



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 20 octobre 2009 — Vol. 41 N° 24

Consultations particulières sur le projet de loi n° 41 — Loi
modifiant la Loi concernant les partenariats en matière
d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives

**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 20 octobre 2009 — Vol. 41 N° 24

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	2
M. Janvier Grondin	3
Auditions	4
Commission d'accès à l'information (CAI)	4
Remarques finales	14
M. Janvier Grondin	14
M. Stéphane Bergeron	14
Mme Julie Boulet	15
Mémoires déposés	16

Autres intervenants

Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente

M. Guy Ouellette

M. Pierre Reid

* M. Jacques Saint-Laurent, CAI

* Mme Sandra Sultana, ministère des Transports

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 20 octobre 2009 — Vol. 41 N° 24

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 41 — Loi
modifiant la Loi concernant les partenariats en matière
d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives**

(Dix heures cinq minutes)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais à M. Saint-Laurent, M. Bernier, M. Normand de bien vouloir s'avancer à la table avant qu'on commence. Merci.

Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes présentes de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 41, Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Bergeron (Verchères) remplace M. Boucher (Johnson) et M. Grondin (Beauce-Nord) remplace M. Picard (Chutes-de-la-Chaudière).

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, madame. Nous commencerons d'abord par les remarques préliminaires et nous entendrons ensuite la Commission de l'information. Sans plus tarder, Mme la ministre, je vous cède la parole. Pour les sept prochaines minutes, 7 min 30 s, la parole est à vous.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, Mme la présidente. Alors, bon matin à tous. Je vais dire: Bon début de semaine, même si on est mardi, mais c'est la première journée, à l'Assemblée nationale, de la semaine. Alors, à tous mes collègues du côté ministériel, merci d'être présents. Aux collègues de l'opposition, ça me fait grand plaisir de vous revoir. Et, aux gens, bienvenue parmi nous ce matin, les gens de la Commission de l'accès à l'information.

Alors, je suis très heureuse, Mme la Présidente, de prendre part à ces consultations particulières dans le cadre du projet de loi n° 41, qui vise à modifier la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives.

Ayant de traiter du contenu du projet de loi, permettez-moi d'abord de faire un bref survol du contexte qui nous amène ici. La Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport a été adoptée le 12 décembre 2000. Elle avait été présentée par M. Guy Chevrette, qui était à l'époque ministre des Transports. Cette loi encadre toute entente de partenariat entre le gouvernement et un partenaire privé pour la réalisation de projets de construction, de réfection ou d'exploitation

d'infrastructures de transport. Elle accorde à cet effet des pouvoirs spécifiques au ministre des Transports et au gouvernement. Elle prévoit notamment l'application du Code de la sécurité routière sur de telles infrastructures, de même que certaines dispositions concernant l'imposition de péages et leur recouvrement. Cette loi prévoit déjà l'intervention de la Société de l'assurance automobile du Québec à deux niveaux: d'abord, en regard de l'échange d'information avec le partenaire privé, le tout dans le respect des règles strictes de protection de renseignements personnels, tel que prévu à la loi concernée, puis au niveau de la suspension du droit de circuler avec un véhicule à l'égard duquel le péage est dû.

Ce bref survol de la loi en vigueur que je viens de vous faire nous permet maintenant d'aborder le vif du sujet, donc le projet de loi qui nous interpelle, le projet de loi n° 41.

Aujourd'hui, les modifications législatives qui sont envisagées concernent principalement le mode de recouvrement des sommes impayées par certains usagers, incluant la mise à jour d'une infraction au Code de la sécurité routière relativement au fait de passer sur une route à péage sans avoir payé le droit de passage, et, deuxièmement, la création d'un fonds administré par le MTQ, dans lequel les revenus de péage devront être déposés. Rappelons que l'ensemble des revenus de péage servira à payer une partie du coût du projet en PPP.

En ce qui concerne la procédure pour le recouvrement des sommes impayées, actuellement prévue aux articles 18 et suivants de la loi, c'est une procédure qui a été inspirée de loi ontarienne. Cependant, nous savons que l'approche ontarienne a mis en évidence plusieurs lacunes et difficultés quant au recouvrement des péages. Il a été constaté que ces modalités étaient lourdes, coûteuses et inefficaces. Par exemple, la loi actuelle prévoit un processus de recouvrement des sommes impayées qui peut s'échelonner sur plusieurs mois, voire jusqu'à deux ans, au bout desquels l'utilisateur fautif n'a qu'à payer la somme due, en sus de certains frais administratifs et intérêts. Il n'y a donc pas d'infraction imposée au fait de passer sans payer, et conséquemment aucune amende n'est prévue.

● (10 h 10) ●

Le projet de loi corrige cette lacune en proposant l'introduction d'une telle infraction au Code de la sécurité routière, assortie d'une amende pouvant varier entre 150 \$ et 250 \$. Ces montants s'apparentent à ceux imposés pour des infractions telles que suivre de trop près un véhicule, circuler sur une voie non autorisée ou encore emprunter une voie réservée au transport en commun. Dans ce contexte, nous pouvons facilement imaginer que l'absence d'un cadre légal et d'un système de contrôle adéquat pour supporter l'exploitation d'une route à péage électronique peut mener rapidement à la situation où les mauvais payeurs constituent une partie non négligeable de la clientèle.

En 2003, le gouvernement a adopté de nouvelles mesures concernant le recouvrement des montants dus pour des infractions au Code de la sécurité routière et aux règlements sur le stationnement dans les municipalités. Essentiellement, cette législation prévoit qu'une personne déclarée coupable d'une infraction relative au stationnement doit payer le montant de l'amende et des frais selon le jugement qui a été rendu. À défaut de paiement dans les délais prévus, la SAAQ peut suspendre le permis de conduire de la personne déclarée coupable et interdire la circulation de tous ses véhicules jusqu'à ce que le paiement soit fait.

Le projet de loi dont nous parlons aujourd'hui propose d'introduire cette même procédure. Il en résultera plus d'efficacité pour le gouvernement et le partenaire privé ainsi que plus d'équité pour tous les usagers. Cette modification à la loi aura également pour effet de faire économiser des sommes substantielles au gouvernement. En effet, puisque la SAAQ applique, depuis quelques années, la procédure dont je vous parlais il y a quelques instants, le partenaire privé pourra profiter de l'infrastructure technologique déjà mise en place. De cette façon, un coût d'implantation initial de 2,8 millions de dollars lié à une nouvelle infrastructure technologique ne sera donc plus nécessaire. De la même façon, des coûts, estimés par la SAAQ à environ 600 000 \$ par année, liés à l'entretien de l'infrastructure et à la dotation d'une réserve de financement des mises à niveau seront économisés.

Pour terminer sur ce point, j'aimerais vous illustrer rapidement comment ce nouveau processus de recouvrement des sommes impayées sera appliqué. Lorsqu'une autoroute est entièrement électronique, comme ce sera le cas pour l'autoroute 25, et qu'il y a une infraction pour non-paiement, l'usager de la route recevra d'abord un avis de paiement du partenaire privé. Il aura 30 jours pour payer la somme due ainsi que les frais administratifs. À défaut de payer dans les 30 jours suivant la réception de cet avis, il s'exposerait à recevoir un constat d'infraction assorti d'une amende. Le partenaire privé aura la responsabilité de remplir un rapport d'infraction accompagné de la photographie de la plaque d'immatriculation et de transmettre le tout au poursuivant. Par la suite, il appartiendra au ministère de la Justice de décider si des poursuites pénales doivent être intentées après avoir évalué les éléments de preuve transmis par le partenaire privé. S'il était décidé de poursuivre le contrevenant, celui-ci pourrait éventuellement être condamné par le tribunal à payer une amende variant entre 150 \$ et 250 \$.

Pour l'autoroute 30, lorsque les installations l'obligeront, comme ce sera le cas pour l'autoroute 30, les usagers devront payer tout de suite la somme due. À défaut de quoi, ils seront automatiquement en infraction. Là encore, le partenaire privé aura la responsabilité de préparer un rapport d'infraction accompagné de la photographie de la plaque d'immatriculation et de l'acheminement au poursuivant. Ce dernier pourra poursuivre le contrevenant qui serait éventuellement condamné par le tribunal à payer une amende. Cette situation devrait tout de même être peu fréquente puisque des barrières seront installées afin, entre autres, de rappeler aux automobilistes qu'ils doivent payer.

Alors, on a ici deux systèmes, qui sont très différents, sur l'autoroute 25 et sur l'autoroute 30.

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...Mme la ministre, votre sept minutes est déjà écoulé.

Mme Boulet: O.K. Il me reste une page, Mme la Présidente. Me permettez-vous?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Une page? 30 secondes. Allez.

Mme Boulet: O.K. Alors, la deuxième modification visée par le projet de loi, c'est la constitution d'un fonds spécial dans lequel sera versé le produit de péage. Alors, les ententes de partenariat prévoient que les revenus provenant du péage sont perçus par le partenaire privé pour le compte du ministère des Transports. Le partenaire privé doit déposer ces sommes dans un fonds dédié, sur une base quotidienne.

Alors, c'est important de dire que les revenus de péage devront être intégralement versés au Fonds des partenariats. En effet, le projet de loi prévoit la création d'une fiducie présumée pour mettre à l'abri les revenus de péage dans le cas où le partenaire privé ou ses sous-traitants connaîtraient des difficultés financières.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports et député de Verchères à faire ses remarques préliminaires pour une durée de six minutes.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Merci, Mme la Présidente. D'abord, à mon tour de procéder à quelques salutations. D'abord, je veux souhaiter la bienvenue et dire bonjour à Mme la ministre. Merci d'être des nôtres aujourd'hui. Salutations aux collègues du parti ministériel, à mon collègue du deuxième groupe d'opposition, M. Saint-Laurent, vos accompagnateurs, merci d'être là.

J'aimerais commencer, si vous me le permettez, Mme la Présidente, en disant que, même si ça ne fait pas directement l'objet de l'étude... du projet de loi à l'étude, la question des PPP doit nécessairement être abordée. Je me permets de saluer le changement d'attitude du gouvernement à l'égard des PPP. À l'époque où Mme Jérôme-Forget était ministre des Finances, présidente du Conseil du trésor, le gouvernement avait adopté à cet égard une position qui nous apparaissait idéologique, sinon carrément doctrinaire. Depuis le départ de Mme Jérôme-Forget, il y a un changement d'attitude notable du côté du gouvernement. On l'a vu notamment au niveau de l'abandon du recours au mode PPP pour Turcot. La présidente actuelle du Conseil du trésor a dit que les PPP ne constituaient pas une religion, alors il faut certes le saluer, ce changement d'attitude.

De notre côté, Mme la Présidente, nous n'avons pas adopté une position dogmatique concernant les PPP. La ministre a bien rappelé que c'est un gouvernement du Parti québécois qui avait proposé le projet de loi n° 164, qui a été adopté en 2000. C'est un gouvernement du Parti québécois qui avait mis en place ce qui est devenu l'Agence des PPP. C'est donc dire que nous n'avons pas une position doctrinaire à l'égard de cette problématique. Ceci dit, le contexte a changé considérablement depuis

2000. D'abord, à la lumière de l'expérience malheureuse du CHUM, nous en sommes venus à nous demander si on ne pouvait pas... si on n'assistait pas à ce même genre de distorsion, d'effet pervers au niveau des infrastructures routières qui seraient réalisées en PPP. Et nous avons dû nous résoudre, tant du côté de l'autoroute 25 que de la 30, au constat qu'effectivement il y avait eu des situations pour le moins préoccupantes, disons-le comme ça. Qui plus est, dans le contexte actuel où il est question de rumeurs, d'allégations de corruption dans le secteur de la construction, plus particulièrement de la construction routière, il y a certainement lieu d'être extrêmement prudent sur la question du recours au PPP.

D'autre part, Mme la Présidente, il y a la question de nouvelles ponctions dans la poche des contribuables en cette période de ralentissement économique. Est-ce un bon moment pour effectivement demander aux contribuables de payer davantage, alors qu'il faut qu'ils aient le maximum de sous disponibles dans leurs poches pour assurer une reprise qui soit solide, Mme la Présidente, par une plus grande consommation? Il n'en demeure pas moins qu'il y a les infrastructures qui sont présentement en voie de réalisation en mode PPP et que le gouvernement a l'obligation de donner suite aux engagements contractuels qu'il a pris à l'égard des consortiums qui s'acquittent de ces travaux.

C'est dans cette perspective, Mme la Présidente, que s'inscrit le projet de loi n° 41. Dans ce contexte, je crois qu'il importe d'adopter une position qui soit responsable. On va donc prendre en considération les points de vue qui seront exprimés dans le cadre de ces audiences qui précèdent l'adoption du principe, et à cet égard je tiens à saluer également la collaboration du gouvernement, qui a accepté que les audiences aient lieu avant l'adoption du principe, ce qui m'apparaissait être une séquence tout à fait logique. Les opinions qui seront exprimées bien sûr par la Commission d'accès à l'information aujourd'hui, les opinions des organisations qui nous ont fait parvenir des mémoires, les opinions des organisations qui avaient manifesté un intérêt à comparaître devant cette commission mais qui curieusement se sont désistées... alors, j'ose espérer qu'elles n'ont pas été incitées à se désister, mais, quoi qu'il en soit, nous allons nous intéresser aux opinions de ces organisations. Nous allons également nous intéresser aux opinions des organisations qui auraient aimé l'exprimer dans le cadre de cette commission mais qui malheureusement n'ont pas été invitées à exprimer leurs points de vue sur ce projet de loi.

Il conviendra également, Mme la Présidente, de prendre en considération un certain nombre d'observations fort pertinentes... toujours pertinentes, devrais-je dire, qui avaient été formulées, en 2007, par mon prédécesseur Serge Deslières à l'égard du projet de loi n° 36.

Il y a bien sûr des modifications que le projet de loi prévoit par rapport au projet de loi n° 36. Ce n'est pas la même mouture de projet de loi, mais il y a des observations qu'avait faites mon collègue à l'époque, qui n'ont manifestement pas été prises en considération dans cette nouvelle mouture du projet de loi, et il y aura lieu, à ce moment-là, d'en discuter avec Mme la ministre.

Et là j'y vais en vrac. Il me reste une minute?

● (10 h 20) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...secondes, une demi-minute.

M. Bergeron: Une demi-minute, alors je vais faire ça rapidement. Mais il y a toute la question du suivi des sommes qui seront perçues. Il n'y a pas de différenciation au niveau de la perception pour favoriser des transports qui soient moins dommageables pour l'environnement.

Alors, il y a toute une série de questions qu'on aura certainement l'occasion d'aborder au cours non seulement de ces audiences, mais de l'étude du projet de loi lui-même et dans les discussions informelles que nous aurons vraisemblablement avec nos amis du parti ministériel pour en arriver à une mouture du projet de loi qui soit la plus complète possible.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député.

M. Bergeron: Si vous me permettez simplement de terminer, Mme la Présidente, en disant que c'est dans cette perspective que nous entamons ces travaux aujourd'hui... Alors, je nous souhaite des travaux fructueux. Alors, à tout à l'heure.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député. J'invite maintenant le porte-parole du deuxième groupe à faire ses remarques pour 1 min 30 s.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour à vous tous. Alors, moi, les remarques qui vont être... je n'ai pas beaucoup de temps, alors elles vont être rapides.

Écoutez, je pense qu'on devrait avoir tous comme but d'en donner aux citoyens pour leur argent. Le mode de PPP, pour moi, ou public, ça ne me dérange absolument pas, pourvu qu'on va chercher le moyen le plus économique de faire des travaux. Et le citoyen, quand il en a pour son argent, normalement il est content. D'établir des péages, je me dis, si on compte tout ce que ça peut coûter d'être pris dans le trafic une heure de temps avec une automobile, demandez à n'importe qui de dire: Si ça te coûte 1 \$ pour passer sur un pont, et tu passes, et, go, tu arrives à l'ouvrage à l'heure... je pense que plusieurs vont être bien contents de le faire. J'ai vécu à Montréal un bon bout de temps et j'ai été pris dans le trafic très souvent. Alors, si on offre une alternative, un transport plus rapide, je pense que tout le monde va en être fier. Comme l'autoroute 30, c'est la même chose, tous les gens qui ont à passer dans la ville de Montréal pour aller en Ontario ou à Toronto, s'ils sont capables de passer par l'autoroute 30, bien c'est une économie pour eux autres.

Alors, moi, je pense que ça va être bienvenu dans la population. Et, comme mon collègue le disait, je pense qu'on va avoir une grosse réflexion à faire... qu'est-ce qui se passe dans le domaine de la construction présentement, parce que, quand on voit les augmentations des coûts, c'est beaucoup, et je pense que c'est ça que les citoyens présentement sont très attentifs.

Auditions

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...M. le député. Bonjour, messieurs. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour présenter l'exposé de votre organisme. Je vous demanderais de vous identifier, quand vous prenez la parole, pour les fins de transcript. Et après ça nous procéderons à 50 minutes d'échange avec les membres de la commission: 25 minutes pour le groupe formant le gouvernement, 20 minutes pour le groupe de la première opposition et cinq minutes pour le groupe de la deuxième opposition.

Messieurs de la Commission d'accès à l'information, la parole est à vous pour les 10 prochaines minutes.

Commission d'accès à l'information (CAI)

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. D'abord, permettez-moi de remercier tous les membres de la Commission des transports et de l'environnement pour cette invitation à vous soumettre quelques commentaires relatifs au projet de loi n° 41.

Je suis accompagné ce matin, à ma gauche, de Me Reno Bernier, qui est directeur de la Direction des affaires juridiques à la commission, et de M. Rémy Normand, à ma droite, qui est directeur de la Direction de l'analyse et de l'évaluation, également à la Commission, bien évidemment. Alors, je les remercie plus spécialement de leur collaboration dans la préparation du document qui vous a été distribué ce matin, je crois, qui est l'avis de la Commission concernant le projet de loi n° 41. Je m'en voudrais également de ne pas remercier les gens qui ont travaillé en collaboration avec Me Bernier, M. Normand et moi à la préparation non seulement de l'avis, mais également de la présentation de ce matin. Je pense notamment au secrétaire général, qui est avec nous aujourd'hui, Me Jean-Sébastien Desmeules, et à l'équipe de la Direction des affaires juridiques ainsi que celle de la Direction de l'analyse et de l'évaluation.

Ça m'apparaît important très rapidement de faire un petit rappel du mandat de la Commission d'accès à l'information dans un contexte de l'étude du projet de loi n° 41. Il y a plusieurs aspects qui sont évoqués, abordés dans le projet de loi n° 81... 41, plutôt, mais des aspects pour lesquels nous n'aurons pas de commentaire. Je vous rappelle simplement qu'en 1982 le législateur a défini quelle était la responsabilité de la Commission d'accès à l'information en ciblant deux aspects bien particuliers, d'une part, la protection des renseignements personnels. Le principe fondamental que nous sommes chargés de surveiller, de voir à l'application, c'est le principe de la confidentialité des renseignements personnels, principe qui sous-entend d'autres préoccupations comme celle d'une collecte de renseignements personnels uniquement lorsque c'est nécessaire de le faire, d'une utilisation des renseignements personnels uniquement lorsque c'est aux fins pour lesquelles ils ont été recueillis, d'une conservation pour une durée limitée et de l'établissement de mesures de sécurité.

Donc, c'est important de rappeler que nos commentaires, l'éclairage que nous allons apporter sera dans le cadre de cette notion de protection des renseignements personnels.

De la même façon, en 1982, le législateur a adopté la Loi sur l'accès et a prévu des règles d'accès

aux documents des organismes publics. Le principe est à l'article 9: «Toute personne qui en fait la demande a droit d'accès à un document d'un organisme public.» Donc, nous aurons tout à l'heure quelques commentaires en lien avec ce principe de l'accès, et c'est dans ce contexte-là que la commission fait des commentaires aujourd'hui. Plus tard, en 1994, le Code civil du Québec a été adopté et ce Code civil contient des principes également très importants, pour le secteur privé cette fois-ci, au niveau de la protection des renseignements personnels. Je vous rappelle simplement l'article 35, qui prévoit que «toute personne a droit au respect de sa réputation et de sa vie privée». Donc, dans les commentaires que nous présenterons tout à l'heure, nous retrouverons ces préoccupations de respect de la vie privée, de la protection des renseignements personnels non seulement dans le secteur public, mais également dans le secteur privé, puisqu'on voit, dans le projet de loi n° 41, un partage des responsabilités entre les secteurs publics et les secteurs privés.

La Commission d'accès à l'information fait son examen dans un contexte de préoccupation d'examen des risques à l'égard des citoyens, donc il s'agit pour nous de voir est-ce qu'il y a des dangers plus spécialement pour les citoyens, que ce soit en matière de protection des renseignements personnels ou en matière d'accès aux documents. C'est important de mentionner que nous avons constaté, dans l'examen du projet de loi n° 41, que différentes mesures de protection et d'accès ont déjà été élaborées. Or, on n'ignore pas que ces mesures-là sont déjà présentes. Par contre, l'examen plus attentif que nous avons fait nous conduit à faire quelques commentaires que je vous présente à l'instant.

Dans un contexte chronologique, je vous présenterais d'abord quelques commentaires sur les démarches qui seraient effectuées avant même qu'une personne ou qu'un conducteur utilise une infrastructure de transport. Alors, dans le projet de loi n° 41, on prévoit qu'il y aura la possibilité pour certaines personnes d'avoir soit un compte client ou soit utiliser un transpondeur. Or, dans ma compréhension très imparfaite, le transpondeur est un appareil électronique qui permet d'être détecté par des lecteurs à distance, et donc les lecteurs sont installés à certains endroits sur l'autoroute et permettent de détecter que Jacques est muni d'un transpondeur, est passé sur l'autoroute et donc d'impliquer, de déclencher une facturation automatique. Le compte client, lui, est un peu différent, de ma compréhension, dans le sens où, après avoir fait la lecture, par photographie, de la plaque d'immatriculation, on pourra faire le lien avec un compte client et engendrer également une facturation automatique, si j'ai bien compris le mécanisme du projet de loi n° 41.

Alors, dans ces façons de fonctionner là, que ce soit le compte client ou le transpondeur, la Commission d'accès inévitablement, constate que l'entreprise qui sera chargée de faire ça va recueillir des renseignements personnels. Elle va, on peut l'imaginer assez facilement, utiliser un formulaire quelconque pour demander aux gens qui veulent avoir un compte de s'inscrire; et la même chose avec les transpondeurs. Du point de vue de la commission, à ce moment-là, cette collecte de renseignements doit être encadrée, doit être uniquement pour les renseignements qui sont nécessaires.

On doit aussi apporter une attention particulière à la durée de conservation de ces renseignements-là, à

l'interdiction de communiquer les renseignements à des tiers et bien évidemment à toute la question de la sécurité dans la gestion de ces renseignements personnels.

● (10 h 30) ●

Sur l'aspect des transpondeurs, je me permets rapidement, également, de souligner l'importance d'envisager la possibilité qu'il y ait des transpondeurs anonymes. C'est des choses qui existent à d'autres endroits, et ça permet à une personne d'utiliser l'autoroute de façon anonyme, alors que dans le principe qui est élaboré actuellement toutes les personnes qui utiliseraient l'autoroute seraient identifiées. Or, il est important d'avoir, selon nous, la possibilité pour un citoyen d'avoir non pas un transpondeur qui correspond à un individu bien identifié, mais de pouvoir avoir un transpondeur payé à l'avance, avec le risque de le perdre, un peu comme les cartes Opus que nous avons dans les autobus, donc un transpondeur qui lui permet de circuler sur l'autoroute sans être identifié d'aucune façon.

Par ailleurs, le transpondeur, un peu à l'image de la puce électronique que nous retrouvons dans le permis de conduire Plus, devrait être exempt... ne pas contenir aucun renseignement personnel. Il est important de garder à l'esprit que, les technologies étant ce qu'elles sont, il peut y avoir des risques très importants d'interception des renseignements qui sont emmagasinés dans un transpondeur. Alors, la façon sécuritaire, selon nous, d'éviter ces risques d'interception, c'est de faire en sorte que le transpondeur ne contienne aucun renseignement personnel mais soit plutôt un code ou quelque chose d'autre qui fait en sorte que la personne qui ferait une lecture non autorisée ne pourrait pas avoir accès à quelque renseignement personnel que ce soit.

Maintenant, arrivons à l'autoroute; la personne utilise l'infrastructure de transport. Dans le projet de loi de l'autoroute 25, Mme la ministre l'a bien expliqué tout à l'heure, il n'y aura pas de poste de péage. Alors, ce seront toutes les plaques d'immatriculation qui seront photographiées, et, selon que la plaque d'immatriculation correspond à un compte client, ou correspond à un transpondeur, ou n'est pas un transpondeur ou un compte client, donc implique d'identifier quel est l'utilisateur de l'autoroute, il y aura, encore là, collecte de renseignements personnels, d'abord, collecte du numéro de plaque d'immatriculation, et le numéro de plaque d'immatriculation sera, à son tour, une clé d'entrée auprès de la Société d'assurance automobile pour les conducteurs québécois ou auprès d'autres organisations qui délivrent des certificats d'immatriculation dans d'autres provinces ou d'autres pays pour identifier le conducteur qui a utilisé l'autoroute et lui transmettre par la suite une facturation, une demande de paiement.

Or, on aura... on se souviendra que, dans le cas du transpondeur et du compte client, ce sera une facturation automatique, on prélèvera le paiement, alors que, dans le cas du citoyen qui n'a pas de compte client ou de transpondeur, ce sera plutôt, à ce moment-là, une facturation qui lui sera envoyée par la poste. C'est important de mentionner cette collecte de renseignements là auprès de la Société d'assurance automobile par les gens du secteur privé et de rappeler, à ce moment-là, les mêmes principes de protection des renseignements personnels dont on mentionnait tout à l'heure.

On me fait signe qu'il me reste très peu de temps. J'aimerais simplement mentionner qu'une fois la demande de paiement adressée à l'entreprise il y aura une possibilité de poursuite pénale, comme l'a bien expliqué la ministre tout à l'heure, et cette poursuite-là sera intentée par le Directeur des poursuites publiques à la suite d'un rapport d'infraction rédigé par un employé de l'entreprise privée. Alors, c'est quelque chose quand même d'extrêmement important et nouveau en termes de gestion et de protection des renseignements personnels.

En conclusion, Mme la Présidente, simplement rappeler que, dans cette mécanique de communication de renseignements personnels entre le secteur public et le secteur privé, du point de vue de la commission, il est très important d'assurer un lien de confiance très étanche auprès de la population, et la façon d'assurer ce lien de confiance là très étanche auprès de la population, c'est de s'assurer que les principes fondamentaux de 1982 dont je parlais au début, principe de nécessité dans la collecte des renseignements, principe de conservation scrupuleuse et uniquement pour une durée déterminée et principe de sécurité, soient bien respectés. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Saint-Laurent. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre pour les 25 prochaines minutes. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Saint-Laurent, M. Bernier et M. Normand, merci beaucoup de vous être déplacés, parce que je pense que je pense que l'accès à l'information, c'est vraiment quelque chose qui préoccupe beaucoup les Québécois comme citoyens, comme société. Et ce matin je suis très heureuse de vous voir avec nous mais d'entendre également les commentaires que vous avez à formuler.

M. Saint-Laurent, j'aimerais ça, là... En fait, ce qu'on... On a lu beaucoup puis on m'a expliqué... puis ce qu'on me dit, c'est qu'il y a une protection qui est très importante. On dit que les articles... ça va être la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé qui va s'appliquer au partenaire privé, donc l'entreprise ne peut recueillir que les renseignements nécessaires à l'objet du dossier, donc, la SAAQ, ce qu'elle va fournir, c'est le nom et l'adresse du titulaire, les éléments d'identification du véhicule et la catégorie du véhicule.

Alors, ce sont les seules informations que la SAAQ va transmettre au partenaire privé. Il est également interdit de les communiquer à un tiers ni de les utiliser à des fins non pertinentes, et elle doit prendre également des mesures de sécurité appropriées pour assurer la protection des renseignements personnels collectés. Donc, vous avez parlé des renseignements, vous avez parlé de la durée, de la sécurité, vous avez fait le tour, puis Sandra me dit que vous avez très bien compris comment ça fonctionnait, là, avec le principe de transpondeur, de compte client, sur la 25 notamment, là, alors vous avez très bien compris le fonctionnement. J'aimerais ça ce matin que vous me donniez... Il y a-tu des éléments de bonification à ce projet de loi là qui émaneraient de chez vous? Est-ce qu'il y a des choses, des éléments qui manquent? Je voyais tantôt les délais. Bon, le Code civil prévoit des délais de trois ans pour éventuel... un recours, finalement, d'une personne qui peut être accusée. Est-ce qu'on pourrait rajouter ça au projet?

Est-ce qu'il y a des éléments, là, que vous me dites M. Saint-Laurent: Ce serait important d'inscrire ça dans votre projet de loi, Mme Boulet, il y a un manque à cet endroit-là, là, puis ça nous permettrait d'être encore plus sûrs, à l'égard de la Commission d'accès à l'information? Avez-vous des éléments à nous soulever, là, qui mériteraient qu'on regarde, et qu'on puisse peut-être ajouter ou bonifier le projet de loi qui nous est présenté ce matin? Qu'est-ce qui vous préoccupe réellement et que, vous, selon vous, est peut-être absent dans le projet de loi? Soit qu'on ait des réponses, peut-être que Sandra, qui est à côté de moi, qui est la directrice du bureau des PPP, pourrait répondre, mais, advenant le cas où il y a vraiment une lacune ou un manque, est-ce que, comme gouvernement... Puis je parle ici au nom de tous parce que je pense qu'on veut que ce soit, d'abord et avant tout, bien fait. Alors est-ce qu'il y a des choses qu'on peut ajouter pour nous permettre d'être encore plus, je vais dire, blindés, en bon québécois, là, mais qu'on puisse s'assurer de bien protéger nos citoyens au Québec?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Écoutez, c'est une question très importante que vous soulevez, et j'apprécie que vous me soumettiez cette question-là.

Quand nous avons fait l'analyse du projet de loi n° 41 — et je rappelle que nous travaillons beaucoup dans ces questions de protection des renseignements personnels et d'accès aux documents — il nous est resté une question à l'esprit pendant notre examen, et cette question-là, selon nous, mériterait peut-être d'être précisée. Je ne sais pas si ça doit être exactement dans le projet de loi, mais la responsabilité première appartient à la ministre des Transports, qui, dans le contexte de la loi qui a été adoptée en 2000 et de la loi qui modifie, qui propose de modifier actuellement, envisage la possibilité de confier certaines responsabilités au secteur privé. Alors, une des questions qui nous est venue à l'esprit et pour laquelle il y a encore, à mon avis, certaines hésitations, c'est celle de savoir: Est-ce que les responsabilités qui seront confiées au privé feront en sorte qu'on appliquera la loi sur le public, comme on l'appelle, c'est-à-dire la Loi sur l'accès de 1982, puisque, dans la Loi sur l'accès de 1982 un organisme public comme le ministère des Transports peut confier, dans le cadre de l'article 67.2, un mandat, des responsabilités à une entreprise, et, à ce moment-là, l'entreprise, de façon contractuelle, doit s'engager à respecter les règles du secteur public ou, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, est-ce que ce sera la loi sur le secteur privé qui s'appliquera?

Pour nous, cette question-là aurait avantage à être vraiment bien clarifiée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, c'est bien en fait la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé qui va s'appliquer au partenaire privé. Ce que vous me dites, M. Saint-Laurent, c'est qu'il faudrait que ce soit précisé plus clairement dans le projet de loi que c'est cette loi-là qui va s'appliquer ou...

M. Saint-Laurent (Jacques): Bien, il y a...

● (10 h 40) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Peut-être juste apporter une précision additionnelle, c'est qu'au départ, Mme la ministre, les responsabilités sont entre les mains du ministère des Transports, et donc, si on se place du point de vue du citoyen, le citoyen, en termes que ce soit de transparence ou de protection de renseignements personnels, bénéficie de la protection, des avantages de la loi sur le public.

Or, dans ce sens-là, c'est bien évident que, de notre point de vue, il serait souhaitable que, malgré le fait qu'on a transféré une partie de la responsabilité ou l'entière responsabilité au secteur privé, que, pour le citoyen, il bénéficie des mêmes avantages, des mêmes droits fondamentaux. Et, dans ce sens-là, le fait qu'on officialise, qu'on confirme que c'est la loi sur le secteur public qui s'applique et non pas la loi sur le secteur privé, notamment ça a l'avantage de faire en sorte que, s'il y a des aspects de documents administratifs auxquels un citoyen devrait avoir accès auprès du ministère des Transports, ce n'est pas le fait que les activités sont entre les mains du secteur privé qui ferait en sorte que le citoyen en sera privé, de cet accès-là.

Et c'est la même chose aussi au niveau de la protection des renseignements personnels, entre autres, au niveau du délai de conservation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, si vous me permettez, Mme la Présidente, j'ai les gens ici du bureau de l'Agence des PPP qui vont répondre à M. Saint-Laurent.

Une voix: Du bureau des PPP, pas de l'agence.

Mme Boulet: Oui. Excuse-moi. Du bureau des PPP.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci de bien vouloir vous identifier, madame.

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

Alors, la loi sur la protection des renseignements personnels qui s'applique, c'est celle dans le secteur privé, puis celle-ci s'applique au partenaire privé. Donc, c'est en vertu de cette loi que les usagers pourront avoir accès à leurs dossiers. C'est l'article 27 de cette loi. Les documents du partenaire privé en lien avec le partenariat qui ne contiennent que des... pas des renseignements personnels ne sont pas admissibles, comme c'est le cas pour toute entreprise privée du Québec, O.K.? Donc, c'est vraiment la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé. Cependant, tout document, qui serait détenu par le ministère des Transports, en lien avec le partenariat pourrait faire l'objet d'une demande d'accès à l'information en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Le MTQ verra alors à obtenir le consentement du partenaire privé, le cas échéant.

Pour ce qui est de la SAAQ, c'est en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels qu'elle

est autorisée à donner au partenaire privé ces informations sans consentement de la personne concernée lorsque la communication de cette information est nécessaire à l'application d'une loi au Québec. C'est l'article 67 de cette loi.

Donc, finalement, on vous rappelle que les ententes de partenariat, pour l'information publique... les ententes mêmes sont disponibles sur Internet, donc on détient, là, tous les éléments, là, des articles de ces ententes-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. En fait, simplement préciser que, dans le contexte du travail qui est confié aux entreprises pour les infrastructures de transport, lorsque l'on mentionne qu'il serait important que la loi sur le public puisse s'appliquer, il ne s'agit pas de transformer les entreprises concernées en organismes publics, il s'agit vraiment de faire en sorte que, lorsque les entreprises détiennent des documents qui, dans un contexte où on n'aurait pas d'entreprise privée, seraient détenus par le ministère des Transports, que le citoyen bénéficie du même accès. Alors, pour vous donner un exemple, je ne voudrais pas tomber dans des considérations trop techniques, mais, lorsque l'on applique la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics dans un contexte d'entreprises, les entreprises et les organismes peuvent soulever des motifs de restriction à l'accès, et ces motifs de restriction là à l'accès... par exemple, les articles 20 et suivants prévoient des motifs relatifs au secret industriel, et des choses comme ça.

Et, dans ce contexte-là, le partenariat ne doit pas mettre de côté ses principes de confidentialité des secrets industriels ou autres, mais le ministère des Transports doit par ailleurs conserver la transparence qu'il doit avoir de principe, si vous voulez, lorsqu'il transige avec ces entreprises-là pour l'établissement des infrastructures. Et le risque que nous envisageons, c'est celui d'un problème de détention: Est-ce que les renseignements qui seraient normalement accessibles entre les mains du ministère des Transports, si ces renseignements-là sont conservés par l'entreprise... est-ce que le fait qu'ils soient conservés par l'entreprise aurait pour effet qu'ils ne seraient plus accessibles pour les citoyens?

Or, la façon d'éviter ce risque de confusion là au niveau de la détention, c'est justement de faire en sorte que ce soit clair que les obligations de l'entreprise sont les mêmes que celles du ministère des Transports et donc que c'est la loi sur le public qui s'applique, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, moi, je prends bonne note, j'aimerais ça... on va regarder plus à fond ce que vous nous apportez là comme éléments, M. Saint-Laurent, je pense que ça mérite d'être regardé. On parle qu'il y a un élément de... en fait, ce qui s'est fait là, c'est comme ça que ça se fait partout ailleurs lorsqu'il y a des ententes de partenariat avec le privé. Maintenant, est-ce qu'en allant avec la loi publique... quels sont les avantages, les... On va le regarder, M. Saint-Laurent, je m'engage, là, à faire cette vérification-là.

Maintenant, je vais laisser... je pense que j'ai des collègues qui auraient un intérêt également à vous poser quelques questions, alors je vais leur laisser la parole, si vous me permettez.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. M. Saint-Laurent, M. Bernier, M. Normand, bonjour. C'est toujours très agréable de vous revoir puis de vous recevoir aussi en commission.

Une voix: ...

M. Ouellette: Ça va? O.K. J'ai lu avec grand intérêt votre mémoire, puis il y a plusieurs éléments qui ressortent particulièrement de votre présentation écourtée, parce que, là, on a manqué de temps, là, mais je vais vouloir en savoir un peu plus, particulièrement au niveau des délais de conservation.

Dans mon ancienne vie, j'avais à me rendre régulièrement à la cour particulièrement pour témoigner dans différentes causes autant civiles que criminelles, et les renseignements personnels, oui, c'est une chose... Je vais avoir deux questions en fait pour vous. Je suis un peu dans le néant par rapport au transpondeur anonyme, là. Vous parlez de droit d'accès à l'information, vous parlez de renseignement minimal, mais, d'un autre côté, là, là, vous nous avez parlé d'un autre transpondeur qui va être complètement anonyme, qu'on ne pourra pas détecter ou qu'on... qui va avoir un minimum d'informations. Je vais vouloir avoir un petit peu plus de détails par rapport au transpondeur anonyme, mais ma première question va toucher particulièrement les délais de conservation. Vous en avez abondamment traité. Et, bon, les caméras vont prendre... ça peut être des délais de conservation pour les éléments qui vont faire partie du dossier client ou qui vont faire partie du dossier du transpondeur, mais je pense beaucoup plus, moi, à la photo, prise, d'une infraction. Et on sait que, le Code civil, en cas de consultation tardive ou en cas de contestation tardive, c'est trois ans.

D'un autre côté, il y a une entente de partenariat, la SAAQ, avec les partenaires privés, qui dit qu'ils vont devoir fournir certains éléments, la ministre en a parlé, des éléments minimalistes, mais des éléments quand même. Et, eux, dans l'entente privée, on parle d'un délai de 90 jours, où est-ce qu'ils vont garder une trace. Je vois fort bien, moi... la journée qu'on va se ramasser à la cour, on va avoir un problème, là. C'est que, là, la SAAQ ne pourra pas être en mesure de dire... parce qu'ils ont gardé ça 90 jours, ils n'auront plus de trace de rien nulle part.

La photo, qui est l'élément de preuve, la pièce maîtresse... je veux vous entendre par rapport à la photo: Je la garde combien de temps? Je me fie-tu au Code civil? Je me fie-tu à d'autres lois? Faut-u que j'y pense quand on étudiera le projet de loi n° 41? Vous devez sûrement avoir certaines suggestions ou certaines recommandations, surtout qu'au moins à quatre reprises vous avez parlé de la conservation des documents, conservation des informations. Ce serait intéressant que je puisse vous entendre là-dessus pour ma première question.

Puis, ma deuxième question, d'élaborer un peu plus sur les transpondeurs anonymes, parce que ça, ça m'a fatigué un peu.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. D'abord, peut-être sur le délai de conservation,

la Loi sur l'accès de 1982 et également celle de 1994 dans le secteur privé à ce sujet-là sont, selon moi, très, très bien conçues dans le sens où le principe fondamental, c'est la notion de nécessité.

Or, la durée de conservation, si elle n'est pas autrement prévue, là, doit avoir un lien avec la nécessité. On mentionnait tout à l'heure que, pour l'autoroute 25, tout... toutes les plaques d'immatriculation vont être photographiées. Or, on s'entend, je pense, pour dire qu'il y a quand même un bon nombre de ces plaques d'immatriculation là qui ne seront... qui ne correspondront pas à des personnes en infraction, c'est-à-dire qu'on va envoyer la demande de paiement, on va recevoir le paiement, et l'affaire est classée. Donc, dans ce sens-là, si on reprend la logique de la nécessité, à partir du moment où on a reçu le paiement, soit que la personne a un compte client, soit qu'elle a tout simplement fait parvenir son paiement, il n'y a plus de nécessité de conserver cette image-là de la plaque d'immatriculation ou des renseignements personnels correspondant à cette plaque d'immatriculation là qui ont servi à envoyer une demande de paiement.

Dans les cas où il y aurait défaut de paiement, bien là vous imaginez bien que la nécessité se prolonge parce que, tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas une décision qui est rendue sur le constat d'infraction par le tribunal, la conservation est nécessaire. Donc, le délai de trois mois ou de 90 jours se trouve en quelque sorte prolongé par le fait qu'il n'y a pas, à ce moment-là, de paiement qui a été effectué, et donc il faut continuer à conserver, pour les fins de la preuve devant le tribunal, le cas échéant, ou au moment d'un paiement... Peut-être que la personne se raviserà à un moment donné au cours des procédures et paiera, mais, tant et aussi longtemps que le dossier n'est pas terminé en termes de recouvrement du montant du péage, la nécessité demeure.

Donc, c'est la façon de réfléchir, si vous voulez, la logique qui sous-tend le fait de détruire, mais c'est une destruction uniquement lorsque le renseignement n'est plus nécessaire.

● (10 h 50) ●

M. Ouellette: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): La deuxième question.

M. Ouellette: Juste avant que vous alliez à la deuxième question, en sous-question à votre réponse, c'est que... est-ce que ça doit être inclus dans le projet de loi? Est-ce que je dois le mentionner à quelque part ou je laisse au bon vouloir du partenariat privé ou au bon vouloir d'une instance quelconque, là, de s'assurer qu'il y a un suivi au niveau de la conservation des éléments de preuve?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. C'est une question très, très pertinente. Dans le fond, la logique actuelle du projet de loi, si je le comprends bien, c'est de dire: On ne laissera pas la possibilité qu'il y ait une conservation indéterminée en termes de temps. On a fixé des durées maximums en termes de délai, là, le trois mois dont on parlait tout à l'heure. Donc ça, c'est dans les cas où justement

l'élément nécessité est disparu, on n'a plus besoin des informations et on vient dire: Il y a un délai maximum de trois mois pour les conserver, à ce moment-là. Donc, c'est sûr que, du point de vue de la protection des renseignements personnels et de la commission, ce que la commission préconise dans chaque cas, c'est une conservation qui soit la plus courte possible après que la nécessité soit terminée. Outre ça, je ne crois pas que ce soit nécessaire d'apporter des précisions dans le projet de loi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): La réponse à sa deuxième question, M. Saint-Laurent?

Une voix: ...

M. Saint-Laurent (Jacques): Oui. Merci, Mme la Présidente. Sur la question des transpondeurs, pour essayer peut-être d'expliquer différemment, c'est que, si on avait des postes de péage, ce serait possible de payer en argent comptant pour passer sur l'autoroute. Et donc le fait que je suis passé sur l'autoroute 25 le dimanche 18 octobre est complètement... est incognito, alors que, dans le système actuel qui est proposé, toutes les plaques d'immatriculation sont photographiées, donc je pourrais savoir que Jacques a circulé sur l'autoroute 25 le 18 octobre 2009, pour prolonger mon exemple. Et ça, inévitablement c'est une intrusion dans la vie privée des gens parce qu'on a le droit fondamental de pouvoir circuler incognito non seulement sur l'autoroute 25, mais dans la plupart des parcs publics au Québec.

Alors, pour corriger cette intrusion dans la vie privée, la proposition que nous faisons, c'est celle de dire: Ayons un transpondeur qui correspond à de l'argent comptant. Alors, l'avantage du transpondeur, c'est qu'au lieu de verser l'argent dans le gobelet, là, si vous voulez, le panier à l'autoroute de péage, c'est que c'est lu de façon électronique, un peu comme une carte pour ouvrir les portes, là, mais la distance de lecture est beaucoup plus longue. Alors, j'ai le transpondeur accroché après mon pare-soleil, je circule à 100 km/h, et le lecteur est assez sensible, si vous voulez, pour capter le transpondeur immédiatement. Je n'ai pas besoin de m'arrêter, je n'ai pas besoin de m'approcher du lecteur, il y a une distance.

Et la façon qui est proposée pour que ce soit anonyme, c'est qu'au lieu d'avoir un transpondeur qui correspond à l'identité de Jacques on a un transpondeur qui est complètement anonyme, payé à l'avance, avec le risque que je le perde ou que je me le fasse voler, ce transpondeur-là.

M. Ouellette: Oui. En sous-question...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: En sous-question, Mme la Présidente: Un peu comme un téléphone à la carte, là?

M. Saint-Laurent (Jacques): ...un peu comme la carte d'appel, effectivement.

M. Ouellette: O.K. Donc, vous allez faire le délice du crime organisé, là, c'est sûr, avec votre transpondeur anonyme, là. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il y a d'autres questions sur...

M. Ouellette: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Est-ce qu'il y a d'autres questions, Mme la ministre?

Mme Boulet: ...revenir, M. Saint-Laurent, sur ce que vous avancez, là. C'est comme si quelqu'un achetait des crédits finalement sur son transpondeur, il mettait déjà, mettons, un 200 \$ puis il disait: Moi, là, épuisez les premiers 200 \$ puis achalez-moi pas, puis après ça je remets de l'argent, un peu comme une carte quand on fait des appels, là...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...une carte d'appel ou... Mais, à ce moment-là, le transpondeur, il correspond tout de même à l'identité d'un véhicule, là, même s'il n'y a pas de facture qui lui est envoyée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): En fait, l'idée qui est derrière ça, c'est d'avoir vraiment un transpondeur qui, comme vous le donnez en exemple, ressemble à une carte d'appel qu'on achète à 20 \$ ou 50 \$ et qu'on peut utiliser n'importe où. Donc, ce document-là, cette carte d'appel là ou ce transpondeur-là est complètement anonyme, et on le place sur le pare-brise. Et, à ce moment-là, le coût de la circulation sur l'infrastructure de transport est pompé, si vous voulez, électroniquement jusqu'à épuisement, jusqu'à zéro, et il y a ce qu'on a vu ailleurs dans d'autres provinces, c'est qu'il y a un mécanisme d'alerte, là: lorsqu'il reste à peu près 10 \$ ou un petit peu moins, le transpondeur avertit: Bien là, il faudrait faire le plein, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser Mme Sandra... parce que les gens qui connaissent encore mieux ça que nous, là, semblent dire, là, qu'il pourrait y avoir une problématique entre l'identification des véhicules, si c'est un véhicule ordinaire ou un camion. Un camion ne coûte pas le même prix qu'un véhicule ordinaire. Quelqu'un pourrait acheter un transpondeur ou des charges d'un transpondeur régulier, alors qu'il circule avec un camion, alors il pourrait y avoir une problématique à ce niveau-là, là, où les gens pourraient utiliser un transpondeur qui ne correspond pas au véhicule qu'ils utilisent.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Consentement pour madame... Consentement?

Des voix: Consentement.

Mme Boulet: C'était juste une question, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y. Bien vous identifier.

Mme Sultana (Sandra): Oui. Sandra Sultana, bureau... directrice du bureau des partenariats public-privé. Alors, juste un élément, là, on porte votre attention que la personne identifiable est le propriétaire du véhicule, non pas l'utilisateur ou les personnes qui circulent dans la voiture. Donc, c'est vraiment le propriétaire. Donc, il y a un... il n'y a pas un lien direct entre le véhicule qui passe et l'utilisateur, donc il y a un élément là qui n'est pas direct. Et, comme Mme la ministre disait aussi, pour un transpondeur qui serait anonyme, il y a une difficulté de lecture et de conciliation avec le type de véhicule, les tarifs pour les camions n'étant pas les mêmes que pour les véhicules passagers.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Ce que nous avons pu voir dans d'autres organisations, c'est que le transpondeur anonyme, pour reprendre l'expression, n'est disponible que pour les véhicules de promenade et non pas pour les autres véhicules.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre, il vous reste deux minutes.

Mme Boulet: M. Saint-Laurent, moi, je prends ça en note, là, votre transpondeur anonyme, puis on va regarder, voir si c'est faisable.

M. Saint-Laurent (Jacques): ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Moi, c'est correct.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député d'Orford, il vous reste deux minutes.

M. Reid: C'est juste une remarque très courte. Parce que le permis Plus que vous avez mentionné ne correspond pas tout à fait, ce n'est pas la même problématique, mais ce n'est pas un porte-monnaie électronique, évidemment, mais il y a une anonymité, dans ce sens que le permis Plus ne contient aucune information personnelle mais plutôt un numéro codé. Et les douaniers n'ont pas l'information non plus. L'information réside dans un ministère. Elle est donc très, très protégée et elle n'est accessible que lorsqu'effectivement il y a quelqu'un qui passe. Et, dans ce sens-là, il y a une protection. On avait regardé ça en commission. D'ailleurs, vous nous aviez aidés à comprendre. Et c'est un élément possible aussi, là, si on ne peut pas aller avec le porte-monnaie électronique, là, qui a été décrit, c'est un élément aussi qui pourrait augmenter le niveau de protection de...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député d'Orford. Je passe maintenant la parole au député de Verchères et porte-parole de l'opposition officielle, pour les 20 prochaines minutes. M. le député.

M. Bergeron: Merci, Mme la... Je vais faire du pouce sur la question qui vient d'être posée. D'abord, encore une fois, bonjour, messieurs. Sur la question des transpondeurs, vous disiez que ces transpondeurs anonymes

ne seraient, par exemple, disponibles qu'aux véhicules de promenade. Mettons, moi, que je suis routier, là, je suis conducteur de camion puis je décide d'acheter un transpondeur pour mon véhicule de promenade. Qu'est-ce qui m'empêche de prendre ce transpondeur-là puis de l'installer dans mon camion?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.
● (11 heures) ●

M. Saint-Laurent (Jacques): Bien, il faudrait, je pense, Mme la Présidente, prévoir un mécanisme de contrôle à ce sujet-là, là. Rappelons-nous qu'il y a une photographie des véhicules. Et, le mécanisme, je n'en connais pas tous les détails technologiques, là, mais ce que l'on peut comprendre à ce stade-ci, c'est que le mécanisme de photographie, et la tarification qui s'ensuit, tient compte du véhicule.

Or, il y a une photographie de la plaque, mais il y a aussi une identification du type de véhicule qui est concerné. Parce que la facturation pour un véhicule de promenade, sans égard au transpondeur, la facturation pour un véhicule de promenade n'est pas la même que la facturation pour un véhicule qui a plusieurs essieux et qui a une certaine hauteur, si mon souvenir est bon. Donc, on est déjà en mesure d'identifier, via les photos, le véhicule ou le type de véhicule qui est concerné. Donc, peut-être, comme point de vue technologique, là, il serait possible de discriminer entre le transpondeur correspondant à un véhicule de promenade et le transpondeur qui serait utilisé pour un mauvais véhicule.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Bien, justement, par rapport à la photographie, Mme la Présidente, lors des débats, en 2000, les avis de la commission avaient mené à un amendement à l'article 14 pour que la preuve photographique ne porte que sur la plaque d'immatriculation.

Or, cet article a été retiré dans le projet de loi n° 41. En contrepartie, on modifie le Code de la sécurité routière à l'article 592.4 en soulignant que la photographie doit montrer la plaque d'immatriculation du véhicule sans qu'il soit possible d'identifier les occupants du véhicule. Est-ce que c'est équivalent à ce que vous aviez demandé? Est-ce que c'est suffisant? Si on n'identifie pas les gens à l'intérieur du véhicule, si on fait une photographie de l'ensemble du véhicule, comme vous l'aviez... comme vous venez de l'évoquer, est-ce qu'on ne risque pas d'être capable d'identifier l'occupant du véhicule, est-ce qu'on ne risque pas d'être capable d'identifier le nombre d'occupants à l'intérieur du véhicule, le sexe des occupants à l'intérieur du véhicule?

Alors, est-ce que les dispositions qu'on a dans le projet de loi n° 41 ne posent pas le même problème que celui que vous aviez identifié en 2000?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Oui, Mme la Présidente. Écoutez, d'abord précisez que l'article 592.5 qui est proposé par le projet de loi n° 41 est en cohérence, en conformité avec l'article 592.1 du Code de la sécurité routière, qui est déjà en vigueur et qui concerne le

photoradar pour les infractions au Code de la sécurité routière, donc vous avez la même réserve qui prévoit que la photographie doit montrer la plaque d'immatriculation du véhicule sans qu'il soit possible d'identifier les occupants.

Pour ce qui est de la mécanique actuelle du projet de loi n° 41 concernant les types de véhicule, je ne sais pas précisément. Il faudrait peut-être demander à Mme la ministre ou à Mme sa collaboratrice, là, comment on fera pour identifier le type de véhicule. J'ai lu qu'on serait en mesure d'identifier le type de véhicule parce que la tarification ne sera pas la même, mais je ne sais pas comment cette identification-là sera faite.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la ministre disait tout à l'heure que la mécanique qui est mise en place sera, à toutes fins utiles, la même que celle observée à l'échelle des autres juridictions en Amérique du Nord. Ce que je comprends de ce que vous nous avez dit cependant, c'est que le corpus législatif québécois est peut-être différent de ce qui se passe ailleurs en Amérique du Nord. Et je ne suis pas un spécialiste des lois touchant la protection des renseignements personnels, mais ai-je raison de comprendre, de ce que vous dites, que la loi de 1982 est plus précise, est plus... permet davantage un accès à son dossier, de la part des citoyens, permet une plus grande protection des renseignements personnels des citoyens que la loi de 1994 qui s'applique au privé et que ce que vous recommandez somme toute, c'est que, comme il y a une délégation de pouvoirs du gouvernement à un mandataire privé, que ce mandataire privé soit investi des mêmes obligations que le ministère qui se décharge d'un certain nombre de ses responsabilités à l'égard de ce mandataire?

Est-ce que je fais une bonne lecture de ce que vous nous recommandez?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. En fait, la loi de 1982 a établi les deux principes fondamentaux avec lesquels nous continuons à travailler maintenant, d'abord, le principe de l'accès, de la transparence aux documents des organismes publics. Et inévitablement, quand on a élaboré le principe de l'accès aux documents des organismes publics, le législateur à l'époque était bien conscient que ces documents-là contiennent, dans plusieurs cas, des renseignements personnels sur des individus, et donc on a en même temps prévu des règles de protection des renseignements personnels que contiennent ces documents des organismes publics là.

Alors ça, c'est le principe de la loi de 1982, qui est une loi qui ne concerne que le secteur public. Or, à ce moment-là, il n'était pas question d'apporter des règles ou de prévoir des règles dans le secteur privé, et ce n'est qu'avec l'arrivée du nouveau Code civil en 1994 et de l'adoption de la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé qu'on est venu encadrer la gestion des renseignements personnels dans le secteur privé. En 1994, quand on a fait le secteur privé, je pense qu'on peut comprendre qu'il n'était pas question de prévoir l'accès aux documents des entreprises. Donc, il n'y a pas de loi d'accès aux documents

des entreprises. On ne pourrait pas, dans un contexte de demande d'accès, dire à, je ne sais pas moi, à telle ou telle entreprise: Bien là, votre technique de construction des ponts, on veut en avoir une copie pour pouvoir, nous aussi, s'en servir dans d'autres constructions.

Alors, les secrets industriels dont je parlais tout à l'heure, c'est quelque chose qui est respecté. Et donc, au niveau du secteur privé, il n'y a pas de règle d'accès, il n'y a que des règles de protection des renseignements personnels.

Dans le contexte actuel, un peu comme c'était le cas, en 2004, pour la loi sur les PPP, on introduit le concept de confier à l'entreprise privée des responsabilités initialement dévolues au secteur public. Alors, le fait qu'on confie au secteur privé des responsabilités initialement dévolues au secteur public, la préoccupation qu'exprime la Commission, c'est simplement de dire: Bien, il ne faudrait pas que dans l'opération les droits d'accès des citoyens dans le secteur public disparaissent par le transfert au secteur privé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je vous repose ma question: Est-ce à dire que ce que vous nous recommandez, c'est, comme il y a une dévolution de pouvoir à un mandataire privé, que ce mandataire privé soit investi également des mêmes obligations que celles qui incombent au gouvernement, qui a dévolu un certain nombre de pouvoirs, un certain nombre de responsabilités à ce mandataire?

M. Saint-Laurent (Jacques): Avec la réserve...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Oui. Merci, Mme la Présidente. Avec la réserve tout de même que ces mêmes obligations là de transparence — disons-le comme ça — concernent les documents administratifs au sens documents publics et non pas les documents d'entreprise. Il ne faudrait pas indirectement qu'on soit en train de rendre accessibles — je reprends mon exemple de tout à l'heure — les techniques de construction d'un pont qui appartiennent à une entreprise et qui sont confidentielles.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mme la Présidente, dans le document qui nous a été remis ce matin, vous évoquez une difficulté concernant la transmission du numéro de dossier de la SAQ... SAAQ, pardon, au mandataire privé et venez même à suggérer que, plutôt que de transmettre le numéro au mandataire, que la SAAQ ne fasse que de valider les informations que le mandataire a entre ses mains. Est-ce qu'on ne pourrait pas s'imaginer, advenant un non-paiement, que ce soit la SAQ qui... la SAAQ, dis-je, qui envoie un état de compte ou envoie une pénalité, plutôt que le mandataire privé? Puis je fais un lien avec le point n° 3 dans lequel vous dites que «la rédaction de rapports d'infraction par un employé du secteur privé constitue une situation exceptionnelle». Est-ce qu'en confiant à la SAAQ cette responsabilité plutôt qu'au mandataire on

ne vient pas corriger ces deux problèmes que vous évoquez dans votre document? On ne «viendrait» pas... parce qu'il faut utiliser le conditionnel.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Oui. Merci, Mme la Présidente. En fait, la ministre... Mme la ministre l'a expliqué tout à l'heure, on comprend bien du projet de loi n° 41 qu'il y a un souci d'efficacité et de rapidité dans la perception des montants de péage. Tout en ayant à l'esprit ce souci, en respectant ce souci, la proposition qui est faite à l'égard du numéro de dossier de la personne qui détient l'immatriculation va peut-être un peu loin. Il ne s'agit pas... Je ne crois pas que ce serait souhaitable de confier à la Société d'assurance automobile la responsabilité de percevoir les montants de péage, mais je pense que ce serait...

M. Bergeron: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères, un à la fois.

● (11 h 10) ●

M. Bergeron: Ce n'est pas ce que je dis. Ce que je dis, c'est qu'advenant un défaut de paiement... Et là, à ce moment-là, le mandataire demande le numéro de dossier à la SAAQ qui lui transmet le numéro de dossier, puis le mandataire, à ce moment-là, envoie un avis d'infraction.

Au moment où il y aurait défaut de paiement, plutôt que de demander au mandataire de demander le numéro à la SAAQ puis ensuite faire... émettre l'avis d'infraction, je soulève vos deux préoccupations, est-ce que ce ne serait pas mieux qu'en cas de défaut de paiement ce soit la SAAQ qui émette l'avis d'infraction? J'émetts une hypothèse.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Bien, ça devient, d'un point de vue administratif... Je pense que, du point de vue de la cueillette de renseignements personnels, le partenaire a le numéro de plaque d'immatriculation.

Avec le numéro de plaque d'immatriculation, c'est la clé d'entrée à la Société de l'assurance automobile pour connaître le nom, l'adresse, les renseignements, dont parlait Mme la ministre tout à l'heure, pour pouvoir envoyer la demande de paiement. L'hypothèse qu'on explique, c'est que dans certains cas le détenteur de la plaque d'immatriculation aura peut-être changé de véhicule, par exemple, et, ayant changé de véhicule, ce ne sera plus le même numéro de plaque, possiblement. Et donc, là, une façon simplifiée de pouvoir faire le lien entre le titulaire, c'est d'avoir le numéro de dossier. Par contre, à notre avis, ce numéro de dossier là qui correspond au numéro de permis de conduire, c'est une information additionnelle qu'on communique au partenaire privé. Et, si on fait la balance des inconvénients, si vous voulez, le besoin d'avoir cette information-là par rapport à l'inconvénient que ça présente, la commission n'est pas convaincue que ce soit vraiment utile de faire ça, parce que la Société de l'assurance automobile, même si le propriétaire a changé de véhicule, est en mesure de retracer, sans avoir à donner le numéro de permis de

conduire au partenaire, est en mesure de retracer le propriétaire et les coordonnées du propriétaire.

Donc, c'est sûr que c'est un effort additionnel pour la société de faire une recherche lorsqu'il y a un changement de propriétaire, mais, à notre avis, c'est préférable de laisser la responsabilité de faire la recherche entre les mains de la SAAQ que de donner une information quand même passablement sensible au partenaire, qu'est le numéro de permis de conduire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci de cette précision. Je reviens, à ce moment-là, sur la question de la rédaction du rapport d'infraction par un employé du secteur privé, qui constitue, selon vous, une situation exceptionnelle. Vous nous appelez à une grande prudence dans les lignes qui suivent, sans donner de suggestion de ce qui pourrait être fait. Alors, dans un souci de faire en sorte que nous fassions preuve d'une grande prudence, auriez-vous une suggestion à nous formuler par rapport à cette préoccupation, que vous exposez, à l'égard du fait que des employés du secteur privé en viendraient à rédiger des rapports d'infraction?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Oui, il y a une suggestion. Il y en a même deux.

C'est que, d'abord et avant tout, c'est toujours le partage de responsabilités — et on en parle depuis le début de notre discussion — entre le secteur public et le secteur privé, et là on fait ce qui nous semble un pas additionnel, c'est qu'on dit: Ce qui normalement relevait d'un agent de la paix, dans les cas d'infraction au Code de la sécurité routière, ou d'autres officiers publics, maintenant on va demander à un employé d'un partenaire de rédiger un rapport d'infraction. Et le fait de rédiger un rapport d'infraction, c'est un geste qui s'apparente énormément à un geste d'une autorité publique. Alors, c'est important que l'employé en question soit conscient de la responsabilité publique qui lui est confiée. Or, est-ce que ça doit impliquer une modification législative? Pas nécessairement, mais c'est important que l'employé public qui sera désigné par la ministre éventuellement pour faire... l'employé privé, je devrais dire, qui sera désigné par la ministre pour faire ça comprenne bien la responsabilité qui lui incombe dans ce contexte-là.

M. Bergeron: ...c'est un simple voeu, ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça, ce n'est qu'un simple voeu. En bout de piste, on n'a aucune assurance que l'employé va bien comprendre les incidences du rôle qu'on lui confie, là.

M. Saint-Laurent (Jacques): ...m'amène...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Ça m'amène au deuxième commentaire que j'allais introduire — votre question est pertinente — c'est celui de dire: Le projet de loi pourrait prévoir ou préciser, dans le cadre de vos discussions, l'importance et la responsabilité pour le ministère des Transports d'exercer un suivi, d'exercer un contrôle périodique sur ces activités-là, autrement dit, de ne pas déléguer la responsabilité en matière de rédaction de rapports d'infraction et ensuite d'espérer que tout se passera bien, mais d'introduire une responsabilité de contrôle et de suivi de ces activités-là pour faire un bilan périodique et voir justement est-ce qu'il y a des mesures correctives à apporter ou est-ce que tout se passe correctement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, en 2000, une autre préoccupation de la commission était que le mandataire pouvait recueillir des informations auprès de tout organisme ou tout gouvernement. Je sais que vous évoquez le fait qu'il va y avoir demande d'information auprès des autres autorités nord-américaines qui émettent des plaques d'immatriculation. Je ne sais pas si on a l'assurance qu'on pourra obtenir ces informations-là de la part des autres autorités ailleurs en Amérique du Nord, donc qu'on pourra effectivement aller chercher les sommes équivalentes ou correspondant à des passages, mais il y a des changements qui ont été apportés... qui semblent avoir été apportés au projet de loi n° 41, puisqu'on parle des dossiers de la SAAQ ou, selon le cas, de registres tenus par l'autorité compétente responsable de l'immatriculation des véhicules routiers.

Est-ce que ces changements apportés au projet de loi n° 41 répondent aux objections ou aux préoccupations que vous aviez exprimées en 2000?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Les modifications apportées au projet de loi n° 41 sur la question de la collecte des renseignements personnels apportent une réponse en identifiant les endroits où on peut aller chercher les informations à l'extérieur du Québec.

Là où la commission avait exprimé des réserves quand même importantes à l'époque, et ces réserves-là sont toujours présentes, là, c'est le fait qu'on donne la possibilité au partenaire privé d'aller chercher les informations, c'est le début de l'article 15, d'aller chercher les informations auprès de tout gouvernement ou organisme. Or, naturellement, lorsqu'on isole ce bout de phrase de l'article 15, où on voit qu'on peut aller chercher les informations auprès de tout gouvernement ou organisme, c'est passablement large. Et, dans ce sens-là, je parlais tout à l'heure d'un suivi à exercer, parfois la solution facile qui nous vient à l'esprit, parce que le fichier de la société d'assurance maladie... de la Régie de l'assurance maladie du Québec est un fichier extrêmement à jour... Or, on est parfois tenté, dans un contexte de facilité, de s'adresser à la RAMQ pour avoir des informations. Alors, dans ce contexte-là, je ne pense pas que ce soit l'objectif envisagé par la ministre, de faire en sorte que les partenaires privés s'adressent à la RAMQ pour avoir les informations.

Tel que rédigé, les partenaires pourraient s'adresser à la RAMQ, alors c'est quand même très large, là, comme façon de rédiger, mais ce n'est pas modifié par le projet de loi n° 41.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères, il vous reste 1 min 30 s.

M. Bergeron: Si je comprends bien, vous souhaiteriez peut-être une petite précision à ce niveau-là pour éviter effectivement qu'on puisse avoir recours ou qu'un mandataire privé... un partenaire privé puisse aller chercher des informations dans d'autres fichiers du gouvernement du Québec qui seraient plus ou moins pertinents?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent, une minute.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Ce que je serais porté à suggérer aux membres de la Commission des transports et de l'environnement, c'est d'obtenir des explications pertinentes à ce sujet-là pour voir quelle est la justification de cette rédaction-là. Et, je reviens à ce que je vous mentionnais il y a quelques minutes au sujet de l'exercice d'un contrôle et d'un suivi, peut-être faire en sorte que le projet de loi n° 41 impose au ministère des Transports une obligation d'effectuer périodiquement un suivi rigoureux du respect de la protection des données.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Saint-Laurent. Je cède maintenant la parole au deuxième groupe d'opposition pour les cinq prochaines minutes.

M. Grondin: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, Mme la Présidente. Moi, je me pose la question: Qu'est-ce qui va arriver, vu que nos touristes qui vont venir ici, au Québec, que ce soient des... qui passent dans ces... ils n'en auront peut-être pas, de transpondeur? Comment on va les collecter?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Bien — merci, Mme la Présidente — ce que je comprends, M. le député de Beauce, c'est que la photographie, c'est la porte d'entrée, là, c'est la clé qui nous permet d'identifier un véhicule.

Or, si on a une photographie d'une plaque d'immatriculation du Wisconsin, Mme la ministre pourrait en parler de façon beaucoup plus précise que moi, mais il y a de très nombreuses ententes entre la Société d'assurance automobile, et le ministère, et les autres sociétés canadiennes et américaines, de telle sorte que, dans la plupart des cas, il y a une possibilité d'aller chercher l'information, d'identifier le propriétaire du véhicule du Wisconsin dans le cadre de l'entente conclue entre la société, le gouvernement du Québec et l'État du Wisconsin et donc ensuite d'envoyer la demande de paiement et d'espérer que le paiement rentre, par la suite.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauce-Nord.

● (11 h 20) ●

M. Grondin: Bien, c'était un peu ma deuxième question. Ça va être quand même assez rough d'aller les chercher au Wisconsin quand ils vont être passés. Parce que, quand on va... Quand on va, comme touristes, en Europe ou aux États-Unis, on passe sur des autoroutes à péage, on a... mais il reste qu'on paie.

Une voix: ...

M. Grondin: Hein?

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Écoutez, je pense que ce n'est pas la bonne personne qui m'a répondu. Mais c'est parce que, quand on va... mettons, on monte en Floride, on va passer sur plusieurs routes à péage, mais on paie quand on sort. Mais ici on n'aura pas de... on n'a pas de barrière, c'est tout sur un transpondeur.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Merci, Mme la Présidente. Peut-être que...

M. Grondin: C'est beau. J'ai eu ma réponse.

M. Saint-Laurent (Jacques): ...je pourrais suggérer que la réponse soit plus fournie par la ministre.

M. Grondin: Elle m'a répondu.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je pense que ce n'est pas tout à fait comme ça que ça se passe, à moins qu'il y ait consentement. On peut demander à Mme la ministre de répondre.

M. Grondin: Bien, l'important, c'est d'avoir une réponse, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il y a consentement, M. le député de Verchères, pour que Mme la ministre réponde?

Mme Boulet: Essentiellement...

M. Grondin: Bien oui.

Mme Boulet: Oui, si vous me permettez.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y.

Mme Boulet: Essentiellement, les véhicules étrangers vont circuler beaucoup plus sur la 30 que sur la 25. Sur la 25, on estime que ce sera, en tout cas en grande partie, du réseau local. Mais, sur la 30, s'il y a des étrangers, bien il y a un barrage comme sur les postes de péage que vous voyez sur les autoroutes américaines.

Alors, les gens vont pouvoir payer sur place pour traverser le pont sur l'autoroute 30.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de Beauce-Nord.

Une voix: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mais, pour les quelques-uns véhicules étrangers qui vont passer sur l'autoroute 25, c'est ça, l'objet de la question de notre collègue, peut-être une précision.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme la ministre.

Mme Boulet: Il y a des ententes qui... avec les départements des États américains qui sont limitrophes. Alors, il y a des ententes puis il y aura de la facturation qui sera acheminée à ces citoyens-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Deuxième question: Est-ce que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...présents, s'il vous plaît, et non pas à la ministre.

M. Grondin: Aux membres de la commission. Est-ce que le ministère des Transports va avoir le droit ou de... Tous les automobilistes qui vont passer et qui vont être photographiés... On le sait, l'an passé, on avait une étude qui nous disait qu'il y avait plusieurs automobilistes qui étaient illégaux, qui se promenaient avec des plaques qui n'étaient pas payées. Est-ce qu'ils vont pouvoir se servir de ces renseignements-là pour aller les faire payer, là? Parce que, si on a plusieurs personnes qui se promènent, qui n'ont pas payé leurs enregistrements d'automobile, bien, écoutez, je pense que c'est toute la société qui a à payer pur eux autres. Est-ce qu'on va pouvoir se servir de ces renseignements-là? Parce que, j'imagine, en photographiant la plaque, ils vont savoir si elles sont légales ou pas légales?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Saint-Laurent.

M. Saint-Laurent (Jacques): Mme la Présidente, peut-être simplement préciser que les photographies qui seront prises dans le contexte du projet de loi n° 81 sont des photographies aux fins de péage uniquement, et, dans ce contexte-là, la commission interviendrait de façon beaucoup plus agressive, si je peux le dire comme ça, si on prévoyait confier aux entreprises la responsabilité, par la même occasion, de vérifier si ces plaques d'immatriculation là correspondent aux véhicules dans le contexte de l'application du Code de la sécurité routière. C'est vraiment deux choses différentes.

Est-ce que le gouvernement souhaitera élargir les responsabilités du secteur privé un jour? Il faudra le regarder, mais pour le moment, dans un contexte, comme je le disais au tout début, de la nécessité d'utilisation des

renseignements uniquement aux fins pour lesquelles ils sont recueillis, or là les fins pour lesquelles il y aura collecte de la plaque d'immatriculation, c'est uniquement aux fins du péage. Or, les corps de police continueront à faire leur travail pour ceux qui n'ont pas payé leurs certificats d'immatriculation, ou d'autres infractions liées à ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Votre temps est écoulé, M. le député de Beauce-Nord. Nous tenons à vous remercier, MM. Saint-Laurent, Bernier et Normand, de votre présence.

M. Bergeron: ...complémentaire là-dedans.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Non, nous lui avons laissé plus de temps. Nous vous remercions de votre présence à cette commission.

Je suspends quelques minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 24)

(Reprise à 11 h 25)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît!

Remarques finales

Nous en sommes maintenant à l'étape des remarques finales. M. le député de Beauce-Nord, vous disposez de 1 min 30 s pour vos remarques finales.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Alors, écoutez, ça va être très court, mes remarques. On est ici pour... C'est un projet de loi, d'après moi, qui va... qui répond à un besoin, parce qu'on a besoin, je pense, d'avoir des autoroutes qui sont fluides comme ce qu'on voit sur les pancartes. Et je pense que les citoyens sont prêts à payer mais pour avoir du service. C'est un peu comme j'ai fait dans mes remarques préliminaires, il faut quand même... je pense qu'il va falloir quand même être très vigilant dans le domaine des constructions de ces autoroutes-là pour voir... pour faire en sorte que les citoyens en aient pour leur argent et non pas que c'est de l'argent qui soit... qui s'envole dans les nuages sans qu'on ait de quoi pour. Alors, moi, je pense que le gouvernement et le ministère des Transports vont avoir à être très vigilants. C'est ce qu'on vous demande.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député de Beauce-Nord. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de Verchères pour ses remarques finales pour une durée maximale de six minutes. M. le député de Verchères.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, Mme la Présidente, nous avons eu des échanges fort intéressants ce matin. Il y a des objections, des observations, des préoccupations

légitimes qui nous ont été exprimées ce matin par les représentants de la Commission d'accès à l'information. J'ai confiance que la ministre saura se montrer réceptive à ces préoccupations qui nous ont été exprimées et que le tout se traduira par des amendements conséquents au projet de loi n° 41. Chose certaine, nous, de notre côté, on entend être vigilants pour s'assurer effectivement que des modifications législatives faisant état des préoccupations de la commission soient apportées au projet de loi.

Quoiqu'il y ait des préoccupations légitimes par rapport au mode de perception électronique, je me permets ici de revenir sur une des préoccupations qu'avait exprimées mon collègue Serge Deslières, mon prédécesseur au poste de porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports, en 2007, lorsque la première mouture de ce projet de loi là a été étudiée, et une des préoccupations, Mme la Présidente, c'était d'éviter que la réintroduction des péages... Et je me permets ici une petite parenthèse, vous me le permettez, Mme la Présidente, pour dire que, lors de son dernier conseil général, le Parti libéral, les militants, les militantes du Parti libéral ont entériné l'idée de la réintroduction des péages sur les autoroutes. La ministre, à ce moment-là, était absente, pour des raisons, j'imagine, fort légitimes, nous n'avons donc pas été en mesure de connaître son opinion sur cette question.

Donc, on ne sait pas s'il y a des plans du côté du ministère des Transports pour réintroduire les péages sur les autoroutes dites publiques, outre les péages qui seront introduits sur les autoroutes ou les infrastructures routières réalisées en partenariat public-privé. Peut-être aurons-nous l'occasion d'entendre l'opinion de la ministre sur la question dans le cadre du débat sur ce projet de loi.

Je reforme immédiatement ma parenthèse sur la question, mais la préoccupation était à l'effet qu'on espérait que la réintroduction du péage ne donne pas lieu à des mesures tatillonnes pour les automobilistes québécois. Je pense qu'on n'est plus à l'époque où on arrivait à une guérite puis qu'on sortait notre poignée de petit change pour payer notre passage sur l'autoroute. Or, je constate que, du côté de l'autoroute 30, il ne semble pas y avoir, du moins à première vue, la ministre corrigera peut-être si je fais erreur, mais il ne semble pas y avoir, à première vue, la moindre introduction de mesure électronique pour éviter justement cette problématique de péage puis de voir de la manutention d'argent sur place, ce qui nuit à la fluidité du transport. Et, compte tenu du fait que cette autoroute servira, on l'espère, à une grande partie du transport routier pour éviter la région métropolitaine, on s'attend à ce qu'il y ait fluidité du transport.

● (11 h 30) ●

Donc, je ferme ma parenthèse également sur cette préoccupation. Simplement dire, Mme la Présidente, que, dans la foulée des travaux de ce matin, j'assure le gouvernement et mes collègues du deuxième groupe d'opposition de notre collaboration pour faire en sorte que ce projet de loi là soit le plus indiqué possible, qu'il implique le moins possible d'irritants pour la population. Mais je me permets, en terminant, Mme la Présidente, de réitérer de nouveau ma préoccupation à l'effet que nous réintroduisons, à ce stade-ci, en pleine période de ralentissement économique, alors que les effets de la reprise ne se font pas encore sentir sur une base très

ferme, que nous réintroduisons une nouvelle façon de procéder à des ponctions dans la poche des contribuables québécois.

Et je me permets de réitérer de nouveau mes réserves sérieuses à l'égard du recours au mode PPP pour la réalisation d'infrastructures majeures aux niveaux routier et autoroutier, surtout dans un contexte d'allégations, de rumeurs de corruption dans le secteur de la construction, particulièrement dans le secteur de la construction routière, qui amène, selon les observateurs, des coûts pouvant aller jusqu'à 20 % supérieurs au Québec par rapport à ce qui se fait ailleurs dans d'autres administrations en Amérique du Nord. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député de Verchères. J'invite maintenant Mme la ministre, pour les sept prochaines minutes.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, Mme la Présidente. Alors, ça devait être des remarques sur le projet de loi, mais ça va être aussi des remarques sur ce que mon collègue vient de dire parce qu'il a fait beaucoup d'allégations qui ne sont pas toujours vraies. Alors, ça va me permettre de venir donner l'heure juste à la population, aux citoyens qui nous écoutent.

Alors, dans un premier temps, j'aimerais remercier les gens de la Commission d'accès à l'information qui se sont déplacés ce matin. Ils sont d'ailleurs le seul groupe qui sont... qui vont venir nous rencontrer pour nous faire part de leurs commentaires à l'égard du projet de loi qui est déposé. Donc, c'est donc dire qu'il y a un large consensus dans l'ensemble des partenaires qui sont impliqués par ce projet de loi là. Maintenant, ils sont venus nous faire part de leurs commentaires, ce qui est tout à fait pertinent, et il y a des éléments qu'ils ont soulevés et qu'on va regarder de plus près. Et, comme le collègue l'a dit, possiblement qu'il y aura des amendements lors de l'étude du projet de loi article par article. Alors, on va prendre en considération les éléments qu'ils ont portés à notre attention et on va regarder les tenants et aboutissants, ce qui peut être avantageux, toujours pour le contribuable et le citoyen du Québec, à l'égard de protéger les renseignements personnels, évidemment.

Alors, c'est important de dire et de rappeler que les échanges d'information entre la SAAQ et le partenaire privé se feront dans le respect des règles très strictes de protection des renseignements personnels. Donc, pour l'ensemble de la population c'est important de dire que nous avons une préoccupation très grande à l'égard de la protection des renseignements personnels et que la procédure qui est ici, qui est décrite dans le projet de loi n° 41 va se faire en faisant... tout en tenant compte de ces préoccupations-là et en mettant tout ce qui est possible, ou tous les leviers, ou tous les outils possibles pour protéger au maximum les renseignements personnels des individus.

C'est important également, ce projet de loi là, aussi, Mme la Présidente, parce qu'il nous permet de définir un fonds dédié dans lequel les revenus de péage vont être mis ou placés dans ce fonds-là qui sera sous la responsabilité du gouvernement ou du ministère des

Transports et du partenaire privé. Et ce qu'il est important de dire, c'est qu'advenant que le partenaire privé soit en difficultés financières bien, évidemment, ces argents-là seront protégés par ce fonds-là. Donc, il ne pourra pas disposer de revenus de péage puis s'en aller avec, puis, à ce moment-là, le gouvernement n'a pas de moyen pour protéger ces fonds-là qui servent en partie à payer le partenaire privé mais qui sont aussi des sources de revenus pour le gouvernement, éventuellement. Donc, c'est important de mettre cet argent-là, ces sous-là, de les protéger pour éviter que les partenaires privés puissent éventuellement en bénéficier si jamais il y avait une problématique quelconque au niveau financier.

Maintenant, pour ce qui est des péages, je vais revenir sur les quelques commentaires de mon collègue, qui parle des péages et qui semble avoir une préoccupation à l'égard des péages, qui a même cité son précédent collègue. Alors, je tiens à lui rappeler que les péages étaient prévus dès l'adoption de la loi, en 2000. Alors, ce n'est pas notre gouvernement qui a prévu ça à l'origine, en 2000, c'était le précédent gouvernement dans lequel fait partie notre collègue. Donc, dès 2000, Mme la Présidente, il y a un projet de loi qui avait été déposé, une loi qui a été adoptée et qui prévoyait éventuellement des péages sur les routes du Québec.

Alors, c'est important de le dire pour les contribuables, il y a deux autoroutes à péage au Québec, il n'y a pas d'autre projet sur la table pour le gouvernement, donc c'est le projet du pont sur... l'autoroute 25, dont le pont, et le projet de l'autoroute 30. Alors, il n'y a pas d'autre projet où il y a du péage de prévu sur les routes du Québec, c'est clair, et je tiens à le réaffirmer. D'ailleurs, mon collègue sait très bien notre position à cet égard. Alors, on lui rappelle ce matin, comme on le rappelle à tous ceux qui nous écoutent, c'est du péage sur la 25 et sur la 30...

Une voix: ...

Mme Boulet: ...et ça a toujours été dit, ça a toujours été la position du gouvernement, et il n'y a pas eu d'autres projets qui ont été mis sur la table pour discuter de péage sur un réseau autoroutier.

L'autre élément également, il est revenu sur le fait qu'il y ait des partenariats public-privé. Alors, les partenariats public-privé, il s'en fait partout dans le monde. Alors, pour certains projets c'est bien, pour d'autres projets c'est moins approprié, il faut faire du cas-par-cas. Les PPP permettent le partage de risques, permettent le partage de risques avec un partenaire privé, avec le gouvernement. Ça nous permet également de respecter les échéanciers et les coûts. Donc, il y a des avantages indéniables aux PPP. Maintenant, ce type de... pour faire un projet, ce n'est pas nécessairement approprié à tous les projets, donc c'est important de bien élaborer, de bien étudier, de bien concevoir le projet et après de définir son mode de réalisation.

Alors, je pense que la 25, là, ça va être un grand succès qui va arriver, qui va être livré avant le temps, qui va respecter les coûts. Et je pense que l'harmonisation ou la cohabitation avec le milieu avoisinant s'est faite de façon exceptionnelle, vous n'avez qu'à en parler à ceux qui vivent à proximité, et le partenaire privé a été très soucieux de bien intégrer son ouvrage,

sa structure dans un réseau urbain et même un réseau démographique très dense. Alors, je pense que c'est un grand succès. Alors, il y aura des «success stories», la 25 en sera assurément un. Alors, on est très fiers d'y être associés, d'ailleurs.

Alors, essentiellement, Mme la Présidente, c'est un projet de loi qui est important, qui doit s'élever au-dessus de la partisanerie politique, le projet de loi n° 41.

Une voix: ...

Mme Boulet: Et, sous la 30, il y aura du électronique aussi, M. le collègue, il y aura des barrières. Donc, ceux qui n'ont pas de transpondeur... Parce qu'on estime qu'il y aura plus d'étrangers qui circuleront sur la 30. Donc, il y aura une barrière pour ceux qui n'ont pas de transpondeur, mais il y aura également du péage électronique avec transpondeur sur la 30. Alors, les nouvelles technologies sont mises à profit dans les deux projets.

On veut assurer la fluidité, donc on ne peut pas se permettre d'arrêter tous les véhicules, c'est clair. Il y a un effet aussi de développement durable, parce que les gaz à effet de serre, à chaque fois que le véhicule arrête... un camion qui arrête, qui repart, au niveau du bruit, au niveau des gaz à effet de serre, il n'y a pas de gain, assurément. Donc, la fluidité est un élément très important pour nous, donc il y aura du péage électronique, mais il y aura aussi un barrage... je dis «des barrages», mais des postes de péage sur la 30, ce qu'on n'aura pas sur la 25, parce qu'assurément sur la 25 il y aura un grand besoin de fluidité, là, qui est encore plus important que sur la 30.

Alors, je pense que c'est un beau projet de loi qui doit s'élever au-dessus de la partisanerie politique. Je pense que c'est pour le bien, je pense que c'est dans l'intérêt de tous les citoyens du Québec. Et ça doit être bien fait, et c'est ce qu'on verra lors de l'étude du projet de loi article par article. Si on peut bonifier, si on peut amender, on a cette ouverture-là et on tient compte des commentaires qui nous ont été donnés ce matin par la Commission de l'accès à l'information.

Alors, on vous remercie tous, collègues, collègues du parti ministériel, collègues de l'opposition. Merci pour la belle collaboration à venir. Ça a toujours été le cas. Alors, je vous remercie à l'avance et en espérant qu'on va se revoir très bientôt. Merci. Bonne journée à tous.

Mémoires déposés

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme la ministre. Avant d'ajourner les travaux, je dépose les mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus: concession 25, Protecteur du citoyen.

La commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux au jeudi 22 octobre, après les affaires courantes, où la commission entreprendra les consultations sur le document intitulé *Le Québec et les changements climatiques — Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020?* Je vous remercie, je remercie le monde, de votre collaboration. Je remercie le personnel de la commission. Je vous souhaite un bon appétit.

(Fin de la séance à 11 h 39)