelait ce genre de paiement là, là, mais des paiements sur l'infrastructure...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...qui sont reliés à l'entente qui a été négociée avec le partenaire privé. Des paiements de disponibilité. Je cherchais le mot.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

● (16 heures) ●

M. Bergeron: Alors, j'y faisais référence il y a quelques instants, Mme la Présidente. À l'article 11, on va adopter une modification à l'article 16, en fait on va ajouter un article 16.1 qui dit: «Lorsqu'une entente de partenariat prévoit que les péages et les frais perçus par le partenaire appartiennent en tout ou en partie à l'État, le partenaire est réputé détenir en fiducie pour l'État le montant qui appartient à ce dernier en vue de le verser au fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport. Ce montant doit être considéré comme formant un fonds séparé du patrimoine et des propres biens du partenaire, que ce montant ait été ou non conservé, dans les faits, de façon distincte et séparée des propres fonds du partenaire ou de la masse de ses biens.»

Je comprends donc que cette disposition qu'on va ajouter à la loi en créant l'article 16.1 s'applique à des cas autres que ceux qu'on a sous les yeux présentement, là, ceux qui font l'objet de notre attention, là, par rapport à l'autoroute 25 ou l'autoroute 30.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre. Mme Massé.

Mme Boulet: Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, c'est une fiducie présumée, justement parce que cette fiducie présumée là... Donc, la protection qui est accordée à l'argent pendant qu'il est dans les mains du partenaire... Ça veut dire: dès que le partenaire va recevoir le paiement, le paiement va être détenu en fiducie présumée, donc il va être protégé et il va appartenir au gouvernement, et, à la fin de la journée, l'ensemble des sommes vont être versées au Fonds des partenariats. Donc, la protection de l'article 16.1 pour les sommes perçues va s'appliquer sur des délais de 24 heures seulement parce qu'ils vont être versés après ça dans le Fonds des partenariats, qui appartient déjà au gouvernement.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Donc, formellement parlant, le partenaire n'a pas à déposer les sommes dans une fiducie, puis, à la fin de la journée, il les sort de la fiducie, puis il les met dans le fonds sur les partenariats... le fonds des partenariats sur les infrastructures.

Mme Massé (Julie): C'est exact.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. C'est exact, là, il n'aura pas besoin de les déposer. C'est pour ça qu'on dit «que ce montant ait été ou non conservé, dans les faits, de façon distincte». C'est parce que, si on avait mis une fiducie non présumée, donc une vraie fiducie, là il y aurait eu dépôt, il y aurait eu tous les rapports qui s'ensuivent. Étant donné que les sommes sont conservées par le partenaire pour un maximum de 24 heures, à ce moment-là, c'est pour ça qu'on applique la fiducie présumée.

Les sommes sont protégées. Les sommes appartiennent déjà au gouvernement, même s'ils sont dans les mains du partenaire, et le versement dans le fonds du gouvernement, donc dans le Fonds des partenariats, va se faire au bout de 24 heures. Donc, si on avait mis un processus de fiducie non présumée, ça aurait été trop complexe, trop lourd à gérer, pour le temps dont le partenaire dispose de ces sommes.

M. Bergeron: Ce qui est bien logique.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Mme la Présidente, est-ce qu'il va y avoir un mécanisme de contrôle qui va s'assurer qu'effectivement, à la fin de la journée, toutes les sommes perçues ou présumément perçues, parce qu'il y a des sommes qui vont être perçues après coup, là, quand on va envoyer la facturation, que ces sommes soient bel et bien, à la fin de la journée, déposées dans le Fonds des partenariats en matière d'infrastructures? En d'autres termes, Mme la Présidente, en d'autres termes, est-ce qu'on s'en remet à la parole du partenaire pour dire: Bien, il y a eu, je ne sais pas, moi, 2 000 passages aujourd'hui, ce qui représente une somme de tant, qu'on dépose dans le Fonds des partenariats?

Ou est-ce qu'il y a effectivement une façon de contrôler, pour le gouvernement, le fait que les sommes qui sont déposées correspondent bel et bien au nombre de passages qu'il y a eu durant la journée?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, le partenaire doit transmettre un rapport mensuel au ministère des Transports sur l'exploitation. Donc, ça va couvrir des données sur l'achalandage, sur les revenus quotidiens, le calcul détaillé de toutes les sommes qui sont versées. En plus de ça, le ministère peut demander des compléments d'information et peut aussi faire des vérifications, là, sur les systèmes, sur toutes les données qui sont transmises. Donc, oui, effectivement, il y a de la vérification qui est faite, là, ce n'est pas... Les documents transmis par le partenaire vont nous permettre de faire cette vérification-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: C'est donc dire, au fond, qu'on s'en remet à la parole du partenaire.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, il y a des systèmes qui sont en parallèle au système de péage électronique. Il y a tout le suivi de ça qui est possible par le ministère des Transports... qui n'est pas juste possible, là, mais qui va être implanté, donc des mécanismes, là, qui vont permettre de suivre toute la... tout ce processus-là d'échange, là, combien... les achalandages, comme Me Massé a dit, le nombre de véhicules qui passent, les catégories, les tarifs qui sont applicables, et tout ça peut être contrôlé par le ministère des Transports, aussi.

M. Bergeron: Je ne veux pas vous amener à embarquer dans la poutine puis dans la mécanique de tout ça, là, mais, si je comprends bien, il va y avoir comme une espèce de compteur dont le ministère va avoir... sur lequel le ministère va avoir un contrôle quotidiennement, là.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Il y a effectivement, là, un regard qui peut être donné, là, par le ministère des Transports, là, sur qu'est-ce qui est là.

M. Bergeron: Peut?

Mme Sultana (Sandra): Bien, qui est là, qui... L'outil est là pour pouvoir le faire.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: L'outil est là pour pouvoir le faire ou le...

Mme Sultana (Sandra): Pour faire le contrôle, oui.

M. Bergeron: Le contrôle sera-t-il fait ou le contrôle pourrait être fait?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Le contrôle est fait, effectivement, parce qu'à tous les mois on a un rapport mensuel qui est déposé par le partenaire privé, et donc il y a une conciliation qui doit être faite. Avant qu'on fasse une remise au partenaire privé des revenus de péage, il va falloir contrôler, faire une conciliation de ce qui est rentré par rapport à ça.

M. Bergeron: Une conciliation entre le rapport du partenaire puis vos chiffres à vous.

Mme Sultana (Sandra): Exact.

M. Bergeron: Excellent.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça vous satisfait, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Par rapport à cette question, Mme la Présidente, oui. J'en aurais une autre.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Allez-y.

M. Bergeron: L'article nous amène à nous questionner sur ce qui arrivera à l'article 1.1 de la loi de 2000 suite à la décision qui a été prise de remplacer l'Agence des partenariats public-privé par Infrastructure Québec. Doit-on comprendre qu'Infrastructure Québec aura le même mandat que devait avoir l'Agence des PPP en regard des partenariats en matière d'infrastructures routières?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Alors, ni l'Agence des partenariats public-privé, qui deviendrait Infrastructure Québec... n'ont une... ne sont impliqués dans la gestion des ententes de partenariat. Donc, ils sont là jusqu'à la signature des ententes, et ensuite c'est le ministère des Transports qui gère les ententes.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: C'est vrai, Mme la Présidente, quoique j'ai eu l'occasion de siéger à quelques reprises à la Commission des finances publiques, qui est train d'étudier le projet de loi n° 65, puis il y a des propositions à l'effet de donner un rôle peut-être un peu plus large à Infrastructure Québec. Puis là, bien, comment on réconcilie ça, alors qu'on adopte les deux projets de loi simultanément, là?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que c'est Mme Sultana ou la ministre? Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, écoutez, essentiellement, puis Mme Sultana pourra peut-être compléter, si vous me permettez, Mme la Présidente, alors les ententes ont été conclues avec cette formule-là. Donc, après la signature de l'entente, le lien, le lien contractuel va être sous la responsabilité du ministère des Transports. Alors, peut-être qu'à travers un nouveau projet de loi il pourra y avoir autre chose, mais ça ne s'appliquera pas aux deux projets qui ont été signés, actuellement.

M. Bergeron: Donc, si je comprends, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Allez-y.

M. Bergeron: ...si je comprends la réponse de la ministre, s'il devait y avoir des modifications qui vont dans le sens de donner un rôle plus large à Infrastructure Québec, on reviendrait ultérieurement avec une modification législative pour adapter cette loi en conséquence.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, la maîtrise d'oeuvre, même en élargissant les responsabilités de cette nouvelle agence, la maîtrise d'oeuvre demeurerait au ministère des Transports. Les deux signataires de l'entente... des ententes de partenariat, c'est le partenaire privé et le ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, écoutez, on ne peut pas présumer de ce qu'il y aura dans la nouvelle loi. Alors, ce qu'on peut vous dire aujourd'hui, c'est ce qui existe et ce qui a été négocié, et la maîtrise d'oeuvre relève du ministère des Transports. Alors, c'est ce que comportent les deux projets, là, sur la 30 et sur la 25, actuellement. Donc, la maîtrise d'oeuvre va être confiée au ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, je comprends bien les réponses qui me sont données, mais un fait demeure, c'est que l'article 1.1 de la loi de 2000 stipule: «L'article 8 de la Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec, chapitre A-7.002, s'applique lorsque l'entente de partenariat constitue un contrat de partenariat public-privé au sens de cette loi, sauf dans les cas et aux conditions que détermine le gouvernement.» Or, l'Agence des partenariats public-privé du Québec auquel on réfère dans l'article 1.1 n'existe plus ou n'existera plus dorénavant, puis il n'y a pas d'amendement de la part du gouvernement pour adapter cela, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, oui, Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. Pour répondre à votre question, c'est le projet de loi n° 65, la Loi sur Infrastructure Québec, qui vient modifier l'article 1.1 de la Loi sur les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Donc, ça se lirait comme suit: «L'article 8 de la Loi sur les infrastructures...» la loi sur... L'article 1.1 va se lire... se lirait comme suit: «L'article 8 de la Loi sur Infrastructure Québec s'applique lorsque le projet d'infrastructure de transport visé par l'entente de partenariat constitue un projet d'infrastructure publique au sens de cette loi, sauf dans les cas et aux conditions que détermine le gouvernement.»

Donc, ça va être dans le projet de loi n° 65 que les discussions vont être... que les modifications vont être apportées.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente.

● (16 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 11? Ah! Excusez, 10, 10. J'étais trop vite. 10, l'article 10. Est-ce que l'article 10 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous allons passer à l'article 11. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, Mme la Présidente. Alors, il se lit comme suit:

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 16, du suivant:

«16.1. Lorsqu'une entente de partenariat prévoit que les péages et les frais perçus par le partenaire appartiennent en tout ou en partie à l'État, le partenaire est réputé détenir en fiducie pour l'État le montant qui appartient à ce dernier en vue de le verser au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport. Ce montant doit être considéré comme formant un fonds séparé du patrimoine et des propres biens du partenaire, que ce montant ait été ou non conservé, dans les faits, de façon distincte et séparée des propres fonds du partenaire ou de la masse de ses biens.»

Cet article vise la protection des montants des péages pour s'assurer qu'ils seront intégralement versés au Fonds des partenariats si l'entente prévoit que ces montants appartiennent à l'État. La protection cesse, bien entendu, si le fonds retourne ces montants au partenaire conformément à l'entente, car alors l'État aura rempli ses obligations envers le partenaire et comptabilisé les recettes et déboursés en conséquence.

Cet article s'inspire de l'article 20 de la Loi sur le ministère du Revenu pour le montant des taxes prélevées, par exemple, par les commerçants en vertu de la Loi sur la taxe de vente du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 11? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, je crois que nous avons eu les réponses qui nous préoccupaient par rapport à l'article 11 il y a quelques instants.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 11 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous allons passer à l'article 12. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, Mme la Présidente. 12. Les articles 18 à 23 de cette loi sont remplacés par les suivants...

Une voix: Il y a un amendement.

Mme Boulet: Oui. Je ne l'ai pas, moi. Alors, il y a un amendement. Je m'excuse. Je vais recommencer ma lecture. Alors, je lis l'amendement:

1° remplacer, au paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 19 proposé, les mots: «de la plaque d'immatriculation du véhicule» par les mots: «montrant la plaque d'immatriculation du véhicule routier, sans permettre de voir les occupants du véhicule, et»;

2° insérer au premier alinéa de l'article 20 proposé et après les mots «employés d'un partenaire», les mots: «qui satisfont aux conditions déterminées par règlement du gouvernement».

La justification. Le paragraphe 1° de cet amendement est une modification de concordance avec les modifications proposées à l'article 12 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport par l'article 6 amendé du projet de loi. Elle réitère que la photographie transmise à la personne qui en fait la demande montrera la plaque d'immatriculation du véhicule sans permettre de voir les occupants de celui-ci.

La seconde modification vise à modifier l'article 20 proposé afin de permettre au gouvernement de déterminer les conditions que devra satisfaire un employé d'un partenaire pour être désigné par le ministre des Transports à titre de personne chargée de l'application de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport aux fins de la rédaction du rapport d'infraction.

Alors, la justification. Il y a la justification de l'amendement, mais il y a également l'article 12 amendé.

M. Bergeron: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

Mme Boulet: Il y a trois articles après, là, que, si vous me permettez, je peux finir la lecture.

M. Bergeron: Oui.

Mme Boulet: Il y aurait comme trois articles: l'article 18, l'article 19 et l'article 20, c'est ça — qui sont amendés eux aussi?

Une voix: Bien, en fait, c'est 19 et 20 qui sont amendés.

Mme Boulet: C'est 19 et 20 qui sont amendés. O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va? Vous permettez la...

Mme Boulet: Bien, je peux faire la lecture, si c'est correct pour le député de Verchères, je n'ai pas de problème, là, si...

M. Bergeron: Bien, je veux juste signaler que, par rapport à l'amendement qu'on a reçu aujourd'hui, dans la justification de l'amendement, la ministre a dit que le paragraphe 1° de cet amendement est une modification de concordance avec les modifications proposées à l'article 12 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport par l'article 6 amendé du projet de loi. Or, l'article 6 est suspendu.

La Présidente (Mme Doyer): Ah! c'est vrai. Vous avez raison.

M. Bergeron: Alors, jusqu'à ce que nous ayons adopté l'article 6, je soumetts respectueusement qu'on peut difficilement procéder à l'adoption de l'article 12 et de l'amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez raison, M. le député de Verchères.

Mme Boulet: Vous avez tout à fait raison. On a l'amendement de l'article 6, si vous voulez qu'on puisse... on y revient tout de suite ou...

M. Bergeron: On peut faire ça tout de suite, Mme la ministre.

La Présidente (Mme Doyer): Si vous êtes prête, Mme la ministre, à régler la question de l'article 6, ensuite on pourrait passer...

M. Bergeron: Ça nous permettrait d'avancer.

Mme Boulet: C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Alors, je comprends que nous revenons à l'article 6.

M. Bergeron: Moi, je ne souhaite que ça.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre, si vous voulez le présenter.

Mme Boulet: L'article 6, l'amendement:
Remplacer l'article 6 par le suivant:
L'article 12 de cette loi est modifié:
1° par le remplacement du paragraphe...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, je m'excuse.

Mme Boulet: Excusez-moi.

La Présidente (Mme Doyer): Avant de vous permettre de passer à l'étude de cet amendement-là, nous devons retirer l'autre.

Mme Boulet: D'accord. Alors, on retire l'autre amendement...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que, de consentement, on retire l'autre?

M. Bergeron: Bien, on ne le suspend pas?

La Présidente (Mme Doyer): Il était suspendu déjà. C'est parce que là on remplace quelque chose par quelque chose d'autre.

M. Bergeron: Ah! on retire l'amendement à l'article 6. O.K. Oui, oui. Je comprends.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je pense que, de consentement, nous retirons ce qui avait été déposé et nous en venons...

M. Bergeron: On a-tu une petite feuille jaune pour le nouvel amendement?

Mme Boulet: ...blanche.

La Présidente (Mme Doyer): Ce qui est retiré, c'est ce qui était jaune.

Mme Boulet: Je ne sais pas pourquoi, des fois elle est jaune puis des fois elle est blanche, là. Je n'ai pas compris.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce que c'est pour ça que c'est important que, hein... On retire l'article qui était suspendu et on en vient au nouvel amendement qui nous est proposé à l'article 6, que Mme la ministre va nous présenter. Est-ce que ça va, tout le monde...

M. Bergeron: C'est bon.

Mme Boulet: Bon, alors il est en blanc.

M. Bergeron: Alors, de but en blanc, on va y aller.

La Présidente (Mme Doyer): On retire le jaune, on revient au blanc.

Mme Boulet: On me dit que les jaunes sont pour les députés. Alors, les autres jaunes étaient jaunes avec toutes les explications, alors là j'ai juste le papillon. C'est ça, Mme Massé... Me Massé?

Mme Massé (Julie): Oui, c'est ça.

M. Bergeron: Bien, comme on a procédé rapidement, c'est compréhensible.

Mme Boulet: L'article 12 de cette loi est modifié:
1° par le remplacement du paragraphe 2° par le suivant:

«2° fixer, percevoir et recouvrer les frais d'administration relatifs à la perception et au recouvrement d'un péage;»;
2° par le remplacement, dans le paragraphe 3°, des mots «, des frais et des droits» par les mots «et des frais»;
3° par l'ajout des alinéas suivants:

«Un partenaire peut également prendre des photographies servant à identifier un véhicule à un poste de péage. L'appareil photographique servant à prendre ces photographies doit être orienté de façon à protéger l'identité des occupants du véhicules.

«Lorsque le partenaire communique une photographie visée au deuxième alinéa, il doit s'assurer qu'elle montre la plaque d'immatriculation du véhicule routier et qu'elle ne puisse pas permettre de voir les occupants du véhicule.»

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que ça va? Est-ce que j'ai des interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je suis très satisfait, Mme la Présidente, par cet amendement. Ceci dit, il y avait une autre demande d'amendement, qui était par rapport au délai de destruction des photographies.

Mme Boulet: Alors, j'ai...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Ils ne l'ont pas eu? Alors, on va passer l'autre amendement. C'est parce que c'est à l'article 11, l'autre.

Une voix: Ah! O.K.

Mme Boulet: Ce n'est pas à l'article 6. L'autre, là, pour la durée, là, «au plus tard trois ans après le paiement d'un péage», ça va à l'article 11.

M. Bergeron: C'est parce qu'on vient d'adopter l'article 11.

La Présidente (Mme Doyer): On vient de l'adopter, mais on va devoir...

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): C'est un ajout.

M. Bergeron: Ah, c'est un ajout? O.K. Donc, on va faire ça avant l'article 12. C'est correct.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça. Alors, on termine l'article 6, puis on reviendra tout de suite après avec l'article. Alors, est-ce que j'ai des interventions? Est-ce que j'ai des interventions de contentement, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: J'ai déjà exprimé mon contentement, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. Alors, est-ce que...

M. Bergeron: ...à Mme la ministre.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'amendement à l'article 6 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 6, tel... Bien là, on le remplaçait. Est-ce que... L'amendement à l'article 6 est adopté. Est-ce que l'article 6, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous allons passer à l'amendement à l'article 11. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, l'article 11, c'est: Insérer, après l'article 11, le suivant:
11.1. L'article 17 de cette loi est modifié par l'addition... alors 17 est modifié par l'addition de l'alinéa suivant:

«Un partenaire doit détruire l'ensemble des renseignements personnels, y compris une photographie prise en vertu de l'article 12, au plus tard trois ans après le paiement d'un péage, sauf si ce paiement fait l'objet d'une contestation.» Ça, je pense que c'est très clair.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, est-ce que j'ai des interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente. Encore une fois, je suis satisfait de cet amendement, sinon qu'on n'enjoint pas le partenaire à détruire les renseignements, les informations, après que la contestation ait connu son aboutissement.

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé, je crois?

Mme Massé (Julie): Oui, merci. En fait, une fois que... Si jamais il y avait une contestation pénale au moment où est-ce que le montant de l'amende va être retourné au partenaire... Donc, il y a une portion de l'amende qui est... qui est versée au Fonds des partenariats et qui inclut le montant des péages et les frais. Lorsque ça, ça va être retourné au partenaire, à ce moment-là le paiement va être fait, et ça va s'appliquer, le dossier va pouvoir être détruit.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Mme la Présidente, fort bien, mais est-ce qu'on a une disposition qui dit qu'effectivement, une fois qu'il va avoir reçu paiement, il va devoir détruire les informations et les photographies?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

M. Bergeron: Parce que, voyez-vous, on créé une exception, «sauf si ce paiement fait l'objet d'une contestation», mais on ne dit pas ce qui se passe une fois la contestation... une fois qu'on est arrivé au bout du processus de la contestation.

Mme Massé (Julie): En fait, c'est ça, il va devoir les détruire au plus tard dans les trois ans. Donc, ça couvre ce cas-là également.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Après le paiement du péage?

Mme Massé (Julie): C'est ça.

M. Bergeron: O.K. Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va?

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'amendement consistant à insérer l'article 11.1 après l'article 11 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous allons passer aux discussions sur l'article 12, à l'adoption de l'article 12. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, il y avait la lecture, là, les articles 18, 19, 20. Je ne sais pas si le collègue... le député de Verchères veut qu'on fasse la lecture des trois articles au complet?

M. Bergeron: Bien, pour le bénéfice de la foule nombreuse qui nous écoute, je pense que ce serait une bonne idée.

Mme Boulet: D'accord. Alors, l'article 18: «Une personne visée au paragraphe 3° de l'article 13 doit acquitter le montant des péages lors de son passage sur une infrastructure désignée dont les installations permettent de payer le montant du péage lors de son passage.»

Alors, la justification de cette modification, c'est: de façon générale, le remplacement des articles 18 à 23 de la loi a pour but de substituer un régime de sanction pénale à un régime de sanction administrative. Un régime de sanction pénale emporte les bienfaits suivants, soit une procédure allégée, un effet plus dissuasif et une diminution du taux de mauvais payeurs.

Le nouvel article 18 introduit par l'article 12 du projet de loi précise que le conducteur qui circule sur une infrastructure qui permet de payer le montant du péage lors de son passage doit payer le montant du péage lors de son passage s'il n'a ni transpondeur enregistré pour ce véhicule à l'intérieur de celui-ci ni compte client, ouvert auprès du partenaire, qui vise le paiement des passages de ce véhicule.

L'article 19 se lit comme suit: «À la suite de la réception d'une demande de paiement à cet effet, une personne visée à l'un des paragraphes 1°, 2° ou 5° de l'article 13 doit acquitter le montant des péages et des frais afférents.

«Cette demande de paiement doit lui être transmise dans les 30 jours du passage sur l'infrastructure désignée et indique:

«1° l'endroit, la date et l'heure auxquels le passage du véhicule routier a été constaté;

«2° que si la personne désire obtenir la photographie montrant la plaque d'immatriculation du véhicule routier, sans permettre de voir les occupants du véhicule, et indiquant l'endroit, la date et l'heure du passage constaté, le partenaire la lui transmettra lorsqu'il aura reçu une demande écrite de sa part accompagnée du paiement [des] frais supplémentaires prévus par règlement du gouvernement;

«3° qu'à défaut de paiement dans les 30 jours de la transmission de cette demande de paiement ou, le cas échéant, de la photographie, une poursuite pénale pourra être intentée.

«Dans le cas de la personne visée aux paragraphes 1° ou 2° de l'article 13, la demande de paiement est transmise à la dernière adresse que cette personne a transmise au partenaire.

«Dans le cas de la personne visée au paragraphe 5° de l'article 13, la demande de paiement est transmise à la dernière adresse figurant dans les dossiers de la Société de l'assurance automobile du Québec ou, selon le cas, dans un registre tenu hors Québec par l'autorité administrative

responsable de l'immatriculation du véhicule routier dont le passage a été constaté.

«Lorsque l'entente entre le partenaire et la personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré ou le titulaire d'un compte client, selon le cas, prévoit que les montants des péages des passages détectés sont payés lors du passage, la demande de paiement prévue au premier alinéa n'est utilisée que lorsque la personne ou le titulaire est en défaut de paiement.»

Alors, la justification de la modification. Le nouvel article 19 introduit par l'article 12 du projet de loi précise le moment où le montant du péage doit être acquitté par les personnes visées aux paragraphes 1°, 2° et 5° de l'article 13, c'est-à-dire à la suite de la réception d'un avis de paiement, même si le nouvel article 14 introduit par l'article 8 du projet de loi établit que le péage est dû dès le passage du véhicule sur l'infrastructure. Cette précision permet d'éviter que ces personnes soient considérées en infraction au cours de la période précédant l'envoi de l'avis de paiement.

Le délai maximal de 30 jours imposé pour transmettre l'avis de paiement est rendu nécessaire par l'introduction d'un mode de droit pénal de recouvrement des péages, comme nous le verrons à l'article suivant. Ce délai de 30 jours s'explique par la jurisprudence qui a fixé les limites de temps en deçà desquelles une personne doit être informée des actes qui lui sont reprochés, de manière à ce qu'elle puisse présenter une défense pleine et entière. Le non-respect de ce délai pourrait justifier le rejet des poursuites pénales.

De plus, cet article prévoit le contenu obligatoire de l'avis de paiement, à savoir: l'endroit, la date et l'heure du passage, la possibilité pour la personne de demander et de recevoir, moyennant certains frais, la photographie faisant preuve du passage ainsi que l'avertissement lui indiquant qu'à défaut de paiement dans les 30 jours suivant la transmission de l'avis de paiement ou de la photographie, le cas échéant, une poursuite pénale pourrait être intentée contre elle. L'avis de paiement constitue donc la procédure qui conduit d'une réclamation civile à la constitution d'un dossier pénal.

La personne qui reçoit l'avis de paiement pourra donc exiger avant de le régler de recevoir, moyennant certains frais prévus par règlement, la photographie indiquant l'endroit, la date et l'heure du passage constaté. La photographie qui sera transmise montrera la plaque d'immatriculation du véhicule sans permettre de voir les occupants de celui-ci. Par ailleurs, toute personne qui sera poursuivie pour non-paiement de son passage en vertu du Code de la sécurité routière recevra un constat d'infraction qui sera accompagné de cette photographie.

Les troisième et quatrième alinéas de cet article prévoient l'adresse à laquelle sera transmis l'avis de paiement. Dans le cas du titulaire au nom duquel un transpondeur est enregistré, l'adresse utilisée sera la dernière qu'il aura transmise au partenaire. Dans le cas du titulaire du certificat d'immatriculation, ce sera la dernière adresse qui figure dans les dossiers de la Société de l'assurance automobile du Québec ou, selon le cas, dans un registre tenu hors Québec par l'autorité administrative responsable de l'immatriculation du véhicule routier.

Finalement, le dernier alinéa prévoit les cas où une entente prévoit que les montants de péage des passages

sont payés lors du passage du véhicule routier. La demande de paiement prévue au premier alinéa n'est utilisée que lorsque le titulaire est en défaut de paiement.

Et finalement l'article 20: «Le ministre peut désigner, parmi les employés d'un partenaire qui satisfait aux conditions déterminées par règlement du gouvernement, toute personne chargée de l'application de la présente loi aux fins de la rédaction du rapport d'infraction visé à l'article 62 du Code de procédure pénale.

«La personne désignée en vertu du premier alinéa n'est pas autorisée à exercer les pouvoirs prévus aux chapitres II et III de ce code.»

Alors, est-ce qu'on a une justification? Oui. Alors, la justification. Il appartient à l'administration et non au partenaire de décider si des poursuites pénales doivent être intentées après avoir évalué les éléments de preuve transmis par le partenaire. C'est pourquoi il n'y a pas émission immédiate d'un constat d'infraction, ce que seul un officier de justice peut faire. Même si un rapport d'immatriculation peut être constitué par une autre personne qu'un officier de justice, il demeure nécessaire d'officialiser le caractère public du document et la fonction publique de la personne chargée de le constituer et de le transmettre. Cette officialisation de la charge est d'autant plus importante que la signature de la personne qui l'exerce produit des effets juridiques en matière de preuve, quant à l'appareil utilisé pour constater le passage du véhicule sur l'infrastructure routière et quant à la manière dont il en a été fait usage.

Les rapports d'infraction rédigés par les employés du partenaire désignés par le ministre des Transports pourront tenir lieu de témoignage fait sous serment si ces employés attestent sur le rapport qu'ils ont eux-mêmes constaté les faits qui y sont mentionnés. Toutefois, ces personnes désignées ne pourront exercer les pouvoirs prévus aux chapitres II et III du Code de la procédure pénale, soit celui lié aux arrestations et aux perquisitions.

L'abrogation des articles 21 à 23 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport sont de concordance avec l'objectif énoncé précédemment: de substituer un régime de sanction pénale à un régime de sanction administrative. Les sanctions pénales peuvent néanmoins conduire à des sanctions administratives en matière de permis de conduire et d'immatriculation, puisqu'en vertu du Code de procédure pénale, lorsqu'il n'est pas satisfait à un jugement, le percepteur des amendes doit aviser la SAAQ pour que celle-ci puisse sévir conformément au Code de la sécurité routière.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Alors, est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Est-ce que je peux demander à la ministre s'il y aurait... — s'il y aurait — s'il y a consentement unanime pour que nous suspendions quelques minutes, le temps de nous permettre d'assimiler tout cela?

Une voix: Pas de problème.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, je vais suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 30)

(Reprise à 16 h 40)

La Présidente (Mme Doyer): ...ordre! Alors, à ce que je comprends, vous seriez prêts à ouvrir une discussion possiblement sur l'article 12?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Sur l'amendement. Discussion sur l'amendement, entendons-nous. Donc, nous en sommes à l'amendement à l'article 12. Est-ce que j'ai des interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, je comprends que les dispositions qu'amènent le projet de loi et les amendements... je comprends que, si je reçois un avis de paiement dans les 30 jours, j'ai l'opportunité de demander à recevoir la photo, auquel cas je dois présumément — puis ça, c'est une question peut-être — je devrai présumément acquitter des frais pour obtenir la preuve photographique. Par contre, si je ne donne pas suite à cet avis de paiement, 30 jours plus tard, on peut entreprendre des procédures pénales contre moi, auquel cas le ministère ou le partenaire doit me fournir la photo. Est-ce que j'ai...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on va arrêter là, quitte à revenir dans les détails, parce que là on va répondre à cette question-là dans un premier temps. Est-ce que c'est Mme la ministre ou Mme Massé? Mme Massé.

Mme Massé (Julie): C'est exact. C'est-à-dire que, si la personne veut vérifier l'avis de paiement, demande la photographie, à ce moment-là, il va y avoir des frais, des frais administratifs, qui vont être vraiment liés à l'envoi de la photographie.

Par la suite, si jamais la personne refuse de payer l'avis de paiement, au moment où est-ce qu'elle va recevoir le constat d'infraction du Directeur des poursuites criminelles et pénales, à ce moment-là, la photographie va être sur le constat... sur le rapport d'infraction qui est joint au constat d'infraction. En fait, elle va être sur le constat d'infraction. Donc, à ce moment-là, il va avoir la preuve... c'est la divulgation de la preuve. Donc, c'est une obligation du poursuivant, là, qui est remplie, à ce moment-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bon, là, vous avez soulevé le deuxième élément qui nous préoccupe. Vous dites que c'est le Directeur des poursuites pénales... criminelles et pénales qui va faire parvenir l'avis d'infraction.

Mme Massé (Julie): C'est bien ça.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Or...

La Présidente (Mme Doyer): Un instant, là. Je ne sais pas. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui veut intervenir pour clarifier?

Mme Massé (Julie): Peut-être que je peux vous expliquer la procédure, là. Il y a un avis de paiement qui va être envoyé à l'usager de la route qui n'aura pas... qui va être passé. Si la personne — là, elle peut demander la photographie — au bout de 30 jours de la réception de la photographie ou de l'avis de paiement, selon les cas, elle n'a pas fait le paiement, à ce moment-là, le partenaire... l'employé du partenaire va pouvoir remplir un rapport d'infraction. Un rapport d'infraction, là, c'est le témoignage d'une personne qui constate qu'il y a eu une infraction. C'est un témoignage. Ça n'a pas de portée plus importante que ça. C'est vraiment uniquement un témoignage. Le témoignage va être transmis au poursuivant, le Directeur des poursuites criminelles et pénales, et, lui, il va analyser la preuve, il va analyser le témoignage et là émettra, le cas échéant, un constat d'infraction. Et là, le constat d'infraction, c'est là où il y a l'amende qui est associée. Donc, c'est vraiment à ce moment-là que les procédures, l'amende, et tout, rentrent en jeu.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je comprends les précisions, que j'apprécie, là, mais je comprends des précisions que vous apportez que l'employé du partenaire, qui est, en vertu de l'article 20 amendé, désigné parmi les employés d'un partenaire pour «l'application de la présente loi aux fins de la rédaction [d'un] rapport d'infraction visé à l'article 62 [...] de procédure pénale», que cette personne-là n'est que... que témoin de l'infraction.

La Présidente (Mme Doyer): ...Massé.

Mme Massé (Julie): C'est exact. Donc, il va être le... En fait, les seuls pouvoirs qu'on lui accorde, c'est le pouvoir de remplir le rapport d'infraction. Un rapport d'infraction, c'est un témoignage. Donc, tout citoyen peut remplir un rapport d'infraction. La seule chose qui change, c'est qu'ici ça va être comme une... un témoignage qui est fait sous serment, ce rapport d'infraction là, et il va être... pouvoir être présenté devant les tribunaux, le cas échéant, et valoir pour le témoignage du partenaire. Maintenant, ça ne lui donne pas des pouvoirs d'arrestation, ça ne lui donne pas des pouvoirs de perquisition, ça ne lui donne aucun autre pouvoir que celui de remplir le rapport d'infraction, donc de rendre... de témoigner qu'il a assisté à la commission d'une infraction.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Mme la Présidente, on se souvient que la Commission d'accès à l'information avait réagi à cet article-là, manifestant une inquiétude quant au fait qu'un non-fonctionnaire assume la... cette responsabilité, alors que ce non-fonctionnaire n'est pas assujéti à la Loi sur la fonction publique. Je comprends de votre interprétation que la crainte de la Commission d'accès à l'information n'était pas fondée.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, je ne partage pas la crainte de la Commission d'accès à l'information, dans le

sens que c'est vraiment uniquement pour témoigner. Il y a déjà d'autres dispositions, lois, où on prévoit des mesures plus importantes pour des gens qui ne sont pas nommés par la Loi sur la fonction publique. Donc, lui, c'est vraiment un rôle très, très, très limitatif, là. Il ne se mettra pas, demain matin, à intercepter les véhicules qui passent sur l'autoroute. Il ne pourra pas poursuivre non plus. Il n'émettra pas de constat d'infraction. C'est vraiment... Il va juste rendre témoignage de ces éléments-là.

En même temps, l'amendement propose que ce... que cet employé-là du partenaire satisfasse à des conditions déterminées par règlement du gouvernement. Alors là, à ce moment-là, on pourra s'assurer, par exemple, que c'est une personne qui est majeure, que c'est une personne qui n'a pas d'antécédents judiciaires. Et, dans la Loi sur les véhicules hors route, on a un peu ce même système, et, même, on faisait signer des engagements de confidentialité. Donc, c'est le genre de condition d'encadrement que vise l'amendement qui est proposé à l'article 20.

M. Bergeron: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: J'allais justement vous amener, pour notre édification personnelle, à nous donner des exemples — puis vous avez commencé en parlant de la Loi sur les véhicules hors route — nous donner des exemples où effectivement des personnes qui ne sont pas assujétiées à la Loi sur la fonction publique sont investies d'une telle responsabilité et même, si j'ai bien compris, de responsabilités plus grandes encore. Pouvez-vous nous éclairer là-dessus?

Mme Massé (Julie): Bien, en...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. Dans la Loi sur les véhicules hors route, en fait le règlement prévoit qu'il y a des agents de surveillance de sentier. Cet agent-là, par exemple, peut ordonner l'immobilisation d'un véhicule tout-terrain, peut demander à une personne de s'identifier — ce que la personne, là... l'employé du partenaire n'aura pas, là... il ne peut pas arrêter — peut exiger la production du certificat d'immatriculation. Donc, il a des pouvoirs d'intervention. C'est un agent de surveillance. Il est sur le terrain.

Même chose... je pense à un cas aussi... parce que j'essaie d'avoir des exemples assez illustratifs. Mais les agents de stationnement, par exemple, notamment pour la ville de Québec, c'est une entreprise... c'est sous-traité à une entreprise privée. Donc, encore là, ce n'est pas des employés municipaux, dans ce cas-là, qui émettent les constats d'infraction. Donc, ce n'est même pas le rapport, là, c'est encore plus important.

Donc, on a aussi, également, dans certaines lois, des rôles de vérification auprès d'entreprises pour faire... pour faire appliquer des lois. Donc, dans tous les exemples que je vous donne, là, c'est des pouvoirs qui sont beaucoup plus grands que nous, là. C'est vraiment... Comme je vous dis, là, un rapport d'infraction, un citoyen peut remplir un rapport d'infraction. La seule incidence que ça a, c'est que le rapport d'infraction va pouvoir être déposé devant un tribunal pour valoir témoignage du partenaire.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: Et, dans le cas de l'exemple que vous nous donniez concernant la Loi sur les véhicules hors route, est-ce que les agents qui sont chargés d'assurer la sécurité des sentiers, ainsi de suite, sont autorisés à émettre des constats d'infraction qui pourraient éventuellement se traduire par une poursuite pénale de la part du Directeur des poursuites criminelles et pénales?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Je vais vérifier et je vais vous revenir.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il est nécessaire de suspendre? Est-ce qu'on peut suspendre quelques minutes, le temps de... Je vais suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 50)

(Reprise à 16 h 55)

La Présidente (Mme Doyer): ...recommence, à ce que je comprends. Mme Massé.

Mme Massé (Julie): C'est ça, on a regardé, là, ce n'est pas clair, les dispositions sont... les dispositions de renvoi, et tout. Donc, il faudrait que je poursuive vraiment la recherche pour pouvoir vous donner une réponse affirmative ou négative, là, étant donné que, bon, le pouvoir d'émettre un constat d'infraction est dans le Code de procédure pénale. L'agent de... l'agent de surveillance de sentier a certains pouvoirs de l'agent de la paix mais ne les a pas tous. Donc, c'est ça qui serait à déterminer, lesquels ils ont, lesquels ils n'ont pas. Donc ça, je pourrai vous revenir plus tard, mais, pour l'instant...

M. Bergeron: Oui, mais...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, monsieur le...

M. Bergeron: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Bergeron: À partir du moment où vous nous avez dit, il y a quelques instants, que n'importe quel citoyen peut émettre un constat d'infraction, ça n'a pas besoin d'être un agent de la paix, si je comprends bien?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Le rapport d'infraction, la personne va pouvoir l'émettre. Ça, c'est le témoignage. Le constat d'infraction, c'est ça qui donne lieu à la poursuite, c'est ça que je ne peux pas vous répondre immédiatement, s'il a le pouvoir. Mais le rapport d'infraction, oui, il a le pouvoir de remplir un rapport d'infraction.

M. Bergeron: Et l'employé du partenaire, auquel on fait référence à l'article 20, lui, c'est un constat d'infraction ou un rapport d'infraction?

Mme Massé (Julie): Un rapport. Donc, c'est le témoignage comme de quoi...

M. Bergeron: Un rapport d'infraction.

Mme Massé (Julie): C'est ça, un rapport d'infraction.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, M. le député?

M. Bergeron: «...rédaction du rapport d'infraction...»
Oui. O.K.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien, j'ai peut-être une interrogation justement par rapport à ce rapport d'infraction là. Vous dites que, bon, lorsque le délai de 30 jours pour avis de non-paiement est expiré, l'employé de... du partenaire rédige un rapport d'infraction qu'il transmet au Directeur des poursuites...

Mme Massé (Julie): Poursuivant.

M. Boucher: ...pénales, bon, etc. Est-ce qu'automatiquement, avec ce rapport d'infraction là, le Directeur des poursuites pénales émet un constat d'infraction ou il doit, en plus de ce rapport, qui est, comme vous l'avez dit, un témoignage, doit coupler d'autres informations, d'autres preuves, telles que, par exemple, la photo du véhicule identifié comme le véhicule n'ayant pas acquitté son passage?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, la photo du véhicule fait partie du rapport d'infraction, donc elle va être sur le rapport d'infraction. Le poursuivant va recevoir le rapport, donc le témoignage, avec la photographie incluse, et là il a... il a toute la discrétion d'analyser justement ce témoignage-là et de prendre ou non des poursuites en fonction... s'il a la preuve ou non, s'il y a réellement infraction.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, M. le député?

M. Boucher: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors... Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, est-ce que je dois comprendre que le deuxième alinéa de l'article 20, qui... qui stipule que «la personne désignée en vertu du premier alinéa n'est pas autorisée à exercer les pouvoirs prévus aux chapitres [I et...] II et III — dis-je — de ce code», c'est la procédure... au fond, ce qu'on décrit là, c'est la procédure de renvoi au directeur de la procédure pénale?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, les chapitres II et III, c'est les pouvoirs d'arrestation et de perquisition. Donc, on mentionne nommément, là, que l'employé du partenaire qui est désigné n'a pas les pouvoirs d'arrestation et de perquisition.

M. Bergeron: O.K. Alors, où est-ce qu'on définit c'est quoi, la suite du processus? Là, on définit, en 20, que l'employé a le pouvoir de rédiger un rapport d'infraction. La suite du processus, c'est décrit où?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, une fois que le rapport d'infraction est rempli, c'est transmis au poursuivant, et après on rentre dans les règles générales du code...

M. Bergeron: Le poursuivant?

Mme Massé (Julie): Qui est le Directeur des poursuites criminelles et pénales.

M. Bergeron: Et ça, c'est prévu où dans la... dans...

Mme Massé (Julie): En fait, c'est le Code de procédure pénale, là, c'est des dispositions qui dit que toute infraction à une loi du Québec peut être poursuivie par le Procureur général. Donc, ça pourrait également être le Procureur général, le Directeur des poursuites criminelles et pénales. Donc, c'est vraiment un... c'est un article au début du Code de procédure pénale qui vient...

M. Bergeron: Et on n'y fait pas référence dans la loi.

Mme Massé (Julie): On n'y fait pas référence. C'est vraiment... C'est comme pour...

M. Bergeron: C'est implicite?

Mme Massé (Julie): C'est comme pour toute autre infraction au Code de la sécurité routière. Une fois qu'il y a le rapport d'infraction, c'est les règles générales...

M. Bergeron: C'est comme implicite.

Mme Massé (Julie): C'est implicite.

● (17 heures) ●

M. Bergeron: O.K. Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: À l'article 19, d'abord, on constate, là, qu'il y a une... un choix qui est fait de passer d'un... d'une procédure administrative à une procédure pénale. On assiste, au fond, à une judiciarisation du processus. C'est un choix qui est fait par le gouvernement, choix qui a amené la Protectrice du citoyen à dire que les dispositions du précédent projet de loi offraient un moyen plus simple et plus formaliste au citoyen de faire valoir ses droits. Bon. Il semble que le gouvernement ait un point de vue différent. J'imagine que ça se défend, du côté du gouvernement, même

si la Protectrice du citoyen semble avoir des réserves par rapport à cette judiciarisation de la procédure que privilégie le gouvernement.

Je veux simplement valider une information ou une interprétation qui est faite par Concession A25, qui dit dans son mémoire que, si le projet de loi est adopté avec cette modification, cela viendra annuler l'annexe 19 de l'entente qu'a conclue le gouvernement avec ce partenaire. Et l'annexe 19, c'est notamment celui qui prévoit... ou qui «engage le ministre des Transports à indemniser le partenaire privé advenant que le pourcentage annuel des mauvaises créances liées aux revenus de péage excède 7 %». Le consortium A25 croit aussi que la nouvelle procédure sera mieux adaptée «pour des raisons d'efficacité, d'économie et d'équité». Bon, ça, c'est un point de vue qui est le sien, point de vue que ne semble pas partager la Protectrice du citoyen, cependant. Mais est-ce que, dans l'esprit du ministère — et au fond la vraie question, c'est: Est-ce que le ministère a modifié son approche, qui était une approche de procédure plus administrative au départ, pour en faire une approche plus juridique dorénavant? — ça n'avait pas pour but effectivement d'annuler les dispositions de l'annexe 19 de l'entente de partenariat, dans le cas de l'autoroute 25?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Merci. L'annexe 19, qui prévoit un partage de risques au niveau des mauvaises créances — donc le premier 7 % est pris par le partenaire privé et la balance est prise par le... est retenue par le gouvernement — a été mise là justement parce que le... la procédure qui était dans la... le... pas dans le projet de loi, mais dans la Loi sur les partenariats en matière d'infrastructures de transport, était très... très longue, très lourde et permettait d'entrevoir une problématique au niveau de... du recouvrement des sommes de péage. Alors, dans ce contexte-là, dans l'entente de partenariat, on a dû insérer un... ce partage de risques pour rendre l'entente, là... l'entente de partenariat plus intéressante, là, pour que ce soit, là, un projet, là, qui puisse, là... qu'il n'y ait pas ce risque-là, qu'on transfère tout ce risque-là au partenaire privé. Dans le contexte où on... avec le projet de loi, où on allège la procédure, et donc on y met plus de mordant, cette annexe-ci serait annulée. L'annexe qui partage le risque de mauvaises créances serait annulée, et tout le risque des mauvaises créances serait ensuite transféré au partenaire privé.

M. Bergeron: Donc...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Bergeron: Donc, je comprends, Mme la Présidente, que cette disposition, par laquelle le gouvernement passe d'une procédure plus administrative à une procédure plus judiciaire, a pour but d'annuler l'annexe 19 de l'entente de partenariat, par laquelle le gouvernement assumait la part du lion des risques pour les mauvaises créances, en les transférant finalement au partenaire privé, qui a la responsabilité dorénavant, là, de...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Merci, Mme la Présidente. Elle n'a pas pour but... Le but de cette procédure-là,

qui est allégée, n'est pas d'annuler l'annexe 19. C'est une conséquence. L'annexe 19 devient... est annulée. C'est une conséquence de cette... du projet de loi. Donc, ce n'est pas le but du projet de loi, mais c'est une des conséquences.

M. Bergeron: Quel est le but?

Mme Sultana (Sandra): Le but était d'alléger toute la procédure et de s'assurer que les mauvaises créances... qu'il y a une pénalité à une mauvaise créance, là, que ça ne devienne pas la norme que finalement on peut passer sur cette autoroute puis les conséquences de ne pas payer sont très minimales ou sont... sont... vont arriver très loin dans le temps, jusqu'à deux ans plus tard.

M. Bergeron: ...c'est l'État qui les assume, les conséquences.

Mme Sultana (Sandra): Ou c'est l'État qui les assume. Donc, ici, de...

M. Bergeron: Là, on... l'objectif est de renverser la responsabilité sur le citoyen, là, fautif.

Mme Sultana (Sandra): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: J'aurais d'autres questions, si vous me le permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Certainement. Allez-y.

M. Bergeron: Ça, ça va. Peut-être une dernière question, Mme la Présidente. La ministre, dans ses justifications, nous faisait savoir que «l'abrogation des articles 21 à 23 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport sont de concordance avec l'objectif énoncé précédemment de substituer un régime de sanction pénale à un régime de sanction administrative. Les sanctions pénales peuvent néanmoins conduire à des sanctions administratives en matière de permis de conduire et d'immatriculation, puisqu'en vertu du Code de procédure pénale, lorsqu'il n'est pas satisfait à un jugement, le percepteur des amendes doit aviser la SAAQ pour que celle-ci puisse sévir conformément au Code de la sécurité routière.»

Or, dans l'article 23 de la loi, on indiquait expressément que le fait de ne pas payer pouvait conduire au fait de ne pas avoir... de ne pas... de ne pas pouvoir renouveler le droit de circuler, donc de ne pas pouvoir renouveler son permis de conduire ou son immatriculation. Donc, si on enlève l'article 23, je comprends que c'est comme implicite par le fait qu'à ce moment-là c'est le Code de procédure pénale qui prévoit que la SAAQ puisse sévir en vertu du Code de sécurité routière.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): C'est exact. C'est l'article 364 du Code de procédure pénale. C'est une procédure où les droits d'immatriculation et de conduite sont suspendus

dès qu'une amende en vertu du Code de la sécurité routière n'est pas payée. Donc, c'est la même procédure qu'on va appliquer pour les amendes non payées pour un... pour les péages que pour les autres infractions qui peuvent être commises en vertu du Code de la sécurité routière. Donc, un excès de vitesse, une personne qui ne paie pas l'amende, c'est également l'article 364 qui s'applique, du Code de procédure pénale.

M. Bergeron: Et, dans ce cas particulier, est-ce que la SAAQ doit ou peut agir?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Elle doit agir. Elle reçoit un avis du percepteur des amendes, qui lui demande de suspendre ces droits-là. Et c'est automatique, là, il n'y a pas de discrétion de la part de la société.

M. Bergeron: O.K. Et, en abrogeant l'article 23, qui à ce moment-là rend la chose implicite par voie de conséquence, par l'application du Code de procédure pénale, qui, lui, prévoit l'application du Code de la sécurité routière, c'est plus clair que de l'avoir dans l'article 23.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, l'article 23 était initialement rattaché à un processus administratif. Donc, c'était vraiment une procédure totalement différente, qui avait la même conséquence, au bout de... à la fin du processus, sur le droit d'immatriculation. Mais c'était un... c'étaient vraiment des dispositions conçues spécialement pour une procédure administrative qui n'existe pas pour les autres infractions au Code de la sécurité routière.

M. Bergeron: Et, comme on...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y.

M. Bergeron: Comme on élimine la procédure administrative, il n'y avait plus de pertinence de maintenir l'article 23 tel que libellé, qui se rattachait au reste de la procédure administrative.

Mme Massé (Julie): C'est exact.

M. Bergeron: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Est-ce que j'ai d'autres interventions? Ça va? Alors, nous serions prêts à adopter l'amendement à l'article 12. Est-ce que l'article 12... l'amendement à l'article 12 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Est-ce que l'article 12, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous passons à l'étude de l'article 13. Mme la ministre.

Code de la sécurité routière

Conditions attachées à l'immatriculation

Mme Boulet: Alors, il y a un amendement sur l'article 13. Alors: Remplacer l'article 13 par le suivant:

13. L'article 31.1 du Code de la sécurité routière est modifié:

1° par la suppression du deuxième alinéa;

2° par la suppression, dans le quatrième alinéa, de «ou lorsque, à la date d'échéance, la société n'a pas reçu l'avis prévu au deuxième alinéa de l'article 23 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport»;

3° par la suppression, dans le cinquième alinéa, de «, et la société doit, si le défaut de paiement [de] péage est en cause, avoir reçu l'avis visé au deuxième alinéa de l'article 23 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.»

Alors, la justification: Cet article est de concordance avec l'article 12 du projet de loi, qui a supprimé l'avis de défaut de paiement prévu à l'article 19 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et les avis du partenaire à la Société de l'assurance automobile du Québec en vertu de l'article 23 de cette même loi.

● (17 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions concernant l'amendement à l'article 13... l'article 13?

M. Bergeron: Vous me laissez une petite seconde, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Pardon... Oui. Bien sûr.

(Consultation)

M. Bergeron: Ça me va.

La Présidente (Mme Doyer): Ça vous va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 13 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 13, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Dispositions générales concernant la circulation des véhicules

La Présidente (Mme Doyer): Nous passons à l'article 14. Mme la ministre. Il n'y a pas d'amendement.

Mme Boulet: Ça va? On peut lire... on va à l'article 14?

La Présidente (Mme Doyer): Oui. L'article 13 est adopté, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 14, c'est: 14. L'article 417.1 de ce code est modifié par la suppression, à la fin, des mots «ou exigible en vertu de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport».

La suppression. Alors, cet article est de concordance avec l'article 15 du projet de loi, qui crée au Code de la sécurité routière une obligation distincte pour les péages exigibles en vertu de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 14 est adopté ou est-ce qu'il y a des interventions?

M. Bergeron: Il va y avoir des interventions.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Vous pouvez me laisser une petite seconde, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Certainement.

(Consultation)

M. Bergeron: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ce sera simplement un commentaire, puisque nous avons largement eu ce débat préalablement dans le cadre de l'étude du présent projet de loi. L'article 417.1, même avec l'amendement prévu par le projet de loi à l'article 14, continue de se lire... ainsi, pardon:

«417.1. Le conducteur d'un véhicule routier assujéti au péage ne peut franchir un poste de péage sans déposer la somme prescrite par règlement du gouvernement adopté en vertu de l'article 43 de la Loi sur la voirie...» Or, l'article 43 de la Loi sur la voirie prévoit, à l'alinéa 2°, «exempter de l'application des taux de péage une catégorie de véhicules automobiles, certains véhicules automobiles d'une catégorie ou les véhicules automobiles transportant un nombre déterminé de personnes».

Alors, cet article-là prévoit effectivement la possibilité d'avoir une tarification différenciée selon le type de véhicule ou selon le fait que la personne se véhicule seule ou si elle se véhicule avec d'autres personnes à bord. Je trouve simplement dommage, encore une fois, que, cette disposition étant déjà prévue par la Loi sur la voirie, le gouvernement ne s'en soit pas prévalu dans les ententes de partenariat, qui aurait prévu... qui aurait permis effectivement un péage différencié selon le type de véhicule dans le sens des objectifs du gouvernement, de ce même gouvernement, en matière de réduction des gaz à effet... des émissions de gaz à effet de serre et de lutte aux changements climatiques. Alors, c'est un peu dommage, mais je pense qu'il y a une ouverture de la part de la ministre, elle l'a exprimé plus tôt.

Donc, c'est seulement un commentaire. On peut aller de l'avant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'amendement... est-ce que l'article 14 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous passons à l'article 15.

Mme Boulet: Alors, l'article 15, Mme la Présidente, se lit comme suit:

15. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 417.1, du suivant:

«417.2. Nul ne peut circuler avec un véhicule routier sur un chemin public assujéti à un péage en vertu de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport à moins que le montant du péage et les frais ne soient acquittés conformément à cette loi.»

Alors, cette disposition prohibe, en vertu du Code de la sécurité routière, la circulation sur un chemin public assujéti... assujéti à un péage en vertu de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, à moins que le montant du péage et les frais ne soient acquittés conformément à cette loi. Cet article, distinct de l'article 417.1, s'avère nécessaire puisque la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport donne ouverture à des modes de perception électronique des péages, alors que l'article 461... 471.1 exige des usagers qui circulent sur un chemin public assujéti à un péage de déposer la somme prescrite par règlement.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 15? Non? J'aurais une question, Mme la ministre, seulement pour mon information. Probablement qu'elle aurait été plus pertinente à l'article 14, mais il n'y a aucune, aucune exception pour le péage? Comme les véhicules d'urgence, les ambulanciers, les policiers?

Mme Boulet: Ah! oui, oui. Eux autres, ils ne paient pas, là. Eux autres... Alors, eux, ils peuvent circuler librement puis ils n'ont pas à payer, là. Les ambulances, la police... Alors, c'est certain que les véhicules d'urgence sont exemptés.

La Présidente (Mme Doyer): Ah bon. Parce que, n'ayant pas participé aux autres... Bon, d'accord. C'est ça, je me demande ça depuis tantôt. Alors, merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 15?

M. Bergeron: Sur ce même commentaire, là, est-ce que c'est les véhicules d'urgence en situation d'urgence ou les véhicules d'urgence en toute situation?

Mme Boulet: En situation d'urgence...

Une voix: ...

Mme Boulet: En toute situation?

Une voix: Oui.

Mme Boulet: Alors, en toute situation.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 15 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, pour l'article 16.

Dispositions pénales

Mme Boulet: L'article 16: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 509.1, du suivant:

«509.2. Quiconque contrevient à l'article 417.2 commet une infraction et est passible d'une amende de 150 \$ à 250 \$.»

Alors, un article distinct est prévu pour l'amende en cas de contravention à l'article 417.2. Cette amende varie entre 150 \$ et 250 \$.

Je pense que c'est... ça s'est arrimé avec ce qu'on voit pour les infractions au niveau du stationnement, là. À peu près, hein? C'était ça, Sandra? Oui? Le 150 \$ et 250 \$?

Mme Sultana (Sandra): Avec plusieurs...

Mme Boulet: Avec plusieurs infractions, O.K., au Code de la sécurité routière.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Et d'ailleurs le 100 \$ à 200 \$ existe déjà pour l'infraction, là, pour le péage, là, pour ne pas avoir payé son péage, selon l'article 417.1. Donc, ce n'est pas une nouvelle infraction, c'est une infraction qui existe déjà. On l'a adaptée à la situation actuelle.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 16? M. le député.

● (17 h 20) ●

M. Bergeron: Oui. Simplement une question de clarification pour le bénéfice des gens qui nous écoutent. L'article... et ils sont très nombreux, il va sans dire. À l'article 16, on prévoyait déjà qu'à l'article 509.1 «quiconque contrevient à l'article 474 commet une infraction qui est passible d'une amende de 90 \$ à 270 \$». Et à cela on ajoute un 509.2: «Quiconque contrevient à l'article 417.2 commet une infraction [qui] est passible d'une amende de 150 \$ à 250 \$.» Le commun des mortels pourrait être appelé à se demander qu'est-ce qui explique que, si on contrevient à l'article 474, la limite inférieure, c'est 90 \$, et supérieure, 270 \$, et, si on contrevient à l'article 417, la limite inférieure est à 150 \$ et la limite supérieure, à 250 \$. Donc, la limite inférieure est supérieure à l'autre, puis la limite supérieure est inférieure à l'autre.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: À l'autre, c'est...

M. Bergeron: 474.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Bien, en fait, pour la... pour le maximum...

Mme Boulet: ...l'a trouvée, la réponse.

M. Bergeron: Non, non, mais c'est-à-dire qu'on a l'article 474, mais ça n'explique pas la différence de...

Mme Massé (Julie): En fait, pour le maximum, l'article 474, on peut clairement voir que c'est une question de sécurité routière, donc c'est autrement plus important, là. Le drapeau est là pour justement signaler le véhicule et montrer aux usagers de la route... pour éviter les accidents.

Maintenant, pour le minimum, je ne pourrais pas vous expliquer, là, pourquoi celle-là est inférieure. Ce que je peux vous dire, c'est que, quand on a regardé les... On a essayé de mettre des infractions un peu similaires et là on vient coller vraiment à des infractions comme le fait de ne pas circuler dans la bonne voie, le fait de franchir un terre-plein, le fait de conduire trop lentement, donc... de suivre de trop près, donc c'est plusieurs, là... Je vous dirais, on a à peu près 35 infractions où est-ce qu'ils sont dans cette même... minimum, maximum. Donc, c'est plus sur ces articles-là. Possiblement que le minimum, à l'article 474, s'explique peut-être par le moment de l'adoption ou... Ça, je ne pourrais pas vous le confirmer au moment où je vous parle.

Mme Boulet: On pourrait peut-être vérifier...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Si c'est possible, on pourrait peut-être vérifier avec... Bien, il n'y a pas personne ici de la SAAQ qui peut nous expliquer, mais peut-être qu'eux seraient plus en mesure de nous expliquer qu'est-ce qui a guidé la fourchette, là, de... parce qu'eux ont l'ensemble des pénalités, là, assujetties à toutes les infractions, là. Alors, peut-être qu'on pourrait demander l'information puis vous revenir, là...

M. Bergeron: Merci, Mme la ministre.

Mme Boulet: Peut-être qu'ils pourraient nous expliquer comment ils ont jugé que c'étaient ces montants-là qui devaient être imposés, là, en regard des... d'autres pénalités, là, au Code de la sécurité routière.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Et, comme j'ai vu les deux mains pratiquement se lever en même temps, je ne sais pas trop, là. Je vais vous entendre tous les deux, alors, par alternance, on va entendre notre collègue de Beauce-Nord.

M. Grondin: Je disais: juste 150 \$ d'amende, ça doit être plus les frais après. Est-ce que les frais vont être aussi élevés que l'amende?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Pardon, je n'ai pas entendu la question.

M. Grondin: Est-ce que les frais vont être aussi élevés que l'amende? Parce que, quand on a une amende, on a toujours les frais qui suivent.

Mme Sultana (Sandra): C'est les mêmes frais qui suivent, oui, effectivement.

M. Grondin: Ça veut dire que ça peut coûter 150 \$ d'amende et 150 \$ de frais. Ça fait un ticket de 300 \$.

Mme Sultana (Sandra): Je ne sais pas si c'est 150 \$, mais effectivement il y a des frais.

M. Ouellette: C'est 50 \$ plus 12 \$. D'habitude...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, monsieur... Bien là, est-ce que... Mme la ministre, est-ce que vous permettez...

Mme Boulet: Oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): ...à notre collègue de — dites-moi-le pas — Chomedey...

M. Ouellette: À titre informatif, Mme la Présidente, à moins que ça ait changé beaucoup depuis un certain passage, c'est 50 \$ plus 12 \$. Quand ça va à la cour, tu as un jugement de cour, normalement tu es... l'amende, plus 50 \$, plus 12 \$.

M. Grondin: Est-ce que les amendes... est-ce qu'il va y avoir des points d'inaptitude de rattachés à ça?

Mme Boulet: Non.

M. Grondin: Non? O.K. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Non. Alors, merci, M. le député de Beauce-Nord. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui. En fait, je me questionnais sur l'existence d'une fourchette. On peut comprendre une fourchette d'amendes lorsqu'il est question, par exemple, d'infractions au niveau des limites de vitesse. Bien sûr, une amende lorsqu'on dépasse de 20 km/h serait moins importante qu'une amende lorsqu'on dépasse de 50 km/h la limite permise. Maintenant, je me questionne: Qu'est-ce qui pourrait faire en sorte qu'on reçoive une amende de 250 \$ pour un non-paiement d'un passage plutôt qu'une... plutôt qu'une amende de 150 \$? Est-ce que c'est parce qu'on aurait enfreint... bon, est-ce qu'il y aurait eu trois infractions, etc.?

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui. Merci, monsieur... Moi, je trouve que c'est une bonne question.

Une voix: Oui, oui, tout à fait...

M. Ouellet: Il y a une bonne réponse qui s'en vient aussi.

La Présidente (Mme Doyer): C'est vrai, le péage, là. Madame...

Mme Massé (Julie): La plupart des infractions...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. La plupart des infractions, il y a une fourchette. Ça s'explique... Habituellement, lors d'une première infraction, une infraction que je pourrais qualifier «sans comportement aggravant», ou quoi que ce soit, c'est l'amende minimale. La règle, c'est que c'est l'amende minimale qui est donnée. Par contre, une personne, je ne le sais pas, qui passe toujours sans payer, sans payer le péage, devient un récidiviste, et là ça devient une circonstance aggravante. Et là le poursuivant peut demander une amende plus élevée. Mais, de base, c'est toujours l'amende minimale qui est octroyée, et par la suite, là, ça va dépendre des conséquences aggravantes.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Et c'est bien sûr la direction des poursuites pénales, etc., qui détermine à savoir si l'amende est de 150 \$, 175 \$, 200 \$, 250 \$, etc., là.

Mme Massé (Julie): Tout à fait.

M. Boucher: Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

Une voix: C'est le juge. C'est le juge...

Mme Massé (Julie): Bien, en fait, la...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Boulet: Suite à la condamnation par le juge.

Mme Massé (Julie): ...le poursuivant va le demander au juge, et le juge va déterminer si, oui ou non, il l'accorde. Mais la demande provient du poursuivant, mais c'est le juge qui va trancher. Le montant de l'amende est toujours tranché...

M. Boucher: Puis je vous remercie, Me Massé et mon collègue de Chomedey, pour...

La Présidente (Mme Doyer): Mais j'aurais une question. Le poursuivant, là, il va... ses balises, il va les prendre où? Parce que ça ne peut pas être l'arbitraire. Alors, est-ce que ça va être par règlement que ça va être fixé? Parce que là on donne des balises dans le projet de loi, mais comment ça va s'établir?

Mme Massé (Julie): En fait, c'est la jurisprudence applicable en droit pénal qui vient encadrer ça.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. C'est l'habitude.

Mme Massé (Julie): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Les usages dans les mêmes circonstances.

Mme Massé (Julie): Tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, Mme Massé. Est-ce que ça va? Est-ce que j'ai d'autres interventions? M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien, c'est parce que je viens de penser... Il m'est arrivé à quelques reprises de, par exemple, de ne pas m'arrêter à un stop et...

Une voix: Hein!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Ah oui! Écoutez...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, allez-y, M. le député.

M. Boucher: Ah! j'ai payé ma dette, inquiétez-vous pas. Cependant, cependant, l'infraction était toujours la même, alors que, par exemple, on pouvait... Évidemment, les infractions disparaissent après deux ans, O.K., mais est-ce que... Bon, trois ans plus tard, donc, la même infraction, il n'y a pas de circonstances aggravantes, puisque c'était le même coût, finalement. C'est... Me voyez-vous?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Enfin, comme j'expliquais, la règle générale, c'est de donner l'amende la plus basse. Maintenant, il peut arriver... Là, c'est vraiment le poursuivant qui va déterminer, selon les circonstances... Donc, ce n'est pas forcément la récidive, là. Ce n'est pas prévu à chaque récidive. Donc, c'est vraiment, un, la discrétion du poursuivant et, deux, c'est encadré par la jurisprudence en matière d'infractions routières. On peut penser que... Et, si on paie le constat d'infraction... Parce que c'est vraiment une demande au tribunal. Donc, si vous recevez votre constat d'infraction, ça va être l'amende minimale, à ce moment-là, qui va être dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va? Oui, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: J'aurais peut-être un commentaire, Mme la Présidente. C'est que, pour... normalement, c'est l'amende minimale, mais, si tu... quelqu'un part sur une... ce qu'on appelle en anglais une «free ride», où est-ce qu'il va prendre une autoroute à péage et il va brûler des postes de péage, sans s'arrêter, et là un, deux, trois ou quatre postes de péage, probablement que le poursuivant demanderait, lors de la comparution à la cour, une amende plus sévère que l'amende minimale, tu sais, pour une infraction répétée dans... au cours d'une activité. Ça fait que... Parce qu'effectivement il y a, tu sais... il y a, bien, continuité de l'infraction. Parce que ça se fait. C'est des circonstances aggravantes, puis effectivement c'est des choses qui se font en temps normal.

Une voix: ...

M. Ouellette: Si ce n'est pas toutes la même journée, vous êtes correct.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le député de Chomedey. Tantôt, on avait... on avait eu dans l'air de suspendre l'article 16. Est-ce que je me trompe ou si ça va?

Mme Boulet: On n'est pas rendus à 15?

La Présidente (Mme Doyer): Non, 16.

Mme Boulet: On est rendus à 16? Excusez-moi.

La Présidente (Mme Doyer): Tout est correct, tout va bien? On est prêts à l'adopter?

Une voix: Non.

La Présidente (Mme Doyer): Non?

M. Bergeron: Non, non, on ne le suspend pas. C'est juste de l'information qui va nous être acheminée pour... comme je le disais tout à l'heure, pour notre éducation personnelle.

● (17 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Bon, alors, on s'entend que nous sommes prêts à l'adopter?

M. Bergeron: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): L'article 16, adopté. Et que nous allons avoir un complément d'information de la part de Me Massé et d'autres personnes ultérieurement.

Procédure et preuve en matière pénale

Nous serions prêts à étudier l'article 17, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 17 se lit comme suit: L'article 592 de ce code est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «415 à 418» par «415 à 417.1, 418».

Alors, cet article reprend une petite partie de la liste des infractions pour lesquelles il faut prouver, pour que le propriétaire d'un véhicule soit trouvé coupable d'une infraction, qu'il était le conducteur au moment de l'infraction. Il s'agissait en effet d'exclure de cette liste l'article 417.2 vu que les véhicules circulant sur une infrastructure ne s'arrêtent pas lorsqu'un système électronique est en place et qu'il n'est alors pas possible d'identifier le conducteur. L'article 417.2 étant exclu de la liste, c'est le premier alinéa de l'article 592 du Code de la sécurité routière qui s'applique.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions sur l'article 17? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente. Est-ce possible, pour le bénéfice de la foule en délire qui nous écoute, de nous rappeler l'article 592 du Code de la sécurité routière?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mme Massé va vous répondre, Mme la Présidente.

Mme Massé (Julie): Oui, je vais vous en faire la lecture.

L'article 592: «Le propriétaire dont le nom est inscrit dans le registre de la société tenu en vertu de l'article 10 d'un véhicule routier peut être déclaré coupable de toute infraction au présent code ou à un règlement municipal relatif à la circulation et au stationnement, commise avec ce véhicule, à moins qu'il ne prouve que, lors de l'infraction, ce véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers — deuxième alinéa:

«Dans le cas d'une infraction à l'un des articles 35, 36 [...] — je ne sais pas si vous voulez que je fasse l'énumération des articles...

M. Bergeron: Non, ça va aller.

Mme Massé (Julie): ...de certains articles — le propriétaire ne peut être déclaré coupable que s'il est établi qu'il était le conducteur du véhicule au moment de l'infraction ou qu'il se trouvait dans le véhicule alors conduit par son préposé. Dans ce dernier cas, le tribunal peut condamner l'un ou l'autre ou les deux à la fois.»

Essentiellement, ce que dit l'article 592, c'est que... La règle générale, c'est qu'un propriétaire d'un véhicule routier peut être reconnu coupable d'une infraction commise au Code de la sécurité routière. Et là le deuxième alinéa vient mentionner les dispositions, donc les infractions pour lesquelles il faut absolument qu'il soit lui-même le conducteur ou qu'il soit dans le véhicule.

Pour les péages, le propriétaire d'un véhicule routier peut être reconnu coupable, donc c'est pour ça qu'il faut venir enlever, parce que c'est un article... 417.2 se retrouvait entre le 415 et le 418, donc c'est uniquement... C'est vraiment de la concordance, là, à ce niveau-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: C'est donc dire qu'en enlevant 417.2 une personne qui est conducteur mais pas nécessairement propriétaire peut être poursuivie?

Mme Massé (Julie): En fait, l'article 592 vise l'inverse, c'est-à-dire que, le propriétaire du véhicule, même s'il n'est pas dans le véhicule lorsque le véhicule passe sur l'infrastructure, ça va être lui qui peut être poursuivi pour le péage, pour payer le montant du péage.

M. Bergeron: Donc, c'est pour éviter qu'il soit poursuivi à la place d'une personne qui aurait été conductrice mais qui n'était pas propriétaire.

Mme Massé (Julie): Non, en fait, c'est ça, c'est que le propriétaire demeure toujours responsable de son véhicule, un peu comme en matière de stationnement. En matière de stationnement, c'est le propriétaire du véhicule qui reçoit le constat d'infraction, donc qui doit payer l'amende. En matière... Pour les autoroutes à péage, c'est également le cas, sauf pour la 30, là, où est-ce que la personne doit payer automatiquement, et, encore là, si elle ne le fait pas, ça va être le propriétaire. Mais c'est le propriétaire du véhicule qui est toujours responsable, le montant est exigible à lui et c'est lui qui va être responsable de l'infraction.

M. Bergeron: Alors, expliquez-nous encore pourquoi il fallait retirer 417.2.

Mme Massé (Julie): Parce que, si on ne l'avait pas enlevé du deuxième alinéa, à ce moment-là, il aurait fallu que le propriétaire soit le conducteur ou soit dans le véhicule pour être reconnu responsable. Donc, pour pouvoir être... pour pouvoir poursuivre le propriétaire, il faut l'exclure.

Une voix: ...

M. Bergeron: Oui, à titre d'exemple.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 17 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, pour l'article 18.

Mme Boulet: Alors, L'article 18: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 592, des suivants:

«592.0.1. La personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré peut être déclarée coupable de toute infraction prévue à l'article 417.2, à moins qu'elle ne prouve [...], lors de l'infraction, le transpondeur était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.»

Alors, l'ajout de cette disposition limite la responsabilité pénale du titulaire au nom duquel un transpondeur est enregistré lorsque le transpondeur est, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Cette disposition lui permet donc de présenter ce moyen de défense. Ce principe n'est pas nouveau, puisque le propriétaire d'un véhicule peut éviter d'être déclaré coupable d'une infraction au Code de la sécurité routière lorsqu'il démontre que son véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.

On a un deuxième article: «592.0.2. Le titulaire d'un compte client ouvert auprès d'un partenaire peut être déclaré coupable de toute infraction prévue à l'article 417.2 — alors, ça se ressemble beaucoup — à moins qu'il ne prouve que, lors de l'infraction, le véhicule routier associé au compte client était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.»

Donc, la justification, c'est: l'ajout de cette disposition limite la responsabilité pénale du titulaire d'un compte client lorsque le véhicule associé à ce compte client est, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Cette disposition lui permet donc de présenter ce moyen de défense. Ce principe n'est pas nouveau, puisque le propriétaire d'un véhicule peut éviter d'être déclaré coupable d'une infraction au Code de la sécurité routière lorsqu'il démontre que son véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que j'ai des interventions sur l'article 18? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, on dit: «La personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré peut être déclarée coupable de toute infraction prévue à l'article 417.2, à moins qu'elle ne prouve que, lors de l'infraction, le transpondeur était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.» Or, à l'article 7 du projet de loi, on dit: «Un péage ainsi que les frais et les intérêts [...] doivent être payés au partenaire par la personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré pour ce véhicule routier.» Donc, il n'y a pas seulement le nom qui est rattaché au transpondeur, mais le véhicule routier.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Tout à fait, c'est exact.

M. Bergeron: O.K. On peut donc avoir... Est-ce qu'on peut avoir deux transpondeurs pour un même véhicule routier?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Deux transpondeurs pour un même véhicule routier?

Une voix: ...

Mme Sultana (Sandra): Mais pourquoi on aurait deux transpondeurs pour un même véhicule?

M. Ouellette: Un pour lui, un pour sa femme, pour éviter la chicane.

Mme Sultana (Sandra): Pour un même véhicule?

M. Bergeron: Oui. Genre...

Mme Sultana (Sandra): Mais le transpondeur est dans le véhicule, alors pourquoi avoir un deuxième transpondeur dans le même véhicule?

M. Bergeron: Est-ce qu'il peut y avoir, à ce moment-là, deux noms sur le transpondeur?

Mme Sultana (Sandra): Bien, c'est-à-dire que le compte est au nom d'une personne. Vous voudriez qu'elle soit au nom de deux personnes?

M. Bergeron: Je ne veux pas, je pose la question. Je reprends mon exemple.

Mme Sultana (Sandra): Oui, j'essaie de voir pourquoi, oui.

M. Bergeron: Je reprends mon exemple hypothétique de tout à l'heure, là.

Une voix: ...

M. Bergeron: Pardon?

Mme Sultana (Sandra): Un compte conjoint?

Mme Boulet: Un compte conjoint, finalement.

M. Bergeron: Genre. Parce que, si... Parce que, là, si le... notre véhicule familial peut être conduit par deux personnes; à ce moment-là, est-ce que c'est toujours la même personne qui paie, dans le couple, ou même...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): On s'en va en droit.

M. Bergeron: ...ou même la même qui paie pour trois personnes, parce qu'éventuellement il peut y avoir un troisième conducteur sur ce même véhicule? Est-ce qu'il y a seulement une personne à qui sera attribué le compte?

Mme Sultana (Sandra): Bien, en fait, ça pourrait être n'importe qui, mais... C'est-à-dire qu'il y a une personne qui est responsable du compte. Alors, on essaie d'identifier une personne... j'imagine qu'on identifie une personne qui est responsable du paiement. Il peut y avoir autant de personnes qui veulent qui conduisent ce véhicule-là. Donc, un transpondeur, un véhicule, il y a une personne qui est responsable du paiement. Toute la famille peut conduire le véhicule, mais il y a une personne qui est responsable. On partagerait la responsabilité parmi... Je ne vois pas...

M. Bergeron: Donc, il faut décider en famille qui va casquer pour le paiement du péage.

Mme Sultana (Sandra): Se cotiser à plusieurs pour nous payer.

M. Gagnon (Jacques): ...

M. Bergeron: Comment?

M. Gagnon (Jacques): C'est généralement le père de famille qui paie.

Une voix: L'égalité des sexes!

M. Bergeron: Dieu merci, le micro n'était pas ouvert!

● (17 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Mme la Présidente. Mais il pourrait arriver une situation où vous êtes responsable d'un transpondeur; votre fils, sans votre permission, prend votre véhicule, passe à un poste de péage, vous contestez. Vous allez devoir, à ce moment-là, déposer quand même une plainte si jamais vous ne voulez pas être tenu responsable de l'infraction qu'il va avoir faite avec le transpondeur ou avec la voiture. C'est sa... C'est dans la même optique qu'une prise de véhicule sans permission, là. Vous aurez à décider si vous portez plainte ou pas. Mais vous pouvez le contester avec ces articles-là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Beauce-Nord, là-dessus.

M. Grondin: Juste une petite question: Un véhicule qui a un transpondeur, comment est-ce qu'il peut commettre une infraction quand il passe à un poste de péage? Il est

légal. Comment est-ce qu'il peut être coupable? Parce que l'article... Ici, si vous dites...

Mme Boulet: Peut-être, Mme Massé peut peut-être donner un complément d'information.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, je peux peut-être expliquer, là. L'article 592.0.1 va s'appliquer si jamais le véhicule... Par exemple, je me fais voler mon véhicule, ou une personne qui ne m'a aucunement... m'emprunte, mais vraiment sans mon consentement, mon véhicule, passe sur une autoroute à péage, et là la structure détecte mon transpondeur, détecte mon véhicule — parce qu'il faut absolument, dans cette condition-là, qu'il y ait les deux réunis — et il n'y a plus de somme sur mon compte. Donc là, je vais recevoir un avis de paiement. Et là c'est un moyen de défense pour moi pour contester cet avis de paiement là, en disant que le transpondeur était en la possession d'un tiers sans mon consentement.

Il faut s'entendre que, quand on dit «sans son consentement», ce n'est pas un couple qui se partage la voiture avec le transpondeur. Là, il y a comme un consentement implicite qui est donné. Donc, il va falloir vraiment faire la démonstration de l'absence du consentement. Mais ce serait vraiment ce cas-là...

M. Bergeron: Bien, c'est parce que...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député... Bien, est-ce que ça va, M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Oui, ça va. Mais, quand... Ça va, mais je ne vois pas comment est-ce qu'une personne peut aller... Si c'est ma fille qui s'en va, puis il n'y a plus d'argent dans le transpondeur, je suis mieux de mettre de l'argent dans le transpondeur que de contester un ticket qui va me coûter combien à contester? J'ai combien... Je vais avoir combien de temps pour dire: Je vais aller remettre de l'argent dans mon transpondeur, au lieu de faire des démarches juridiques pour...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Alors, est-ce que l'article 18 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, pour l'article 19.

Mme Boulet: L'article 19, Mme la Présidente: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 592.4, du suivant:

«592.5. En cas d'infraction pour laquelle un des éléments de preuve est une photographie prise au moyen d'un appareil approuvé par le ministre des Transports en

vertu de l'article 595.1, le constat d'infraction et la photographie, indiquant l'endroit où elle a été prise, la date et l'heure...»

Une voix: ...

Mme Boulet: Il y a un amendement? Bon, bien, je m'excuse. Alors, je m'excuse, il y avait un amendement, et je vous lisais, moi, l'article non amendé. Alors... Oui, mais il faudrait...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'on y va avec l'amendement d'avance... d'abord, c'est-à-dire? Alors, Mme la ministre, pour l'amendement.

Mme Boulet: Alors, l'article 19, l'amendement: À l'article 19, remplacer, au deuxième alinéa de l'article 592.5 proposé, les mots: «d'identifier» par les mots «de voir».

Il s'agit d'une modification de concordance avec le libellé proposé à l'article 12 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport par l'article 6 du projet de loi amendé, afin de préciser que la photographie doit montrer la plaque d'immatriculation du véhicule sans qu'il soit possible de voir les occupants de celui-ci.

L'article 592.5 amendé donne ceci: «En cas d'infraction pour laquelle un des éléments de preuve est une photographie prise au moyen d'un appareil approuvé par le ministre des Transports en vertu de l'article 595.1, le constat d'infraction et la photographie, indiquant l'endroit où elle a été prise, la date et l'heure, doivent être transmis au propriétaire du véhicule routier à la dernière adresse figurant dans les dossiers de la société ou, selon le cas, dans un registre tenu hors Québec par une autorité administrative responsable de l'immatriculation du véhicule en cause pour le propriétaire du véhicule routier ou à la personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré ou au titulaire d'un compte client à la dernière adresse que la personne ou le titulaire a transmise au partenaire. La photographie doit montrer la plaque d'immatriculation du véhicule routier, sans qu'il soit possible de voir les occupants du véhicule.»

«Dans le cas d'une personne visée au paragraphe 4° de l'article 13 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, le poursuivant doit lui transmettre le constat d'infraction et la photographie, indiquant l'endroit où elle a été prise, la date et l'heure, dans les 30 jours suivant le passage du véhicule routier sur un chemin public assujéti à un péage en vertu de cette loi.»

Alors, la justification de la modification, c'est: la première partie de l'article 595.5 qui est proposé précise l'adresse à laquelle sera transmis le constat d'infraction en fonction des différentes personnes qui peuvent être responsables de la commission de la présumée infraction, soit le non-paiement du péage. Elle repose sur la responsabilité des personnes d'informer la SAAQ ou le partenaire auprès duquel elle a pris entente de leur nouvelle adresse.

Quant aux documents qui doivent accompagner le constat d'infraction, ils font partie de ce qu'il est convenu d'appeler les éléments de divulgation de la preuve, qui permettent justement au prévenu de présenter une défense pleine et entière. La photographie indique l'endroit où elle a été prise, la date et l'heure.

Enfin, la précision apportée sur le contenu de la photographie s'explique par les protections accordées par la charte, en particulier le droit au respect de la vie privée.

Par ailleurs, le délai maximal de 30 jours imposé au poursuivant pour transmettre le constat d'infraction au titulaire du certificat d'immatriculation dans le cas où le conducteur du véhicule routier avait la responsabilité de payer le montant du péage lors du passage et qui ne l'a pas fait est nécessaire. Ce délai de 30 jours s'explique par la jurisprudence qui a fixé les limites de temps en deçà desquels un poursuivant doit informer un prévenu des actes qui lui sont reprochés, de manière à ce que celui-ci puisse présenter une défense pleine et entière.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, juste une petite remarque en passant.

Mme Boulet: Oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Dans l'amendement que vous avez apporté, c'est: À l'article 19, remplacer, au premier alinéa de l'article...

Mme Boulet: Et non «au deuxième». Alors, merci.

La Présidente (Mme Doyer): ... — oui — de l'article 592.5 proposé. C'est juste pour correction de forme.

Mme Boulet: O.K. Merci beaucoup. Merci pour votre vigilance.

La Présidente (Mme Doyer): La vigilance de M. Henley.

Mme Boulet: Alors, merci infiniment.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, est-ce que j'ai des interventions concernant l'amendement à l'article 19? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Très brièvement, Mme la Présidente. Si je comprends bien la portée de l'amendement, une photo qui permettrait de voir les occupants mais qu'on ne pourrait identifier, c'est une chose. Mais une photo qui ne permettrait pas de les voir, tout simplement, c'est qu'on ne voit pas ce qu'il y a à l'intérieur. Donc, ce qu'on comprend de cet article-là, c'est que... on en revient à la formulation de tout à l'heure, c'est que l'appareil photographique doit être orienté de telle sorte de ne pas pouvoir photographier l'habitacle.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Sans qu'il soit possible de voir les occupants du véhicule.

M. Bergeron: Oui, ça, je le sais, là, c'est ça qui est marqué, mais...

Mme Sultana (Sandra): Mais c'est ce qu'on est en train de dire.

M. Bergeron: Ce que ça revient à dire, c'est que... pour revenir à notre amendement de tout à l'heure, c'est que l'appareil photographique est orienté de telle sorte de ne pas photographier l'habitacle.

Mme Boulet: L'habitacle et les occupants, est-ce que vous... est-ce que c'est pour vous la même chose, là? Parce que c'est les occupants.

M. Bergeron: C'est parce que les occupants sont dans l'habitacle. Si on photographie l'habitacle, on est capable de voir les occupants.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé...

Mme Sultana (Sandra): ...ce qu'on veut, c'est ne pas pouvoir voir les occupants.

M. Bergeron: C'est ça. Donc, ça revient à dire que l'appareil photographique est orienté de telle sorte de ne pas photographier l'habitacle.

Mme Sultana (Sandra): Le résultat qu'on veut...

La Présidente (Mme Doyer): Madame...

Mme Sultana (Sandra): Pardon. Le résultat, c'est qu'on ne puisse pas voir les occupants.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé, je crois. Ou Mme la ministre?

Mme Massé (Julie): En fait, c'est ça, la photographie, quand elle est prise par le partenaire, elle ne doit pas permettre d'identifier les occupants. Quand on arrive... Après ça, il y a une responsabilité du partenaire de continuer, c'est-à-dire que, si on voit, par exemple, juste les épaules, que ça a un peu dépassé, là, on peut identifier qu'il y a deux personnes... on ne peut pas identifier les personnes, c'est juste le haut des épaules, par exemple on ne voit pas la tête, rien, mais on peut voir les occupants, donc, à ce moment-là, il va masquer juste la ligne des épaules. Mais la photo initiale ne permettra pas d'identifier les occupants. C'est juste qu'on vient...

M. Bergeron: Donc, c'est dans la transmission.

Mme Massé (Julie): C'est dans la transmission.

● (17 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va? Est-ce que j'ai d'autres interventions concernant l'amendement apporté à l'article 19?

M. Bergeron: Me permettez-vous de... de le relire attentivement?

La Présidente (Mme Doyer): Certainement, M. le député de Verchères.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que ça va, M. le député de Verchères?

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 19 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 19, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre, pour l'article 20.

Mme Boulet: L'article 20, Mme la Présidente: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 595, des suivants — là, il n'y a pas d'amendement, j'ai suivi. Il ne faut pas que je lise, il faut...

Alors: «595.1. Les appareils utilisés pour photographier la plaque d'immatriculation des véhicules routiers circulant sur un chemin public visé à l'article 417.2 sont approuvés par le ministre des Transports et, le cas échéant, vérifiés ou certifiés conformément à un règlement édicté en vertu du paragraphe 5° du premier alinéa de l'article 11 de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et doivent permettre de déterminer l'endroit, la date et l'heure auxquels une photographie a été prise.

«Les endroits où peuvent être utilisés ces appareils doivent être annoncés au moyen d'une signalisation routière prévue à cet effet par le ministre des Transports.

«Tout arrêté pris en application du présent article est publié à la *Gazette officielle du Québec*.»

Alors, la justification, c'est: l'approbation des... des appareils par le ministre des Transports et, le cas échéant, leur vérification ou leur certification ainsi que leur signalisation sont des mesures destinées à éviter les abus, vu que les informations recueillies électroniquement sont susceptibles de conduire à des sanctions pénales. L'approbation des appareils sera rendue publique par une publication à la *Gazette officielle du Québec*.

Finalement, l'ajout du deuxième alinéa permettra de s'assurer que les usagers de la route soient informés par la signalisation routière des endroits où seront utilisés ces appareils photographiques.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions concernant...

Mme Boulet: Il y a 595.2, Mme la Présidente. Excusez-moi, c'est moi qui viens de le voir.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y.

Mme Boulet: «595.2. Dans une poursuite pénale pour la sanction d'une infraction à l'article 417.2, une photographie de la plaque d'immatriculation d'un véhicule routier par un appareil approuvé par le ministre des Transports fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire, de la circulation de ce véhicule sur le chemin public et des informations qui y apparaissent.»

Cet article s'inspire de l'article 467 du Code de la sécurité routière, relatif à l'approbation des balances et à l'exactitude de leur lecture quant à la masse des véhicules. Un article semblable est prévu pour les cinémomètres photographiques et pour les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Sans une telle disposition qui crée une présomption, il serait nécessaire, à chaque poursuite pénale, d'établir la fiabilité de l'appareil utilisé, ce qui serait beaucoup trop lourd et coûteux administrativement.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions?

M. Bergeron: Très brève, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron: Dans 592.2, on dit: «...fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire...» À quoi faisait-on référence?

Mme Massé (Julie): En fait, c'est une présomption qui est... qui est réfragable, donc...

M. Bergeron: Qui l'est... Qui est?

Mme Massé (Julie): Qui est réfragable. Donc, ça veut dire qu'on peut faire une démonstration contraire, et la présomption va tomber. Donc, il y a des présomptions irréfragables puis il y a des présomptions réfragables. Quand ils sont irréfragables, ça veut dire que, peu importe la preuve qu'on va apporter, la preuve... la photo ferait preuve, peu importe ce qui... ce qui serait énoncé.

Dans notre cas, ce n'est exactement pas ça. C'est que le poursuivant va faire la preuve avec la photographie, et là l'usager de la route va pouvoir présenter une défense. Et, s'il réussit à démontrer qu'il n'est pas passé sur l'infrastructure avec son véhicule ou que sa plaque a été volée, par exemple, puis que ce n'était pas son véhicule, à ce moment-là la présomption va tomber, et ce sera au poursuivant de démontrer d'une autre manière le passage du véhicule, si jamais il avait la preuve, une autre preuve, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères, est-ce que ça vous satisfait?

M. Bergeron: Donc, en l'absence de... Bien, Mme la Présidente, en l'absence de toute preuve contraire, ce serait une preuve qui pourrait être présentée par le défendeur.

Mme Massé (Julie): Tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Alors, est-ce que l'article 20 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. L'article 21, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 21: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 597.1, du suivant:

«592.2. L'article 597 ne s'applique pas à une poursuite pénale pour une infraction à l'article 417.2.»

Alors, la justification, c'est: l'article 587 du Code de la sécurité routière prévoit qu'une poursuite pénale pour une infraction à une disposition de ce code peut être intentée par une municipalité lorsque l'infraction est commise sur son territoire ou par une communauté autochtone lorsque certaines conditions sont remplies. Les amendes appartiennent alors au poursuivant.

Comme les montants des péages et des frais sont inclus à même le montant des amendes et retournés au partenaire par le Fonds des partenariats en matière

d'infrastructures de transport, il est nécessaire que toutes les poursuites pénales intentées par une infraction à l'article 417.2 soient intentées par le Procureur général ou par le Directeur des poursuites criminelles et pénales.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai des interventions sur l'article 21?

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va? Alors, est-ce que l'article 21 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Il y a un amendement à 22. Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Alors...

M. Bergeron: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Bergeron: Est-ce qu'on aborde...

Mme Boulet: On peut arrêter.

M. Bergeron: ...l'étude de l'article 22...

Mme Boulet: On peut arrêter, il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme Doyer): On va suspendre. Mesdames messieurs, je pense que ce serait sage, M. le député de Verchères et mesdames, messieurs mes collègues, de suspendre les travaux jusqu'à 19 h 30, compte tenu de l'heure.

(Suspension de la séance à 17 h 58)

(Reprise à 19 h 39)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, constatant le quorum, j'ouvre la séance de la Commission des transports et de l'environnement. Nous reprenons nos travaux. Je demande encore une fois à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 41, Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

Dispositions diverses et transitoires

Avant la suspension, nous en étions à l'amendement de l'article 22, et Mme la ministre avait la parole. Je vous invite donc à poursuivre votre intervention, Mme la ministre.

● (19 h 40) ●

Mme Boulet: Alors, l'article 648 de ce code, modifié par l'article 83 du chapitre 40 des lois de 2007, est de nouveau modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Toutefois, le gouvernement déduit du montant de chaque amende perçue en vertu de l'article 509.2 une somme qu'il détermine, sur recommandation du ministre des Transports. Cette somme est versée au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport institué en vertu du paragraphe 3° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports afin de rembourser au partenaire, s'il y a lieu, le montant du péage et les frais visés par la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.»

Alors, il y a un amendement. Alors, l'article 22... c'est: À l'article 22 du projet de loi, insérer, après «lois de 2007», ce qui suit: «et par l'article 98 du chapitre 14 des lois de 2008». Il s'agit d'une précision de nature technique.

Donc, le nouvel article 22 se lit comme suit:

L'article 648 de ce code, modifié par l'article 83 du chapitre 40 des lois de 2007 et par l'article 98 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Toutefois, le gouvernement déduit du montant de chaque amende perçue en vertu de l'article 509.2 une somme qu'il détermine, sur recommandation du ministre des Transports. Cette somme est versée au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport institué en vertu du paragraphe 3° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports afin de rembourser au partenaire, s'il y a lieu, le montant du péage et les frais visés par la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.»

Alors, la justification de la modification. Cet article précise que le montant de l'amende est versé au fonds consolidé du revenu, à l'exception d'une somme déterminée par le gouvernement, à la suite d'une recommandation du ministre des Transports, qui sera versée au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport. Ce versement servira à rembourser au partenaire, le cas échéant, le montant des péages et les frais visés par la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 22?

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente, très brièvement. Je sais que c'est une information de nature très technique, mais la somme déduite sur chaque amende sera déterminée comment?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Par décret annuel. Par un... par décret ou par règlement?

Une voix: Par décret.

Mme Sultana (Sandra): Par décret annuel. Donc, annuellement, on fixera le montant qui sera retourné au partenaire privé.

M. Bergeron: Puis ça, ce montant-là...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y, M. le député.

M. Bergeron: Ce montant-là va être déterminé en consultation avec le partenaire, je présume, qui va ajuster annuellement sa tarification en fonction des rentrées, à l'intérieur de la fourchette prévue dans l'entente de partenariat?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): En fait, ce n'est pas d'ajuster la fourchette, c'est de déterminer le montant du péage et les frais... les frais administratifs qui sont... qui seraient à retourner... non, qui seraient à... l'amende va recouvrer une partie des tarifs de perception et des frais administratifs.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères...

Mme Sultana (Sandra): La...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y, Mme Sultana.

M. Bergeron: C'est-à-dire qu'une partie de l'amende...

Mme Sultana (Sandra): Exact.

M. Bergeron: ...va servir à défrayer les... le péage...

Mme Sultana (Sandra): Le péage et les frais administratifs...

M. Bergeron: ...et les frais administratifs.

Mme Sultana (Sandra): C'est ça.

M. Bergeron: Mais, si on change par décret... si on détermine par décret annuellement la somme qui va être payée au partenaire, c'est que le partenaire, annuellement, aura l'opportunité ou non d'ajuster sa tarification à l'intérieur de la fourchette, ce qui va obliger effectivement une modification du décret quant au remboursement à partir de l'amende.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Merci. Oui, effectivement, là. Donc, c'est un ajustement, là, par rapport à ce qui s'est passé dans l'année.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que nous sommes prêts à adopter l'amendement à l'article 22? L'amendement est adopté?

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Est-ce que l'article 22, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Adopté.

Loi sur la justice administrative

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous allons passer à l'article 23. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'annexe IV de la Loi sur la justice administrative est modifiée par la suppression du paragraphe 30°.

La justification de la modification c'est: Le retrait du paragraphe 30° de l'annexe IV de la Loi sur la justice administrative est de concordance avec le remplacement du processus administratif de recouvrement des péages par un processus pénal. En effet, l'article 21 de la loi est remplacé de sorte qu'il n'y a plus d'appel possible au Tribunal administratif du Québec d'une décision de la personne désignée par le ministre qui rejette une demande de révision.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 23? L'article 23 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Loi sur le ministère des Transports

Organisation et fonctionnement du ministère

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous passons à l'article 24.

Mme Boulet: L'article 3 de la Loi sur le ministère des Transports est modifié par l'ajout, à la fin du paragraphe j du premier alinéa, des mots «et de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport».

Cet article est aussi de concordance; il vise à corriger une erreur d'omission lors de l'adoption de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 24? Est-ce que l'article 24 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, pour l'article 25.

Mme Boulet: L'article 12.1 de cette loi est modifié par le remplacement des mots «ministre et» par les mots «ministre ou par un partenaire conformément à la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport».

Cet article a pour but d'étendre les pouvoirs de réglementation que possède le gouvernement à l'égard des immeubles gérés par le ministère des Transports aux immeubles gérés par un partenaire. Ainsi, le gouvernement pourra y régir le stationnement et y interdire le commerce, par exemple, bref y appliquer la réglementation actuelle intitulée Règlement sur certains immeubles administrés par le ministre des Transports visant notamment les haltes routières.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 25? Est-ce que l'article 25 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, nous passons à l'article 26. La parole est à vous.

Mme Boulet: L'article 12.1.1 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, des mots «ou par un partenaire conformément à la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport».

Cet article permettra aussi au gouvernement d'étendre sa réglementation en matière de dépannage et de remorquage sur certaines routes et autoroutes et sur certains ponts ou autres infrastructures aux infrastructures assujetties à la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport.

Il ne faut pas oublier que le ministre des Transports peut, en vertu de l'article 12.2 de la Loi sur le ministère des Transports, donner un contrat dit d'exclusivité pour l'exercice d'une activité interdite par règlement du gouvernement, d'où les contrats de remorquage exclusif.

Or, pour une infrastructure assujettie à la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, le partenaire pourra en faire autant, pour peu que le ministre lui délègue un tel pouvoir en vertu l'article 8 de cette loi tel que modifié par l'article 4 du projet de loi.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 26?

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente. En dépit de la justification que vient de... dont la ministre vient de nous faire lecture, je ne suis pas trop sûr de bien comprendre la portée de cet article-là. Alors, je ne sais pas si on peut tenter une explication complémentaire de telle sorte de bien en saisir la portée?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme la ministre ou Mme Sultana? Mme Massé.

Mme Boulet: Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, cet article-là permet au gouvernement de venir interdire le dépannage ou le remorquage sur un chemin public, par exemple une autoroute. Donc, à ce moment-là, le remorquage va être interdit. Et il y a une autre disposition qui vient permettre à la ministre des Transports de conclure une entente pour qu'une personne aille faire le remorquage sur... même si c'est interdit. Ce qu'on vient... c'est l'étendre également aux autoroutes qui sont entretenues par un partenaire. Donc, les autoroutes... 25, l'autoroute 30, ce serait applicable. Ce qu'on vise quand on octroie le contrat, c'est une uniformisation des tarifs pour les personnes qui vont avoir besoin de ces services-là et également une rapidité d'intervention. C'est sur une autoroute, donc il faut que le remorquage soit effectué rapidement. C'est les objectifs qui sont poursuivis par la signature des ententes. Mais, pour qu'il y ait un seul remorqueur qui puisse y aller, à ce moment-là, il faut interdire l'activité de remorquage sur l'autoroute en question.

Mme Boulet: C'est le principe, Mme la Présidente, si vous me permettez...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y, Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est le principe du remorquage exclusif sur le réseau métropolitain, là, alors pour qu'on ait une intervention rapide. Si le partenaire est capable de faire une entente avec un remorqueur exclusif, le remorqueur va être à proximité et au service, finalement, de l'infrastructure, alors que, s'il faut qu'il y ait un... une panne et qu'on appelle, puis qu'on cherche un dépanneur, ça risque d'encombrer l'infrastructure et de diminuer grandement la fluidité, donc de créer une problématique de congestion sur l'infrastructure. Donc, c'est le principe du remorquage exclusif qu'il y a sur le réseau routier supérieur métropolitain.

● (19 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, dois-je comprendre que c'est dans l'intention, parce que... encore une fois, le législateur, dans ses textes, ne s'exprime jamais de façon inutile... dois-je comprendre que l'intention derrière cet article est effectivement de confier au partenaire le soin de déterminer quelle compagnie sera autorisée à faire le dépannage sur son infrastructure?

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le sous-ministre va y aller.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Mais en fait c'est pour rendre ça compatible avec les autres circuits de remorquage exclusif qui existent tout autour. Il faut comprendre qu'autant au sud qu'au nord actuellement on a des contrats de remorquage exclusif. Donc, on va avoir un tronçon qui va être sous la responsabilité d'un partenaire privé, à qui on va confier l'exploitation du réseau pendant 35 ans, et c'est pour lui permettre dans le fond éventuellement de pouvoir négocier avec les mêmes remorqueurs exclusifs pour rendre plus uniforme le service de remorquage sur l'ensemble du réseau routier dans ce secteur-là. Mais, avant de pouvoir permettre le remorquage exclusif pour un seul remorqueur, il faut d'abord enlever la permission à tous et chacun des remorqueurs de pouvoir y accéder. C'est les deux parties de la loi. Donc, on commence par interdire le remorquage pour tout le monde, et après on permet le remorquage exclusif à un seul remorqueur. Donc, par délégation de la ministre, dans le cas du partenaire privé, on pourra lui déléguer aussi cette responsabilité-là de négocier avec un remorqueur exclusif pour pouvoir opérer de la même manière qui s'est... qui est déjà opérée de part et d'autre de son circuit.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Une question complémentaire, puis après ça on va peut-être y aller d'un point de vue technique, qu'est-ce que ça représente, là. Ma question

complémentaire est la suivante: Est-ce que l'entente entre le partenaire et la compagnie de dépannage qui va avoir l'exclusivité, est-ce qu'elle se fait à l'intérieur d'un certain nombre de paramètres prédéterminés par le ministère ou c'est selon le bon vouloir du partenaire?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Non, c'est les mêmes partenaires... c'est les mêmes paramètres, pardon, qui sont déjà déterminés pour l'ensemble des contrats de remorquage exclusif du ministère qui vont être transmis dans l'entente de partenariat. Donc, il va devoir respecter les mêmes paramètres relatifs au remorquage exclusif, les mêmes tarifs de part et d'autre, les mêmes conditions, autrement dit, d'exercice d'un service de remorquage exclusif.

M. Bergeron: Donc, on ne se retrouvera pas avec: Si tu as le malheur de tomber en panne sur le pont de la 25 plutôt que quelque part juste à la sortie du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, tu ne vas pas te ramasser à devoir payer le triple du prix pour être dépanné parce que c'est l'entente qu'a conclue le partenaire avec cette entreprise de dépannage.

M. Gagnon (Jacques): Du tout. Pas du tout. Effectivement, vous allez payer le même tarif que ce qui est prévu pour l'ensemble des services de remorquage dans ce secteur-là.

M. Bergeron: O.K. Puis justement, dans une perspective d'harmonisation, là, si le ministère a une entente de dépannage exclusif avec une entreprise de remorquage pour le tronçon entre le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et, mettons, jusqu'à Henri-Bourassa, puis que le partenaire a une autre entente avec un autre partenaire pour le tronçon sur le pont jusque de l'autre côté de la rivière, est-ce que ça occasionne des problèmes d'harmonisation? Admettons que, je ne sais pas, moi, un véhicule tombe en panne juste à la frontière entre les deux, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Bien non. Il y a un problème de cohérence dans l'exercice des services de remorquage exclusif. Il faut comprendre qu'il va y avoir une harmonisation nécessaire, parce qu'actuellement, comme je dis, au sud du tronçon, il y a déjà un service de remorquage exclusif et, au nord, c'est un autre service de remorquage exclusif. Donc, il va falloir rendre uniforme le service pour des tronçons qui vont être cohérents les uns par rapport aux autres.

Pour l'usager, en principe, au terme de cet exercice-là, il ne verra pas de différence...

M. Bergeron: Il n'y a pas de différence.

M. Gagnon (Jacques): ...qu'il soit sur l'autoroute à péage, qu'il soit en amont, qu'il soit en aval de la section à péage proprement dite, s'il a besoin d'un service de remorquage, il va avoir le même service que pour l'ensemble des autres usagers sur le reste du réseau. Il va payer les mêmes tarifs, selon les mêmes paramètres, avec les mêmes conditions.

M. Bergeron: Juste par curiosité, puis je ne sais pas si vous avez l'information de mémoire, mais est-ce qu'actuellement c'est la même compagnie de remorquage qui a le contrat exclusif au nord du pont puis au sud du pont?

M. Gagnon (Jacques): Je ne croirais pas, ne serait-ce que par... à cause de la configuration géographique, actuellement il n'y a pas de pont... mais je peux vous le donner, si je suis capable de le lire. Ce serait Météor... ce serait Météor au sud actuellement puis, au nord, ce serait Remorquage D.D., je pense. Mais effectivement, non, ce n'est pas les mêmes services.

M. Bergeron: Puis c'est la même situation qui s'appliquerait pour l'autoroute 30 aussi?

M. Gagnon (Jacques): Sans doute. Sans doute pour l'autoroute 30 aussi, oui, parce qu'effectivement le réseau de remorquage peut s'étendre jusque-là. C'est la même chose.

M. Bergeron: Là, y a-tu des ententes de... des ententes de... est-ce qu'il y a des exclusivités pour le dépannage sur certains tronçons de l'autoroute 30, ou c'est le même qui est sur toute l'autoroute 30?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Sur l'autoroute 30 comme telle?

Des voix: ...

M. Gagnon (Jacques): Il y en a sur certains tronçons actuels de l'autoroute 30. Il n'y a pas de service dans ce secteur-là actuellement, là. Mais il y en a sur certains tronçons de l'autoroute 30... fait partie du réseau de remorquage exclusif.

M. Bergeron: Puis, si je comprends ce que vous me dites, il y a des segments ou des tronçons de l'autoroute 30 où il n'y a pas d'entente de dépannage exclusif, donc que n'importe quelle compagnie peut aller faire du dépannage...

M. Gagnon (Jacques): Bien, si on parle de l'autoroute 30 dans le secteur descendant plus vers Sorel, effectivement il n'y a pas de service de remorquage exclusif qui s'étend jusque-là. Mais, si on parle de l'autoroute 30 dans le secteur de Boucherville, Saint-Bruno, Brossard, dans le coin de la 10-30, ça, c'est sûr que le service de remorquage exclusif s'étend jusque-là.

M. Bergeron: Puis pourquoi...

M. Gagnon (Jacques): Donc, la région de remorquage exclusif s'étend... comprend ça.

M. Bergeron: Puis pourquoi, pour mon édification personnelle, le ministère détermine-t-il que, pour Boucherville, Brossard, Saint-Bruno, Saint-Hubert, là il y a une entente de remorquage exclusif, mais, pour le segment Varennes-Sorel, là il n'y en a pas?

M. Gagnon (Jacques): Essentiellement à cause de la fluidité, puis du volume de circulation, puis de la nécessité d'intervenir rapidement en cas de panne pour assurer d'abord la... d'abord la sécurité mais aussi la fluidité de la circulation.

Donc, dans les secteurs les plus denses... il avait été convenu que, dans les secteurs les plus denses de la région métropolitaine de Montréal, il était intéressant d'avoir un service de remorquage exclusif pour assurer d'abord la disponibilité des remorqueurs, parce que vous avez sûrement constaté que, dans les secteurs où il y a des services de remorquage exclusif, il y a des remorqueuses en attente aux heures de pointe puis une bonne partie de la journée dans certains autres secteurs. Donc, c'est pour assurer la disponibilité des remorqueuses, pour pouvoir agir rapidement en cas de panne, en cas d'incident, de manière sécuritaire, pour sécuriser le réseau et pour permettre la fluidité de l'ensemble de la région. Mais, en dehors des secteurs densément peuplés, où les volumes de circulation sont moins élevés, c'est sûr et certain que c'est moins nécessaire d'avoir un service de remorquage exclusif, à ce moment-là.

M. Bergeron: Pour un néophyte, là, on aurait tendance à penser que, là où il n'y a pas d'entente de remorquage exclusif, ça doit être plus rapide puis plus efficace parce que, là, ils sont plusieurs à pouvoir offrir le service, tandis que, là où il y a une entente de remorquage exclusif, si ça s'adonne que ses trois remorqueuses sont occupées à ce moment-là, il n'y a personne d'autre qui peut venir à la rescousse. Donc, pour quelqu'un qui n'est pas au courant de la mécanique, il a peut-être tendance à penser que c'est carrément l'inverse que ça risque d'avoir comme effet. Alors, vous qui connaissez bien, qui connaissez bien la mécanique de tout ça, comment est-ce qu'on pourrait convaincre le citoyen qui nous écoute, là, de la pertinence d'avoir une entente de remorquage exclusif dans des zones plus densément peuplées pour assurer un service plus rapide et plus sécuritaire?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Essentiellement, on aurait tendance à penser, oui, qu'effectivement, là où il n'y a pas de service de remorquage exclusif, parce qu'il y aurait plus de concurrence, on risquerait d'avoir un meilleur service, mais ce n'est pas tout à fait exact, dans la mesure où il n'y a pas de mise en disponibilité des remorqueuses, à ce moment-là. Si vous tombez en panne entre... sur la 30 entre Sorel et Boucherville, bien, étant donné qu'il y a pas de service de disponibilité de mis en place pour les remorqueuses, vous allez devoir appeler une remorqueuse puis attendre qu'une remorqueuse vienne. Vous vous souviendrez sans doute, pour ceux qui ont déjà vécu la situation, qu'avant qu'il y ait des services de remorquage exclusif dans le milieu dense de Montréal, notamment sur la Métropolitaine, c'était une course aux remorqueuses. Alors, le principe même de la disponibilité des remorqueuses, il s'était établi par lui-même, parce que les remorqueurs se stationnaient tout près de la Métropolitaine parce que c'est sûr et certain qu'il allait y avoir des incidents chaque jour et c'est sûr et certain qu'il allait y avoir besoin d'un service de remorquage. Et c'était la course à la remorqueuse. Le premier qui arrivait sur le site, normalement c'est lui qui avait le privilège de remorquer l'auto qui était en panne ou l'auto qui était accidentée.

C'est pour éviter ça, justement, parce que ça causait des problèmes de sécurité et de fluidité, cette course à la remorqueuse, qu'on a décidé de faire une homogénéité des circuits là où c'était nécessaire d'avoir du remorquage exclusif et de donner le contrat à un seul remorqueur, de manière exclusive, en lui imposant des paramètres précis quant à la tarification, quant à la mise en disponibilité des remorqueuses, le temps d'intervention qui est nécessaire et les endroits où il doit disposer des véhicules remorqués.

M. Bergeron: Bien, justement, cette course à la remorqueuse, ce n'est pas de nature à assurer un service plus rapide pour l'usager?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Non. D'abord, il n'y avait aucune espèce de réglementation à cette époque pour la course «de» la remorqueuse — pas «à» la remorqueuse, c'était plutôt la course «de» la remorqueuse — sur les routes et autoroutes achalandées de la région métropolitaine, il n'y avait aucun paramètre précis sur le montant ou les tarifs qui devaient être chargés pour le service de remorquage proprement dit, c'était l'anarchie la plus totale, donc ça pouvait causer des problèmes de sécurité qui pouvaient être graves dans certains cas et ça permettait une espèce d'incohérence des tarifs qui étaient pratiqués puis les endroits où ils étaient remorqués. Parce que souvent ils étaient remorqués pas nécessairement aux endroits les plus à proximité, mais là où il y avait des endroits pour lesquels il y avait déjà des ententes avec certains réparateurs de carrosserie, ou des choses comme ça.

● (20 heures) ●

M. Bergeron: Et ce n'est pas le cas pour les opérateurs de dépannage exclusif? Ils n'ont pas, eux aussi, le garage où est-ce qu'ils vont mener le...

M. Gagnon (Jacques): Non.

M. Bergeron: ...le véhicule accidenté?

M. Gagnon (Jacques): Il y a des endroits où ils doivent remorquer les véhicules accidentés ou pour lesquels il y a eu un incident, dans des endroits appropriés à proximité, et normalement c'est à l'usager, par la suite, de faire remorquer l'auto à un autre endroit pour son... pour ses réparations, s'il y a des réparations à faire.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): J'ai une question, une intervention du député de Beauce-Nord. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: C'est juste une question d'information: Qu'est-ce qui arrive avec les gens qui ont des assurances, comme le CAA ou d'autres compagnies, qui tombent en panne? On appelle son... Quand on a une carte du CAA, on appelle CAA. Qu'est-ce qui arrive? Y a-tu une compétition entre les remorqueurs?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Là, on me dit que, normalement, le CAA, quand tu as un service de CAA, tu peux te faire rembourser le coût du remorquage qui a été effectué par le remorqueur exclusif. Tu peux le faire rembourser par CAA.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va?

M. Gagnon (Jacques): Mais c'est certain... c'est certain que CAA ne peut pas venir remorquer dans les endroits où il y a des services de remorquage exclusif. Mais ils peuvent te rembourser.

M. Bergeron: Mais ça, le citoyen... Pardon.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que vous avez terminé?

M. Grondin: Oui, mon cher ami, laissez-vous aller.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Vous voyez que c'est important, hein? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente. Mais ça, le citoyen, lui, il ne le sait pas nécessairement s'il est dans une zone de remorquage exclusif ou non.

M. Gagnon (Jacques): Oui, oui, c'est indiqué. C'est indiqué partout.

M. Bergeron: Non, non, mais ça, je le comprends. Mais imaginez, là, que, moi, je suis sur la route, hein, je ne m'arrête pas nécessairement à regarder où est-ce que commence la zone de dépannage exclusif puis où est-ce qu'elle s'arrête. Je tombe en panne à un moment donné, puis il n'y a pas de pancarte là où je tombe en panne. Alors, le réflexe que j'ai comme membre CAA, c'est de prendre mon téléphone puis téléphoner à CAA. Alors, est-ce que c'est CAA qui va me dire: Écoute, je ne peux pas aller te remorquer là, là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Regardez, c'est que les services de... La zone de remorquage exclusive est couverte par le Centre de gestion de circulation, à Montréal en particulier. Donc, ils sont captés... les incidents, les accidents sont captés par les contrôleurs de la circulation au Centre de gestion de circulation, et c'est eux autres qui donnent l'ordre au remorqueur de se rendre... au remorqueur dans le secteur de se rendre le plus rapidement possible pour aller dépanner le véhicule qui est en panne. Donc, c'est contrôlé à la fois par la Sûreté du Québec, qui est en lien avec le Centre de gestion de la circulation, et par les contrôleurs de la circulation du Centre de gestion de la circulation, qui peuvent capter sur les caméras un véhicule en panne, un véhicule accidenté, un besoin d'intervention et qui signalent à la remorqueuse la plus à proximité dans le même secteur d'aller offrir le service.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça vous convient? Merci. Est-ce que l'article 26 est adopté?

Des voix: Adopté.

Fonds spéciaux

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 27. Mme la ministre, à vous la parole.

Mme Boulet: Oui, Mme la Présidente. Alors: L'article 12.30 de cette loi, modifié par l'article 87 du chapitre 40 des lois de 2007, est de nouveau modifié par l'ajout, à la fin, du paragraphe suivant:

«3° le "Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport" affecté à la construction ou à l'exploitation d'infrastructures de transport faisant l'objet d'une entente de partenariat.»

Alors, cet article crée un fonds spécial pour la gestion des partenariats en matière d'infrastructures de transport. Les projets réalisés en PPP ont des caractéristiques qui sont différentes des projets réalisés en mode conventionnel. La durée du projet n'est pas scindée en deux, construction et ensuite exploitation. Dans le cadre de ces projets, on parle plutôt de «life cycle». Les paiements dont bénéficie le partenaire privé sont eux aussi établis selon cette approche de «life cycle». Il devient dès lors complexe et hasardeux de tenter de scinder ces paiements en termes de construction et d'exploitation, surtout dans un contexte où nous retrouvons des péages en provenance des usagers. C'est pourquoi il est opportun de créer un fonds distinct du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier. Ce fonds distinct permettra aussi de faciliter le transit des revenus de péage du partenaire au MTQ ainsi que l'administration de la remise des revenus de péage du MTQ vers le partenaire privé.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 27?

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): À vous la parole, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Si je comprends bien, il n'y aura qu'un seul fonds, il n'y en aura pas un par infrastructure routière?

Mme Boulet: Il va y en avoir un seul.

M. Gagnon (Jacques): Un seul.

Mme Boulet: Un seul fonds.

M. Bergeron: Et ce fonds servira, si je comprends bien, à l'entretien, l'exploitation de l'infrastructure en question, ou des infrastructures.

Mme Boulet: En fait, c'est pour les revenus de péage des infrastructures. Donc, ces revenus de péage là, après ça, vont permettre, avec ces fonds-là, de donner des paiements de...

Une voix: De disponibilité.

Mme Boulet: ...de disponibilité, de disponibilité. C'est avec ces fonds-là, l'argent qui va être ramassé à l'intérieur de ces fonds-là, que le ministère va faire des paiements de disponibilité au partenaire privé.

M. Bergeron: Pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, là: des paiements de disponibilité?

Mme Boulet: Bien, c'est au niveau de la construction...

Une voix: C'est les sommes qui lui sont dues.

Mme Boulet: C'est les sommes qui lui sont dues, là. Si, sur une infrastructure, l'entente avec le partenaire estime que c'est 226 millions de dollars que le gouvernement doit lui payer, alors les sommes qui lui sont dues vont lui être versées selon le déroulement de l'entente, donc une partie en... pour des... pour la disponibilité, puis après ça il va avoir des versements pour l'entretien puis l'exploitation, tel que ça a été convenu dans l'entente avec le partenaire. Donc, les montants vont lui être versés en séquences dans le temps en fonction des ententes qui ont été convenues avec lui.

M. Bergeron: Donc, si je comprends bien, la totalité des sommes qui sont amassées sont versées là. On paie mensuellement les péages et les frais au partenaire, et le reste lui est de toute façon payé en frais de disponibilité. Donc, 100 % du péage, en bout de piste, se ramasse dans les poches du partenaire. C'est ça que ça revient à dire.

M. Gagnon (Jacques): En fait, pour vulgariser un peu les paiements de disponibilité, les paiements de disponibilité, c'est tout simplement les sommes qui sont dues au partenaire pour la mise en service de l'autoroute. On appelle ça des paiements de disponibilité parce que ça correspond à l'ensemble de la disponibilité de l'autoroute. Si, par exemple, il y a une voie sur l'autoroute qui est retranchée à un moment donné pour des raisons qui sont sous la responsabilité de l'entrepreneur... c'est-à-dire du partenaire, bien il y a des sommes qui vont être retranchées parce que ce n'est pas l'ensemble de l'autoroute qui aura été mis à la disponibilité de l'utilisateur. C'est ce qu'on appelle les paiements de disponibilité, mais, en termes plus vulgarisés, ça correspond aux redevances que le gouvernement va devoir à notre partenaire privé en fonction, dans le fond, du péage qu'il aura perçu puis des ententes qui gouvernent la remise de ces péages-là. Et les frais, comme vous dites, pour... Donc, c'est essentiellement...

Il faut qu'on... on a dit, préalablement dans nos discussions, que l'ensemble des sommes perçues quotidiennement par le partenaire sont versées au fonds de... au fonds en question. Et c'est à partir de ce fonds-là que le paiement mensuel est retourné au partenaire en fonction des péages, des volumes de circulation qui ont circulé, des redevances que le gouvernement lui doit, incluant les frais.

M. Bergeron: Mais on... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député.

M. Bergeron: On comprend de cela qu'à moins d'exception... Comme par exemple, lorsque le partenaire

n'est pas en mesure d'assurer effectivement un passage complet sur le tronçon pendant un temps x, bien on comprend de ça qu'en bout de piste le total du fruit du péage va finir par aboutir dans les poches du partenaire.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre ou M. Gagnon?

Mme Boulet: Mais en fait je vais laisser Mme Sultana. Ce qu'on lui doit va finir par aboutir dans ses poches. Alors, c'est... On va lui payer ce qu'on lui doit en vertu de l'entente qui a été convenue. Si, sur la 25, le coût de l'entente, pour le gouvernement, est de 227 millions, bien, éventuellement, dans le temps, il y aura 227 millions de dollars qui vont être donnés au partenaire pour la réalisation de ses travaux, alors pour la conception, la construction, pour l'entretien, l'exploitation. Donc, ce sera versé sur une période d'années donnée, qui ont été négociées à l'intérieur de l'entente.

Et, après, les 227 millions de dollars, il y a également dans l'entente une clause qui dit que, si on dépasse plus de... je vais dire 120 %, mais je ne veux pas me tromper... C'est 120 % des revenus estimés du péage, donc plus de 120 % de ce qu'on a estimé en termes de revenus de péage. Alors, tout ce qui excède 120 % de péage va aller à 50-50, donc 50 % pour le partenaire et 50 % pour le gouvernement du Québec.

Alors, nous, on va lui payer ce qu'on lui doit en fonction du respect de l'entente qui a été signée. Et, après ça, bien le péage... Évidemment, le péage lui revient, sauf si ça dépasse de 120 % les estimés qu'on avait faits. Alors, il y a un partage de ce qui excède le 120 % à parts égales entre le gouvernement et le partenaire privé. Peut-être que...

M. Bergeron: On partage les avantages, mais on ne partage pas le risque, parce que, si on est en deçà de ce qu'on prévoyait avoir, c'est le gouvernement qui compense le partenaire. Mais, si on est au-delà de ce qu'on avait prévu recevoir, à ce moment-là le partenaire... ce n'est pas le gouvernement qui empêche tout, c'est le partenaire qui empêche la moitié.

Mme Boulet: Moitié-moitié.

M. Bergeron: Puis c'est ça, le partage de risques, avec le partenariat public-privé?

Mme Boulet: Mme Sultana.

● (20 h 10) ●

Mme Sultana (Sandra): Il y a une portion du risque qui a été retenue par le gouvernement. On ramenait les... des autoroutes à péage. Donc, le péage était... avait été retiré depuis les années quatre-vingt-cinq, donc on réintroduisait ce concept de péage. Il y avait un risque au niveau de l'acceptabilité du péage. Et, oui, on a... le gouvernement a considéré qu'il serait prudent de mettre une garantie sur les péages, donc un seuil plus faible. Et aussi c'est pour balancer justement le partage de revenus de l'excédent qu'on voulait... qu'on voulait instituer. Donc, pour avoir... pour équilibrer le partage qu'on voulait de la somme excédante, on garantissait aussi, là, un minimum garanti... un minimum.

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Ce complément d'information, que Mme Sultana a déjà mentionné antérieurement, il faut dire que nos prévisions de circulation étaient... étaient très conservatrices. Et c'est sur la base de nos prévisions de circulation que la proposition financière a été élaborée par le... par les partenaires, ou par les différents partenaires qui avaient fait des propositions. Alors, c'est sûr qu'étant donné que ces prévisions de circulation là étaient très conservatrices le risque pour le gouvernement de garantir qu'en deçà de 80 % on garantirait la... jusqu'à 80 % de... du volume de circulation, le risque est relativement faible.

Au-delà de 120 %, évidemment, comme le partenaire fait ses propres évaluations et ses propres calculs de rentabilité et qu'il applique la... il va appliquer la tarification à l'intérieur de la fourchette, dont on a amplement parlé à venir jusqu'à maintenant, c'est sûr que le risque, c'est lui qui... c'est lui qui l'assume en bonne partie, au-delà de... au-delà du 100 %. Puis, au-delà du 120 %, bien on s'est dit: Regardez, s'il y a un volume de circulation largement plus élevé que ce qu'on pouvait s'imaginer à l'origine, bien on va partager les bénéfices à 50-50, pour ne pas les laisser uniquement au partenaire.

La Présidente (Mme Doyer): J'avais une question du député de Johnson.

M. Boucher: Pour permettre à mon collègue, là, de structurer sa prochaine question. Simplement, vous avez mentionné que, par exemple, vous auriez...

Des voix: ...

M. Boucher: Mais non, mais c'est gentil, quoi! Ce n'est pas...

La Présidente (Mme Doyer): Peut-être, peut-être.

M. Boucher: L'enfer est... L'enfer est pavé de bonnes intentions. Alors, je suis... je suis désolé.

Mais vous disiez que vous alliez remettre finalement au partenaire les montants qui auraient été élaborés, là, en fonction, là, des coûts de... d'entretien, de construction, de tati, tati, tata. Ça pourrait se chiffrer, par exemple, à 225 millions. Bon. Vous dites aussi qu'au-delà de 120 % finalement vous partagez à 50-50 les revenus, 120 % de circulation, vous partagez à 50-50 entre le partenaire et l'État. Est-ce que le 50 % qui est versé au partenaire est déduit des sommes qui lui seront remises en bout de piste, c'est-à-dire qui vont être déduites du, par exemple, 225 millions, ou ce n'est que des profits qui lui... qui rentrent directement et qui... qui ne comptent pas finalement pour le retour de l'entente, là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon. Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Oui.

Une voix: ...

Mme Sultana (Sandra): Oui, je... Je cherchais la question. Donc, si l'excédent... Si on est dans le seuil, le seuil où il y a... il y a un partage des bénéfices, c'est l'excédent qui est partagé à 50-50, est partagé, donc est

déduit, donc c'est une somme qui est moindre à payer au partenaire privé.

M. Boucher: Éventuellement.

Mme Sultana (Sandra): Éventuellement.

M. Boucher: C'est-à-dire que, par exemple...

Mme Sultana (Sandra): Éventuellement.

M. Boucher: ...si on avait planifié de payer le 225 millions, bon, hypothétique, sur 10 ans et que, sur ces 10 ans là, à chaque fois, il y a eu un dépassement de 120 %, puis on était à 130 % ou 140 %, il y a... il y a donc eu des sommes supplémentaires de versées au partenaire, supplémentaires qui avaient... à celles qui avaient été planifiées, bien on aura remboursé finalement le partenaire beaucoup plus rapidement.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Bon, qui va... qui va répondre? J'ai besoin de...

M. Gagnon (Jacques): Je vais tenter un éclaircissement, si vous me le permettez.

La Présidente (Mme Doyer): Tentez, M. Gagnon.

Mme Boulet: Le nôtre, le 50 % à nous, oui, ça devient un bénéfice, donc ça diminue la portée de ce qu'on doit. Mais le 50 % du partenaire reste au partenaire.

La Présidente (Mme Doyer): Monsieur...

M. Gagnon (Jacques): Oui, c'est l'explication que j'allais tenter.

Mme Boulet: Bien, vas-y, M. Gagnon... Jacques, explique-le. Repars du départ.

M. Boucher: Mais ces sommes-là, supplémentaires, versées au partenariat ne sont pas déduites du montant qui avait été préalablement établi et qui devait être remboursé au partenaire? C'est ça que je veux savoir.

Mme Boulet: Il faut... il faut comprendre, là, qu'une infrastructure comme ça avait été estimée entre 400 et 500 millions de dollars, là. Alors, en partant, on va la payer 227, il y a une économie d'à peu près 250 millions de dollars pour le gouvernement. Alors, c'est clair que le partenaire qui a pris ce risque-là, il... dans ses... dans son plan à lui, c'est qu'il a des contributions de péage qui vont lui rapporter des gains. Alors, les gains, c'est certain qu'il y a une portion des gains qui vont... Si on excède 120 %, 50 % des gains restent au partenaire, puis l'autre 50 % est retourné au ministère, donc va nous servir à nous, à nous aider à payer ce qu'on lui doit, à payer, là, les...

Une voix: Les redevances.

Mme Boulet: Les obligations, les redevances, l'exploitation, l'entretien et tout ce qui est convenu dans le projet de partenariat, là.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Je pense que je ne comprends pas. Honnêtement, là, parce que j'imagine que le partenaire, si... Vous dites que ça lui a coûté 227 millions de moins, 227 millions de moins au gouvernement, et donc on doit rembourser, par les péages, le 227 millions au partenaire...

La Présidente (Mme Doyer): Peut-être qu'on pourrait essayer de... bien, pas essayer, on va le faire. On va laisser parler M. Gagnon, parce que c'est en lien avec votre questionnement, M. le député de Johnson. Alors, M. Gagnon, je vous donne la parole.

M. Gagnon (Jacques): Bien, on va essayer d'être clair. Tout ce qui est au-delà...

Une voix: Il ne faudrait pas juste essayer, il faudrait...

La Présidente (Mme Doyer): Peut-être plus qu'essayer.

M. Gagnon (Jacques): J'ai dit que j'allais tenter un éclaircissement. Tout ce qui est au-delà du 120 % de volume de circulation estimé est partagé à 50-50.

M. Boucher: Ça, c'est clair.

M. Gagnon (Jacques): La partie du 50 % qui retourne au partenaire, elle s'ajoute aux bénéfices qu'il pouvait escompter au départ, dans notre entente de partenariat.

M. Bergeron: Ça, on comprend que c'est intéressant pour le partenaire.

M. Gagnon (Jacques): Le 50 % qui s'en vient dans les coffres du gouvernement nous permet de réduire, dans le fond, pour nous autres, notre contribution, qui aurait pu être de 100 % mais qui, là, va être de 100 % moins le supplément. En tout cas, notre 50 %... Au-delà du 120 %, la partie du 50 % qui nous revient à nous autres va nous permettre dans le fond d'atténuer les contributions gouvernementales brutes que le gouvernement...

Une voix: Pourquoi d'atténuer?

M. Gagnon (Jacques): Pardon? Bien, de diminuer, de diminuer nos contributions gouvernementales nettes.

Une voix: C'est comme les alinéas puis les paragraphes.

M. Gagnon (Jacques): C'est à peu près...

Mme Boulet: C'est une source de revenus. Donc, si on a une source de revenus, ce qu'on va devoir sortir de nos poches ou du fonds va être moins important.

La Présidente (Mme Doyer): Parce qu'il y a un partage des gains.

Mme Boulet: C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Tout simplement parce qu'ils vont partager des gains. Donc, ils doivent quelque chose au partenaire, donc vous allez en déduire votre part de ça. Bien, en tout cas, il me semble que j'ai... Est-ce que vous avez d'autres questions?

M. Boucher: Bien, simplement, j'imagine que... pardon, j'imagine que le partenaire y aurait trouvé son compte de toute façon, à 227, s'il n'y aurait jamais de dépassement de coûts, là. 227 millions, j'entends. Alors que, là, on se retrouve dans une situation où il y a eu des évaluations qui ont été faites, vous l'avez dit vous-même, de façon très conservatrice. Donc, autant ça protège le gouvernement de ne pas compenser le partenaire en cas d'une circulation de moindre importance, mais en même temps, disons, ça pose les balises pour avoir de très, très bonnes chances d'aller bien au-delà du 120 % et donc que le partenaire non seulement se voie rétribuer, bon, son action, on le remercie pour 227 millions, mais va chercher aussi une part importante de revenus supplémentaires, qui n'étaient pas nécessairement prévus. Et, à ce moment-là, peut-être que le gouvernement...

M. Bergeron l'a dit, peut-être que le partage du risque au départ... tu sais, bon, qu'en deçà du 120 millions c'est l'État qui le prend au complet, bien, au-delà du... au-deçà du 120 %, pardon, c'est le gouvernement qui le prend au complet. Alors, à ce moment-là, au-delà du 120 %, peut-être aurait-il été intéressant d'au lieu de faire 50-50... je ne sais pas, par exemple un 25-75 qui va au gouvernement, étant donné que le partenaire reçoit déjà une rétribution intéressante avec le 227 millions. Je vois la ministre qui sourit beaucoup, mais je suis...

Une voix: ...

M. Boucher: Ah! l'entente est signée. Il est donc trop tard. C'est bon, tu sais, c'est...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

● (20 h 20) ●

Mme Sultana (Sandra): Alors, les revenus de péage font partie de l'entente de partenariat. Le partenaire privé nous a fait un coût... En fait, il y a eu trois candidats qui nous ont proposé un coût, pour cette infrastructure-là, qui tient compte des revenus de péage qu'ils pourront collecter, qu'ils pourront recueillir, et c'est selon leurs prévisions qu'ils les ont faites. Donc, le gouvernement a fait des prévisions, qu'on disait qui étaient des chiffres conservateurs, sur la base du 60 % puis du 120 %, et les candidats à cet appel de propositions là nous ont fait des propositions qui tenaient compte de la cueillette de ces revenus de péage là. Comme Mme la ministre disait, l'infrastructure a probablement un coût de, disons, 500 millions. Le coût pour lequel on a signé était de 226 millions, 227 millions. Alors ça, ça tient compte du fait qu'il retire les bénéfices des péages. Donc, les péages reviennent au partenaire privé. Ce n'est pas plus clair?

Une voix: C'est très clair.

Mme Sultana (Sandra): O.K. Les paiements qui sont faits au partenaire privé, il y a des paiements de construction durant la période de construction et, durant les 31 années qui suivent la période de la mise en service, il y a des paiements, ce qu'on a appelé, de disponibilité, qui sont des paiements de capital, puis des paiements d'exploitation et d'entretien. Donc, on a... on a étalé les paiements sur les 31 années, et il y a des remises... Et donc les revenus de péage reviennent au partenaire privé.

M. Gagnon (Jacques): J'ajouterais peut-être...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): ...une explication supplémentaire, si vous me le permettez. C'est que ce qu'on ne peut pas savoir, c'est à combien le partenaire privé a pu estimer le problème de circulation maximale ou optimale, dans son cas. Est-ce qu'il a estimé, par exemple, qu'il atteindrait uniquement 100 % des volumes de circulation que, nous autres, on avait estimés ou est-ce qu'il a escompté, dans le fond, dans la proposition financière qu'il a déposée au gouvernement, pouvoir aller récupérer une partie au-delà du 120 %, parce que lui estime que, si les volumes de circulation vont dépasser 120 %, les revenus vont dépasser 120 %? Donc, est-ce qu'il a escompté, dans sa proposition financière, un certain retour supplémentaire basé sur le fait qu'au-delà de 120 % il y a 50 % des bénéfices nets qui lui reviennent à lui? Ça, on ne pourra jamais le savoir. C'est dans ses calculs financiers à lui, et tout ça a été pris en considération dans son modèle financier et dans la proposition qu'il nous a faite. Alors, c'est ça un peu, le principe.

Nous autres, tout ce qu'on a garanti, dans le fond, c'est le minimum de 80 % des volumes de circulation qu'on avait estimé puis qu'on avait mis à la disposition des différents partenaires qui avaient des propositions à nous présenter. Mais, au-delà de ça, ils ont fait leurs propres calculs, ils ont fait leurs propres évaluations, puis on ne sait pas à quelle fourchette de volume de circulation ils se sont... ils se sont établis pour baser leurs propositions financières. Est-ce que c'est 100 %, 110 %, 115 %, 120 %, 125 %, 130 %? Je ne sais pas. On ne le sait pas. Tout ce qu'on sait, c'est qu'ils ont escompté un certain volume pour les revenus de péage, et c'est à partir des revenus de péage escomptés... Quel que soit le pourcentage auquel ils l'ont escompté, c'est sur cette base-là qu'ils ont fait leurs propositions financières.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous avons une demande d'intervention du député de Beauce-Nord. M. le député.

M. Grondin: Merci, madame. Il me semble qu'on a parlé, au cours de ce projet de loi là, qu'il y avait un montant minimum, à chaque année, qu'on devait remettre à... au constructeur. Si ce montant minimum là, il l'a... le montant qu'on doit lui remettre, si, par les péages, il a atteint ce montant minimum là, alors le gouvernement ne lui doit rien dans cette année-là. S'il ne l'atteint pas, il faut combler. C'est ce que j'avais compris, là, des explications, il me semble. Ça ressemble-tu à... Ça ressemble-tu à la vérité ou...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Je vais reprendre, là, avec mes paiements. Des paiements de construction, des paiements de disponibilité durant l'année sans service...

M. Grondin: Comment ça nous coûte, là?

Mme Sultana (Sandra): ...puis il y a des revenus de péage. Il y a... Chaque année, le gouvernement va devoir, durant la... après la mise en service, va devoir, pour la 25, un montant de 13 millions. Ça, au-delà de ce 13 millions là, les revenus de péage reviennent à peu près entièrement au partenaire privé, donc ne diminueront pas le 13 millions, les revenus de péage, ils vont s'ajouter. Les revenus de péage retournent au partenaire privé, c'est une remise qui est reliée et qui est liée aux revenus de péage, et on ajoute des paiements de disponibilité au montant de 13 millions.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va, M. le député?

M. Grondin: Non, ça ne va pas tout à fait.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Grondin: Mais là ces critères-là sont pour... vous appelez ça «life cycle», j'imagine, c'est le cycle de vie de 35 ans, qu'on avait parlé déjà. Mais ça, c'est... Même si, dans le meilleur des mondes, là, ça irait très bien, là, puis qu'on ferait le double de ce qu'on a prévu, l'entente est-elle toujours pour 35 ans ou, quand on a fini de le payer, là, le partenaire privé, on dit: Tu te tasses, puis c'est à nous autres? Ou si ça dure pendant 35 ans même si ça va bien?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): L'entente est pour 35 ans, les montants à déboursier pendant 31 ans sont de 13 millions, ou à peu près, annuellement.

M. Grondin: Ça fait... Ça fait 400 millions, ça, ça fait... 13 millions pendant...

Mme Sultana (Sandra): 13 millions actualisés, ça fait, en dollars, là, d'aujourd'hui ou de 2008... 2007, quand on a signé l'entente, ça fait 227 millions.

M. Grondin: Mais s'ajoutent à ça...

Mme Sultana (Sandra): Les revenus de péage. C'est la portion du... qui est retournée au partenaire privé.

M. Grondin: Est-ce que, dans l'entente, vous avez... Est-ce que le partenaire privé a l'obligation de remettre des infrastructures en parfait ordre dans le 35 ans?

Mme Sultana (Sandra): Oui.

M. Grondin: Très bien.

Mme Sultana (Sandra): Il y a des critères spécifiques, là, pour la remise à... le transfert au... le retour au gouvernement de l'infrastructure.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que ça va pour tout le monde?

M. Grondin: Je ne serai pas là pour le prouver, mais...

La Présidente (Mme Doyer): On ne sait pas. M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Une évaluation en dollars actualisés pour 31 ans, là, c'est un peu hasardeux, là, de savoir quelle va être la valeur à ce moment-là. Mais enfin je termine là-dessus.

Je comprends de ce qu'on nous a expliqué que 50 % de la portion excédentaire du 120 % revient au gouvernement puis que le gouvernement peut vouloir se servir de cette somme-là pour payer le 13 millions qu'il doit annuellement au partenaire. Jusque-là, ça va. Admettons qu'au terme du 31 ans il y a un surplus dans le fonds, ce surplus-là, qu'est-ce qui lui arrive?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana ou M. Gagnon? M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): C'est... C'est prévu dans la... dans la loi qui fait le fonds que l'argent qui est versé dans le fonds du... le Fonds des partenaires en matière d'infrastructures de transport, l'argent qui est versé dans ces fonds-là doit servir nécessairement dans des projets de partenariat. Alors, ça doit être réinvesti dans des projets de partenariat proprement dits. Ça ne peut pas servir à d'autres fins que de servir à des fins liées de près ou de loin au partenariat dans le privé-public proprement dit.

M. Bergeron: On... Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: On ne peut certainement pas exclure qu'un gouvernement veuille, par une législation, aller s'approprier ces sommes-là pour les verser dans le fonds consolidé. C'est arrivé à plusieurs reprises dans le passé que des gouvernements aient fait ce genre de chose.

Mais ma question: Est-ce qu'on peut penser qu'à un moment donné un partenaire nous arriverait, au bout de huit ans d'exploitation, au bout de 12 ans d'exploitation, bris majeur sur la structure... Le bris majeur, c'est-à-dire lui qui doit l'assumer au complet ou on peut aller piger dans ce fonds-là pour...

Mme Boulet: C'est à lui à l'assumer.

M. Gagnon (Jacques): C'est un risque assumé à 100 % par la... par le partenaire. S'il y a un bris majeur sur l'infrastructure, c'est son infrastructure, c'est lui qui l'a construite, c'est lui qui l'a entretenue, c'est un risque assumé à 100 % par le partenaire. Il n'est pas question de recourir au fonds pour supporter, de quelque manière que ce soit, un bris de cette nature.

M. Bergeron: Alors, quand vous disiez, Mme la Présidente, que ce fonds-là... ou du moins les surplus qu'il y aurait dans le fonds peuvent servir à un investissement

dans un autre... dans le cadre d'un autre partenariat, qu'est-ce que vous avez en tête? Quel genre d'investissement... À partir du moment où il n'y a pas d'investissement à proprement parler lorsqu'on conclut une entente de partenariat, dans le sens où on dit: Bien, tu vas construire telle infrastructure pour tel montant, puis, nous, on va te verser tel montant annuellement pendant x nombre d'années, alors quel genre d'investissement on peut faire, à partir de ce fonds-là, avec les surplus?

La Présidente (Mme Doyer): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jacques): Bien, il pourrait servir éventuellement à d'autres projets en partenariat, quoiqu'on dise qu'il n'y en a pas de prévus à court ou moyen terme, mais il pourrait servir éventuellement à financer une partie d'autres projets en partenariat.

M. Bergeron: C'est-à-dire payer les premiers paiements, là, d'un autre projet de partenariat, par exemple.

M. Gagnon (Jacques): Absolument.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va? Alors, est-ce que l'article 27 est adopté?

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, pour l'article 28.

● (20 h 30) ●

Mme Boulet: L'article 28: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 12.42, de ce qui suit:

«Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport.

«12.43. Le fonds est constitué des sommes suivantes, à l'exception des intérêts qu'elles produisent:

«1° les péages et les frais perçus par le partenaire en vertu de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport;

«2° les sommes versées par le ministre des Finances en application du deuxième alinéa de l'article 648 du Code de la sécurité routière;

«3° les sommes versées par le ministre des Transports sur les crédits alloués à cette fin par le Parlement;

«4° les sommes versées par le ministre des Finances en application du premier alinéa de l'article 12.34 et de l'article 12.35;

«5° les sommes versées par un partenaire ou par un tiers conformément à une entente de partenariat;

«6° toute contribution versée pour aider à la réalisation [...] du fonds ainsi que les dons et les legs faits dans ce but.»

«12.44. Les articles 12.31 et 12.33 à 12.39 s'appliquent au fonds.»

Le nouvel article 12.43 de la Loi sur le ministère des Transports détermine les sommes qui constituent le fonds. En plus des sommes habituellement versées à un tel fonds, il s'agit:

1. des sommes prélevées par le partenaire;

2. de celles qui sont versées par le ministre des Finances à la suite d'une décision du gouvernement et d'une recommandation du ministre des Transports et qui sont prélevées lors de l'imposition d'une amende par le tribunal lorsqu'il y a poursuite pénale et condamnation;

3. de celles versées à la suite de toute disposition prévue à l'entente de partenariat.

Les autres paragraphes de cet article sont usuels, de même que l'article 12.44, comme en font foi les articles 12.32, 12.40 et 12.41 de la Loi sur le ministère des Transports pour les autres fonds qui y sont créés. Ainsi, les dispositions de la Loi sur le ministère des Transports qui régissent la création et la gestion des fonds s'appliqueront également au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, j'ai besoin de comprendre. Les sommes qui sont versées... Dans les justifications dont la ministre nous a fait lecture, «des sommes habituellement versées à un tel fonds», l'élément n° 2, les sommes «qui sont versées par le ministre des Finances à la suite d'une décision du gouvernement et d'une recommandation du ministre des Transports et qui sont prélevées lors de l'imposition d'une amende par le tribunal lorsqu'il y a poursuite pénale et condamnation», je comprends qu'il s'agit d'une mesure d'exception, puisque ce que vous nous avez expliqué tout à l'heure, c'est que le fruit des amendes s'en va dans le fonds consolidé. Donc, on pourrait, de façon exceptionnelle, sur recommandation du ministre des Transports, aller chercher le fruit de ces amendes-là. Je ne sais pas comment on va réussir à faire ça, parce qu'on ne peut pas y aller à la pièce, donc il va falloir qu'on détermine un montant x qu'on va aller chercher à même le fonds consolidé, un montant qui sera prélevé sur un certain nombre d'amendes, qu'on va verser par la suite au Fonds des partenariats en matière d'infrastructures. Est-ce que j'ai bien saisi ou...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, cet article-là, c'est vraiment une disposition, là... Tout à l'heure, on a vu que le gouvernement pouvait prendre un décret pour déterminer la portion qui correspond, dans le fond, au paiement des péages et des frais. C'est vraiment cette portion-là, la modification à l'article 648 du Code de la sécurité routière. Donc, c'est vraiment, c'est vraiment ce qu'on suit depuis le début, là, la portion de l'amende qui représente les péages et les frais. Là, il va y avoir un calcul qui va se faire, donc un coût moyen, et par la suite ça va être... cette portion de l'amende là va être versée au Fonds des partenariats. Donc, c'est vraiment, c'est vraiment... la décision qu'on parle ici...

M. Bergeron: ...la portion des péages et des frais...

Mme Massé (Julie): Oui.

M. Bergeron: ...sur l'amende...

Mme Massé (Julie): Sur l'amende.

M. Bergeron: ...ça, sera versée au fonds pour pouvoir être versée au partenaire.

Mme Massé (Julie): C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai d'autres interventions?

M. Bergeron: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Bergeron: Ça m'apparaît une mécanique assez lourde pour arriver à quelque chose de relativement simple comme ça. Là, on parle d'une décision du gouvernement, sur recommandation de la ministre des Transports... du ministre des Transports... «et qui sont prélevées lors de l'imposition d'une amende par le tribunal lorsqu'il y a poursuite pénale et condamnation». Est-ce que c'est moi qui vois le processus un peu trop lourd par rapport à la simplicité de l'opération?

La Présidente (Mme Doyer): Me Massé.

Mme Massé (Julie): En fait, c'est justement pour simplifier l'opération. C'est que, plutôt que de prendre un... pour chaque amende, déterminer quel montant exactement, la décision du gouvernement va venir préciser un montant moyen, donc il va rester à multiplier le nombre d'amendes par le montant moyen, et ça va être cette somme-là qui va être versée au Fonds des partenariats. Donc...

M. Bergeron: Ça va être un décret annuel, genre.

Mme Massé (Julie): Ça va être un décret, oui.

M. Bergeron: Et on parle, au point 3°, à l'alinéa 3° de l'article: «les sommes versées par le ministre des Transports sur les crédits alloués à cette fin par le Parlement». Pourquoi, pourquoi le gouvernement viendrait-il injecter des sommes à partir des crédits du ministère des Transports dans ce fonds-là, là? Qu'est-ce qui pourrait justifier, tout d'un coup, que le gouvernement décide d'injecter des sommes dans le fonds?

Mme Boulet: C'est les 13 millions...

La Présidente (Mme Doyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...de l'entente par année. Là, alors ça fait partie des paiements qui sont... qui vont être versés par le... au partenaire privé, vont transiter à travers ce fonds-là, et de là vont servir de paiements au partenaire privé, tel que l'a convenu l'entente. Le 13 millions va transiter par ce fonds-là.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Donc, si je comprends bien, lorsqu'un véhicule passe au péage, le péage et les frais qui s'y rattachent sont versés à 100 % au partenaire. C'est ça? Donc, le seul moyen pour le gouvernement d'accumuler des sommes dans le fonds, outre le versement par le ministre des Transports, c'est si on a un dépassement du 120 % de circulation sur l'infrastructure.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Sultana.

Mme Sultana (Sandra): Et une autre façon, ce serait par des non-conformités. Donc, il y aurait des retenues sur les paiements, des pénalités financières. Puis là il y aurait une réduction du paiement.

M. Bergeron: Par exemple, s'il y avait trop de plaintes.

Une voix: Ça pourrait être ça.

Mme Sultana (Sandra): Oui, ou il ne respecte pas les exigences quelconques.

M. Bergeron: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va? Est-ce que j'ai d'autres interventions?

M. Bergeron: Je ne sais pas trop si ça va, mais O.K.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, est-ce que l'article 28 est adopté?

Des voix: Adopté.

Loi sur la voirie

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Mme la ministre, l'article 29.

Mme Boulet: Merci, Mme la Présidente. Article 29: L'article 1 de la Loi sur la voirie est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Elle ne s'applique pas à une infrastructure routière construite ou exploitée en vertu d'une entente de partenariat conclue dans le cadre de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, sauf dans la mesure prévue dans cette entente en application de l'article 8 de cette loi.»

Cette disposition est de concordance. Une infrastructure routière assujettie à la Loi concernant les partenariats n'étant pas gérée par le ministre des Transports, celui-ci peut toutefois déléguer au partenaire certains pouvoirs que lui donne la Loi sur la voirie.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que j'ai des interventions? M. le député de Verchères.

M. Bergeron: J'ai un peu de difficultés à saisir le sens de cet article-là. On comprend qu'on fait référence à la Loi sur la voirie et non pas à cette loi sur les partenariats en matière d'infrastructures.

La Présidente (Mme Doyer): Me Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. En fait, la Loi sur la voirie s'applique aux infrastructures qui sont gérées par la ministre des Transports. Quand on arrive dans un partenariat, la gestion, c'est le partenaire qui l'assume. Alors, pour pouvoir déléguer les pouvoirs de gestion d'une route pertinents qui sont dans la Loi sur la voirie, à ce moment-là, il faut qu'on vienne faire le cercle en disant que ça va être... la ministre va pouvoir déléguer les pouvoirs qui

sont prévus dans l'entente et que, sinon, si ce n'est pas prévu, la Loi sur la voirie ne s'appliquera pas. Donc, c'est ce qu'on vient dire. Quand la ministre vient déléguer au partenaire certains pouvoirs, c'est à ce moment-là que, la Loi sur la voirie, certaines dispositions spécifiques vont pouvoir s'appliquer. On parle notamment... Puis actuellement il n'y en a pas, là, de pouvoirs qui sont délégués en vertu de la Loi sur la voirie, mais, s'il y avait, par exemple, des nuisances... par exemple, si ça avait été une emprise bordée de terrains contigus avec des arbres qui viendraient nuire à la visibilité, la circulation, à ce moment-là, le partenaire aurait le pouvoir d'intervenir pour assurer la sécurité routière. Ça, c'est un pouvoir de la ministre qui est prévu dans la Loi sur la voirie. Donc, si on veut le déléguer, il faut venir dire que, quand l'entente le prévoit, on peut déléguer ce pouvoir-là.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. le député.

M. Bergeron: Autrement, il n'y a aucune disposition de la Loi sur la voirie qui s'applique sur les infrastructures réalisées dans le cadre d'un partenariat.

Mme Massé (Julie): C'est exact.

M. Bergeron: Et, si je comprends bien, les ententes négociées pour la 25 et la 30 ne prévoient pas qu'aucune disposition de la Loi sur la voirie puisse s'appliquer.

Mme Massé (Julie): C'est exact.

M. Bergeron: Et même si ces infrastructures sont considérées comme des voies publiques.

Mme Massé (Julie): Oui. En fait, c'est... la Loi sur la voirie, c'est vraiment... ça s'applique vraiment aux routes, les chemins publics dont la ministre a la gestion. Donc, dès que c'est une autre personne que la ministre qui a la gestion de la route, comme, dans le cas des partenariats, un partenaire, les dispositions de la Loi sur la voirie ne s'appliquent pas, sauf dans la mesure où est-ce qu'on le prévoirait dans l'entente.

● (20 h 40) ●

Mme Boulet: ...l'article 9.

La Présidente (Mme Doyer): On n'a pas adopté l'article... Est-ce que l'article 29 est adopté?

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. L'article 30.

Mme Boulet: Bien, 30, avant de dire qu'elle va... Je ne sais pas, on serait mieux de revenir sur le 9, ou on peut faire 30?

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Oui, c'est vrai.

Mme Boulet: Je ne sais pas, là.

Article en suspens

La Présidente (Mme Doyer): Oui. On avait suspendu l'article 9.

Mme Boulet: Oui. Alors, l'amendement, on va vous le passer.

Alors, on vient ici préciser par cet amendement la requête qui avait été faite par l'opposition, là, au sujet des renseignements personnels, pour pas que ce soit comme illimité. Alors, on vient encadrer ici. On dit que, par règlement, on va pouvoir encadrer le nombre et la... et quels renseignements personnels peuvent être demandés et exigés par le partenaire privé. Alors, est-ce que je peux faire la lecture, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, et on précise que c'est un ajout à l'article 11, hein, Mme la ministre.

Mme Boulet: Ah oui! c'est 11.01... 11.0.1. Alors, cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 16.1, du suivant:

«16.2. Le ministre peut, par règlement, déterminer les renseignements personnels qu'un partenaire est autorisé à recueillir auprès d'une personne au nom de laquelle un transpondeur est enregistré ou d'un titulaire d'un compte client.»

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la ministre. Est-ce que je... Est-ce qu'il y a des interventions?

M. Bergeron: Non, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): C'est satisfaisant. Alors, nous serions prêts à adopter l'amendement à l'article 11. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 11, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

Des voix: C'est 9.

La Présidente (Mme Doyer): 9? Comment ça, donc?

Mme Boulet: Bien, c'est parce que c'est écrit «article 11» ici.

M. Bergeron: Parce que ça, c'est un ajout.

La Présidente (Mme Doyer): Ah! c'est un ajout.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Un ajout à l'article 9. D'accord.

Mme Boulet: O.K. C'est l'ajout de l'article 9.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 9, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'amendement est adopté?

Des voix: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous revenons à l'article 9.

Mme Boulet: Tel qu'amendé, c'est correct.

La Présidente (Mme Doyer): Tel qu'amendé, oui.

Mme Boulet: Est-ce qu'on peut aller à l'article 30, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Non, parce qu'on n'a pas disposé de l'article 9, il me semble, l'article 9 tel qu'amendé...

Mme Boulet: Bien, on a dit que c'était correct.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): C'est un nouvel article.

Mme Boulet: Oui, mais c'est...

La Présidente (Mme Doyer): C'est ce que M. le secrétaire me dit.

Mme Boulet: Oui, mais c'est ça qu'on a vu hier.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'on adopte l'article 9 tel qu'amendé?

Des voix: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, voilà. Merci.

Une voix: ...

Entrée en vigueur

La Présidente (Mme Doyer): Non. Avec une proposition de la ministre pour l'adoption de l'article 30.

Mme Boulet: La présente loi entre en vigueur (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi).

Alors, il faut qu'elle soit votée à l'Assemblée nationale, alors...

Une voix: ...

Mme Boulet: Ça reste comme ça, qu'on me dit.

La Présidente (Mme Doyer): Ça reste comme ça. Alors, est-ce que l'article 30 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté.

Mme Boulet: Mme la Présidente, ça me prendrait également une motion de renumérotation.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

Mme Boulet: Alors, compte tenu des amendements qui ont été apportés au projet de loi n° 41, je fais motion pour que les articles de ce projet de loi ainsi que les dispositions qui y sont introduites soient numérotés et que les... et que les...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...et que les renvois, s'il y a lieu, soient modifiés en conséquence.

Une voix: On est d'accord.

M. Bergeron: Y en a-tu des renvois?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que la proposition de Mme la ministre est adoptée?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté.

Une voix: ...

Mme Boulet: C'est la formulation usuelle.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix: Adopté.

Remarques finales

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous en sommes maintenant à l'étape des remarques finales. Je vais reconnaître une première intervention, du porte-parole du deuxième groupe d'opposition.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: J'imagine que c'est moi. Alors, écoutez, je pense que c'est... Quand on fait un projet de loi semblable, on sait que c'est une nouvelle taxe qu'on va imposer aux citoyens. Il faut toujours espérer que... Quand on vit dans le coin de Montréal et qu'on va de temps en temps, on se rend compte que... je pense que c'était... il y avait des besoins aussi. Je pense que le pont de la 25, c'était un besoin. La réparation sur la 30, c'est un besoin. Je pense que ça va enlever beaucoup de trafic dans la ville de Montréal. Malgré qu'il va y avoir un péage, je suis persuadé, moi, que plusieurs personnes vont payer, vont être heureux de payer... bien, «heureux», peut-être pas, là, mais attendre une heure, une heure et demie dans le trafic, ce n'est pas intéressant non plus. Puis, quand on va dans la ville, on se rend compte de ça très fréquemment. J'ai eu à le vivre encore il n'y a pas longtemps.

Alors, je crois que... ce n'est pas un projet de loi qui est parfait, mais c'est une première, c'est un PPP, je pense... Moi, c'est le premier que je vois, là, et je pense

qu'il faut donner la chance au coureur. Puis on va voir dans le temps... voir si on a bien fait. Puis, si on n'a pas bien fait, bien je suis persuadé que plusieurs vont nous le dire, parce que...

Alors, là-dessus, écoutez, on va... moi, je vais être... ma formation politique va être d'accord avec ce projet de loi là, malgré qu'on sait que c'est des sous qu'on va chercher encore dans les poches des contribuables. C'est tout. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Je reconnais maintenant le porte-parole de l'opposition officielle. M. le député de Verchères, à vous la parole.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, merci, M. la Présidente. D'abord, j'entendais notre collègue d'Orford dire tout à l'heure qu'on avait adopté l'article 30 dans l'enthousiasme. Je pense qu'on peut dire, sans crainte de se tromper, qu'on l'a adopté dans la bonne humeur, dans un esprit de collaboration, mais je tiens à préciser que d'aucune façon nous n'avons adopté cet article, comme les autres, avec un grand enthousiasme.

J'ai déjà eu l'occasion d'exprimer mes réserves à l'égard de ce projet de loi et à l'égard, plus profondément ou plus fondamentalement, du recours aux partenariats public-privé pour des infrastructures routières majeures. Je ne referai pas, je vous ferai grâce, chers collègues et les gens qui nous écoutent à la maison, de cette argumentation. Je pense que j'ai eu l'occasion, à plusieurs reprises, de l'évoquer.

Cela étant dit, je pense que nous avons souhaité, dans le cadre de l'adoption de ce projet de loi là, agir de façon responsable. Le gouvernement a apposé sa signature, pour le meilleur et pour le pire. Nous n'allions certainement pas encourager le gouvernement à renier sa signature, nous devons donc procéder à l'adoption de cette loi... à l'adoption de ce projet de loi et de ses différentes dispositions et tâcher, dans la mesure du possible, d'y apporter toutes les corrections, les améliorations possibles et imaginables pour faire en sorte que cette législation soit la plus adéquate possible dans les circonstances.

Je sais que, du côté ministériel, on a craint, j'imagine, de façon légitime, que l'opposition officielle allait mettre de l'avant une stratégie d'obstruction systématique à l'adoption de ce projet de loi là. Peut-être certaines de nos interventions ont-elles permis aux députés ministériels de confirmer, de se conforter dans cette impression. Je pense qu'on aura réussi à faire la démonstration, à travers les quelques heures de travaux que nous avons eues quant à l'adoption de... quant à l'étude détaillée, devrais-je dire, de ce projet de loi, que nos intentions étaient résolument dans le sens d'améliorer, autant que faire se peut, ledit projet de loi.

La ministre a souhaité aujourd'hui que nous travaillions avec célérité. J'avais souhaité dès le départ que nous travaillions dans un esprit d'ouverture, et je constate avec grande satisfaction et grand contentement que nous avons effectivement travaillé dans un esprit d'ouverture. La ministre, les collègues ministériels ont fait preuve de toute l'ouverture à laquelle nous étions en droit de nous attendre pour l'introduction d'un certain nombre de modifications, un certain nombre d'amendements.

C'est sûr qu'il y a encore des éléments qui nous apparaissent... qui nous titillent, qui nous chatouillent, qui nous agacent dans ce projet de loi. Je ne vous le cacherai pas. Mais il est clair que, compte tenu des ententes de partenariat qui avaient été négociées, c'était inévitable qu'on devait procéder à l'adoption de ce projet de loi avec des éléments qui allaient nous titiller, qui allaient nous agacer, qui allaient nous chatouiller un petit brin, et puis on va vivre avec.

● (20 h 50) ●

Ceci dit, j'ai le sentiment qu'en bout de piste nous avons réussi à, comment dirais-je, à aplanir un certain nombre d'aspérités, et j'en remercie l'ensemble des collègues, je les remercie de leur collaboration, je les remercie de leur ouverture d'esprit, de telle sorte que nous puissions procéder à l'adoption, en commission, de ce projet de loi de façon, à toute fins utiles, unanime, malgré les très sérieuses réserves que nous entretenons toujours à l'égard du projet de loi et des principes qui sous-tendent son adoption.

Je veux souligner, Mme la Présidente, vous me le permettez, le travail extrêmement professionnel du personnel du ministère des Transports dans le cadre de l'étude de ce projet de loi. Il y a beaucoup des réserves que nous avons qui reposaient possiblement sur une incompréhension ou sur un certain nombre de lieux communs entourant ledit projet de loi, et nous avons eu droit à des éclairages fort pertinents sur des éléments du projet de loi qui nous ont satisfaits à plusieurs égards et qui nous ont permis de procéder à l'adoption de certains articles.

Je veux encore une fois réitérer ma grande satisfaction devant l'ouverture dont la ministre, dont les collègues ministériels ont fait preuve dans le cadre de l'adoption du projet de loi. Je pense que vous aurez été en mesure de constater qu'on a peut-être passé énormément de temps sur les premiers articles, mais on aura réalisé que ce n'était pas pour retarder l'adoption du projet de loi, mais bien pour mettre la table, pour nous permettre d'avancer plus rapidement sur les articles subséquents, parce qu'il y avait des éléments techniques tellement complexes dans ce projet de loi qu'il était important de clarifier tout cela dès le départ. Alors, ça a pu sembler au départ un peu fastidieux, ça a même pu sembler un peu agaçant, ça a pu effectivement conforter les collègues dans cette idée selon laquelle l'opposition allait obstruer, allait procéder à une obstruction systématique à l'adoption de ce projet de loi. Je pense qu'on aura réussi à faire la démonstration que, de notre côté, nous avons essayé, autant que faire se peut, de travailler avec tout le professionnalisme dont nous sommes capables pour améliorer ce projet de loi là, du moins aplanir un certain nombre d'aspérités, et je veux, à cet égard, remercier chaleureusement la toute petite équipe mais très compétente qui travaille avec nous, et qui a travaillé avec nous pour l'étude de ce projet de loi. Je pense bien sûr à notre chercheur en matière de transport, Catherine Fiset, à notre... à mon attachée parlementaire, Marline Côté, je pense à M. Picard également qui travaille avec nous, et je pense, il va sans dire, à mon collègue de Johnson et notre collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques qui m'ont épaulé durant cette étude détaillée.

Alors, il ne me reste plus, Mme la Présidente, qu'à vous remercier, vous et les personnes qui se sont succédé au fauteuil pendant l'étude détaillée de ce projet de loi, je pense, qui auront permis effectivement que nous puissions travailler de façon harmonieuse, autant que faire se peut,

de façon constructive, ceci dit, et de façon... avec célérité, comme le souhaitait Mme la ministre. Alors, je vous remercie.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. le député de Verchères. Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention, je cède maintenant la parole à Mme la ministre pour ses remarques finales.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, à mon tour de dire quelques mots au sujet du projet de loi n° 41 dont nous avons travaillé pendant, je dirais... bien, plusieurs heures, en étroite collaboration. Alors, évidemment, c'est issu de la loi 2000, là, sur les partenariats public-privé, alors les PPP, comme on dit communément, partenariats public-privé, qui sont... qui est un concept de construction d'infrastructures qui ne correspond pas ou qui ne s'applique pas à toutes les infrastructures. Donc, pour certains projets, c'est approprié, pour d'autres, ça l'est moins.

Le précédent gouvernement avait mis en place cette loi-là sans avoir eu l'occasion d'en démarrer un projet. Maintenant, quelques années plus tard, il y a un projet, il y a même deux projets qui sont sur la table à l'heure actuelle, deux PPP dans lesquels on a des concepts de péage. Donc, il était important de venir, je dirais, préciser la loi de l'an 2000, de venir la... mieux la définir, mieux encadrer finalement, pour tous les gens qui nous écoutent, alors mieux définir, encadrer et préciser le mode de fonctionnement finalement de ces péages, qui est un concept, je vous dirais, relativement nouveau, parce qu'on en a déjà eu sur le réseau routier du Québec, mais ça fait depuis 1985. Tantôt, Mme Sultana nous disait qu'on n'en avait plus. Donc, c'est un retour, avec de nouvelles technologies. Donc, il était important de faire une mise à jour de la loi, qui avait été mise en place ou qui avait été votée en l'an 2000.

Alors, je voudrais dire également que ce qui était pour moi très important dans ce projet de loi là, c'était le Fonds des partenariats, s'assurer que les revenus de péage ne puissent pas servir à combler ou à... pour un partenaire privé qui se retrouverait en difficultés financières, pour ne pas qu'il puisse utiliser cet argent-là à des fins personnelles. Donc, cet argent-là, il est mis dans une fiducie, dans un fonds des partenariats. Donc, il sera sous la responsabilité... ce fonds sera sous la responsabilité et du ministère et du partenaire privé. Donc, l'argent, l'argent... parce que je peux dire, l'argent des contribuables sera donc protégé pour prévenir si jamais, là, le partenaire privé éprouvait certaines difficultés financières.

Alors, je voudrais dire essentiellement merci aux deux oppositions pour leur très, très belle collaboration. C'est dans ce sens-là que j'ai toujours offert ma collaboration également. C'est un projet de loi qui s'élève bien au-dessus de la partisanerie politique. Il fallait vraiment apporter ces modifications-là, procéder à l'adoption du projet de loi le plus rapidement possible, parce que nos infrastructures... Je pense à l'autoroute 25, quand même, on est dans les délais, donc, assez rapidement, les gens pourront circuler sur cette nouvelle infrastructure là, donc c'est important de venir encadrer. Donc, merci aux oppositions, parce que nos discussions ont été très fructueuses, elles nous ont permis de bonifier le projet de loi, d'apporter des amendements qui vont faire que ce projet

de loi là, il est différent, il est mieux, il est amélioré. Donc, merci pour la belle collaboration, c'est très important pour moi, c'est toujours dans ce sens-là que je vous ai offert le travail en commission parlementaire.

Je voudrais dire merci à tous les partenaires qui sont avec nous, alors de la Société de l'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports, mais je vais saluer de façon particulière Me Massé. C'est son premier projet de loi, alors il faut saluer le travail qu'elle a fait, alors je pense qu'on l'a vu du début à la fin.

Des voix: ...

Mme Boulet: Vous savez, ça prend de la jeunesse, ça prend de la relève dans nos ministères, et Me Massé est un très bel exemple. Je pense que, tous ici, on peut s'entendre pour dire que, du début à la fin, on a vu une progression importante. Alors, assurément qu'elle connaît une belle carrière. Alors, merci, Julie, pour ta contribution.

Dire merci à tous les collègues, collègues du côté ministériel, pour votre grande patience, et aux collègues de l'opposition également, parce que, même si ça a été fait avec célérité, il y a eu certaines longueurs. Alors, merci pour la patience de tous et chacun. Et, sur ce, Mme la Présidente, merci également pour votre...

Une voix: ...

Mme Boulet: Ha, ha, ha! Alors, merci à tous, et bonne fin de soirée. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci beaucoup, Mme la ministre. Me permettez-vous quelques paroles?

Une voix: ...partenariat public-privé...

La présidente, Mme Danielle Doyer

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Je vais terminer le travail de cette commission. Et je veux vous remercier aussi de votre collaboration, de la bonne marche, tous les collègues, parce que c'est dans ces moments-là qu'on trouve qu'on fait oeuvre utile. Alors, la loi n° 41, vous y avez travaillé. Je me suis jointe à vous un petit peu quand le train était en marche. Alors, je vous félicite de votre travail. Je veux remercier aussi tous les collaborateurs, de près ou de loin. Mme Massé, Me Massé, bienvenue en commission, on va vous revoir pour d'autres projets de loi, assurément. Et je ne veux certainement pas oublier les chercheurs de tous les côtés, et le personnel de l'Assemblée nationale, et notre secrétaire, M. Dany Henley, qui est vigilant, parce que des fois, quand... Hein! une chance, on aurait peut-être échappé un article et demi ou deux, là. Alors, merci, M. Henley.

Et, la commission ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Nous allons avoir le plaisir de nous revoir lundi prochain, le 23 novembre, pour un autre mandat, qui concerne la faune.

(Fin de la séance à 20 h 59)