ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 15 mai 2012 — Vol. 42 N° 43

Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles (2)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission parlementaire en particulier	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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
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 15 mai 2012 — Vol. 42 N° 43

Table des matières

Auditions (suite) 1
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) 1
Service budgétaire Lac-Saint-Jean-Est 9

Mémoires déposés 19

Remarques finales 19
M. Scott McKay 19
M. Pierre Arcand 20

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Stéphane Billette
M. André Villeneuve

* M. Philippe Bourke, RNCREQ
* M. Claude McDonnell, idem
* Mme Sophie Racine, Service budgétaire Lac-Saint-Jean-Est

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en soirée pour l'étude détaillée du projet de loi n° 57, Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 15 mai 2012 — Vol. 42 N° 43

Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles (2)

(Dix heures six minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bonjour, mesdames messieurs. À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de poursuivre les consultations particulières et de tenir des auditions publiques sur le projet de loi n° 48, Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles.

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

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Girard (Gouin) sera remplacé par M. Villeneuve (Berthier).

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, nous allons maintenant entendre les représentants du Regroupement national... Oh non, c'est que ce n'est pas eux autres. Oui, c'est eux autres?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ah bon! Oui. Des conseils régionaux de l'environnement du Québec. Pardonnez-moi. Je vous invite à vous présenter ainsi que la personne qui vous accompagne et à nous faire votre exposé. Vous disposez de 10 minutes. Alors, bienvenue, M. Bourke.

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

M. Bourke (Philippe): Bonjour. Bienvenue, M. le ministre, MM., Mmes les membres de la commission. Alors, bon, mon nom est Philippe Bourke, directeur général du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement. Je suis accompagné ce matin par M. Claude McDonnell, qui est coordonnateur au PIEVA pour l'AQLPA. Je précise, par ailleurs, que l'AQLPA est un membre du Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches. D'ailleurs, en fait, M. André Bélisle, le président, est vice-président du Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches. C'est à ce titre-là que j'ai invité M. McDonnell à m'accompagner. Puis en fait André aurait pu être là aussi, ce matin, mais on m'a dit qu'il est malade.

Donc, je vous précise d'abord, d'entrée de jeu, l'objectif de notre présentation, en commençant par vous dire que le regroupement est d'abord très satisfait de voir que le gouvernement met en oeuvre des mécanismes législatifs qui vont permettre de concrétiser enfin un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles.

À plusieurs reprises, le regroupement et ses membres ont appuyé les démarches de revendication de l'AQLPA pour qu'un tel programme soit mis en oeuvre au Québec. Et je salue d'ailleurs, justement, le travail de longue haleine de cette organisation-là, qui a travaillé très fort pour qu'on en arrive là. Et donc on est très contents de ça, puisque ce genre de programme non seulement va amener des bénéfices sur l'environnement, donc l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi va avoir des bénéfices en termes de santé publique et assurément des bénéfices économiques aussi pour les gens qui possèdent un véhicule, parce que ça pourra leur amener des réductions de dépenses en carburant, par exemple, ou encore prolonger la durée de vie de leurs véhicules. On sait que c'est une grosse dépense dans le budget des ménages, et, conséquemment, plus on est capable de faire durer cette dépense-là longtemps, mieux ce sera.

Donc, ceci dit, nous, on donne notre appui évidemment à ce projet de loi là, qui va donner au MDDEP le pouvoir de réglementer dans le secteur des transports, et donc on appuie le projet de loi n° 48. Évidemment, le projet de loi est somme toute limité, en termes de détails, donc on en profite ce matin pour aussi vous donner quelques recommandations par rapport au contenu de l'éventuel règlement qui va être en application de l'article 52.3 de la loi.

Donc, j'en arrive justement aux recommandations. La première, c'est l'appui de principe au projet de loi n° 48.

La seconde, là, on se questionne à savoir est-ce que ça devrait se faire à l'intérieur du projet de loi ou dans le règlement à venir. Mais nous, on pense qu'il faut tout de suite envisager l'idée que d'autres véhicules motorisés soient éventuellement assujettis à ce genre de programme d'inspection. Donc, on parle, entre autres, des motos, motocyclettes, véhicules hors route, hors-bords. Beaucoup de ces véhicules utilisent la technologie du moteur deux temps, qui est reconnue pour être beaucoup plus polluante, et donc c'est quand même un secteur aussi où il y a plusieurs de ces véhicules-là qui sont utilisés au Québec, qui mériteraient d'être assujettis à ce genre de contrôle de la pollution.

● *(10 h 10)* ●

En outre, aussi, pour ce qui est des généralités, on pense que l'inspection environnementale ne devrait pas se limiter uniquement aux enjeux de pollution de l'air. Donc, les véhicules motorisés polluent l'air, on le sait, et c'est l'objet

de ce projet de loi, mais il y a aussi d'autres types de pollution associés aux véhicules motorisés, notamment tous les écoulements de liquides qui sont utilisés, donc les huiles, les liquides de refroidissement, les graisses de lubrification, par exemple, qui vont contaminer le sol et l'eau. Et donc ça serait important qu'on prévoie des dispositions pour éventuellement permettre de contrôler cette pollution-là. Ça pourrait par ailleurs, un peu comme l'a suggéré l'AQLPA, se faire en enlevant le mot, la mention «de l'atmosphère» à l'article 52 de la LQE.

Troisième recommandation, ce sont des recommandations en vue du prochain règlement d'application de l'article 52.3 de la LQE. On en a plusieurs. D'abord, on souhaiterait que ce règlement spécifie tout de suite que l'application du PIEVA à la vente de véhicules de huit ans et plus, ce n'est qu'une première étape. On pense que c'est absolument nécessaire qu'il y ait une seconde étape où l'ensemble des véhicules de huit ans et plus soient assujettis, peu importe s'ils sont vendus ou non. Et on pense d'ailleurs que... Bon, évidemment, tout ça serait assujetti à une évaluation du programme.

Pour ça, bien, il faudrait déjà définir à quel moment on va faire cette évaluation. On pense que ça devrait déjà être défini à l'avance.

On pense qu'il devrait y avoir un comité consultatif qui soit créé et coordonné par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, pour justement assurer la mise en oeuvre du PIEVA mais aussi le conseiller au moment de l'évaluation du programme.

On souhaite que soit déjà déterminée la date de mise en oeuvre de la seconde phase du PIEVA, donc le plus rapidement possible, dans notre esprit, pour qu'à ce moment-là tous les véhicules de huit ans et plus soient assujettis à ce contrôle. Ensuite, on pense que peut-être...

Ça, c'est évidemment à plus long terme, mais penser tout de suite à envisager une évaluation, une inspection mécanique de sécurité qui serait obligatoire, toujours, par contre, assujettie à une évaluation d'abord par le comité consultatif.

On pense qu'on devrait encourager l'inspecteur, pour l'évaluation environnementale, à recommander une inspection mécanique si son examen lui montre qu'elle est nécessaire.

Qu'il faudrait prévoir la vérification de la pression des pneus, au moment de cette inspection-là, parce que ce simple petit détail là pourrait faire économiser beaucoup de carburant et de gaz à effet de serre, ce qui rendrait l'inspection assurément plus acceptable, si on est capable de rentabiliser les économies de carburant le plus rapidement possible par un petit détail comme celui-là.

Il faudrait sans doute prévoir des mécanismes d'atténuation pour éviter de pénaliser injustement les personnes à faibles revenus. Donc, on met comme exemple, par exemple, une limite de réparation, une assurance réparation à vie sur le catalyseur, qui serait attribuée à l'achat des véhicules neufs, des incitatifs pour des alternatives.

Enfin, dernière recommandation, pour ce qui est du projet de règlement, d'évaluer les mesures de réduction de coûts pour la réparation, donc en travaillant, entre autres, avec une base de données des réparations, la standardisation des pièces entre les manufacturiers, le remplacement d'une partie du système plutôt que l'ensemble, donc des exemples comme ça, qui permettraient éventuellement de réduire les coûts de réparation suite à une inspection.

Recommandation n° 4, peut-être un peu hors propos mais quand même importante, on sait, au Québec, qu'il y a des gens qui délibérément retirent ou font retirer le système antipollution de leurs véhicules. On pense que... Bien, dans le fond, la loi le défend, mais ça prendrait un meilleur contrôle de ce type de modification des véhicules pour s'assurer évidemment de réduire la pollution. Les gens ont l'impression, faussement, que ça diminue la performance de leurs véhicules.

Et finalement, dernière recommandation, c'est l'enjeu de communication. Pour nous, il est fondamental dans tous les changements de comportement mais dans ce cas-ci en particulier parce qu'on sait qu'il y a une certaine résistance face à ce programme-là. Donc, c'est important de bien communiquer l'information sur les objectifs de ce programme-là, sur qui est admissible ou pas, les exemptions, en quoi ce programme-là va être bénéfique pour les gens sur le plan de leur qualité de vie mais aussi sur le plan économique. Donc, ça, c'est fondamental. Je sais que le ministère a mis en ligne un petit vidéo que j'ai eu la chance de voir hier, qui est d'ailleurs très bien fait, et ça sera un des outils intéressants pour favoriser l'acceptabilité du programme, mais il y a d'autres efforts à faire pour s'assurer que les gens le voient, ce vidéo-là.

Enfin, bien, il y a le programme d'écoconduite. On sait que c'est de plus en plus... Bien, en fait, ça fait partie du cursus des nouveaux cours pour l'obtention d'un permis de conduire. Il faudra voir l'évaluation de ce programme-là. Est-ce que les entreprises qui donnent des cours de conduite en font un bon usage, le transmettent bien, ce programme-là? Est-ce qu'il y aurait lieu de favoriser, je dirais, une éducation sur l'écoconduite aussi aux détenteurs de permis actuels? Ça serait assurément un moyen intéressant d'améliorer aussi la performance environnementale du parc de véhicules au Québec.

Alors, ça termine nos remarques. Et on est disponibles pour vos questions.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. Bourke. Alors, M. Bourke, M. McDonnell, merci de votre mémoire. Nous allons maintenant donner la parole au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et député de Mont-Royal.

M. Arcand: Merci beaucoup, Mme la Présidente. C'est toujours un plaisir de vous retrouver. Aujourd'hui, j'aimerais profiter de l'occasion pour saluer à nouveau le député de L'Assomption, le député de Berthier. Également, je remarque un futur candidat derrière, que je salue également. Et également j'aimerais profiter de l'occasion pour saluer aussi, bien sûr, mes collègues le député de Huntingdon, le député de Vanier, le député de Maskinongé, le député d'Orford et aussi le député de Chomedey.

Alors, M. Bourke, d'abord, premièrement, j'aimerais, d'entrée de jeu, vous dire que nous apprécions évidemment vos commentaires, et j'aurai quelques questions, bien sûr, à vous poser sur ces différents commentaires. Je pense que la réputation du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement est importante. Je pense que, s'il y a vraiment un groupe qui parle pour un grand nombre de gens qui sont préoccupés par l'environnement au Québec, c'est bien le

vôtre. Et je vous remercie d'abord de l'appui généralisé que vous faites, d'une part, à ce projet de loi qui, je pense, est très important, et je vous remercie à l'avance.

Mais j'ai quelques questions reliées, au départ, à un élément qui m'a un petit peu... Non pas que c'est un élément qui est mauvais, mais je voulais simplement savoir pourquoi vous voulez retirer la mention «de l'atmosphère». Parce que ce dont on parle actuellement, c'est vraiment de lutter pour la diminution, d'une part, des GES, et je comprends très bien que sur cette question-là, évidemment, c'est un assainissement de l'atmosphère. On a d'ailleurs changé récemment le règlement sur l'assainissement de l'atmosphère, qui était un règlement important. Mais j'essayais de comprendre qu'est-ce qui... Est-ce que c'est parce que vous voulez ajouter le mot «eaux», «eaux souterraines» et que vous allez en ajouter, ou si simplement c'est le mot «atmosphère» qui vous préoccupe actuellement? Je voulais juste comprendre un peu...

La Présidente (Mme Doyer): M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Bien, d'abord, le mot «atmosphère», il ne nous dérange pas du tout, effectivement. C'est juste qu'on... En fait, il y a deux choses là-dedans. Nous, notre intention, au regroupement, c'est de s'assurer qu'on puisse éventuellement contrôler aussi la pollution liquide qui émane des véhicules. Évidemment, on ne sait pas la meilleure façon que le législateur va faire pour s'en assurer, mais on pense que c'est contraignant, le mot «atmosphère», de la façon... dans le texte de la loi. Donc, on a juste peur que le mot contraigne le gouvernement à uniquement regarder l'aspect atmosphérique de la pollution automobile et se limite dans sa capacité d'agir au niveau des autres types de pollution. Et à ce titre-là, bien, comme on... Nous, on n'est pas juristes. Par contre, on sait que l'AQLPA a fait appel à un juriste pour regarder ce projet de loi là, et eux, ils suggéraient justement cette modification-là pour... bien, enfin, faire notre point, comme on dit. Donc, on s'est fiés vraiment à leur avis là-dessus. Est-ce que c'est le meilleur? C'était le meilleur qu'on avait devant nous. Peut-être que vous nous direz que ce n'est pas la meilleure façon, mais l'important, c'est que nous, au bout du compte, on s'assure qu'éventuellement le gouvernement puisse légiférer là-dessus.

Je vais laisser la parole à Claude, justement, qui pourra préciser d'où vient la nuance qu'il faut apporter là-dessus.

M. McDonnell (Claude): Effectivement...

La Présidente (Mme Doyer): Monsieur... M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Pardon, madame.

La Présidente (Mme Doyer): Parce que, pour les bienfaits des galées, c'est moi qui donne la parole.

M. McDonnell (Claude): Oui, je...

La Présidente (Mme Doyer): Pas parce que j'ai un ego trop gros. Alors...

M. McDonnell (Claude): Je n'en doute pas une seconde.

La Présidente (Mme Doyer): Même s'il est pas pire. M. McDonnell.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. McDonnell (Claude): Ça, je ne peux pas me prononcer là-dessus, madame.

La Présidente (Mme Doyer): Après 18 ans en politique, vous me le pardonnerez. M. McDonnell.

● *(10 h 20)* ●

M. McDonnell (Claude): Alors, voilà. Donc, nous, la proposition initiale vise l'article 52... en fait l'article 5 du projet 58, qui modifierait l'article 52 de la L.R.Q., Q-2, où il est dit que «tout propriétaire d'un véhicule automobile constituant une source possible de contamination de l'atmosphère»... Nous, on voudrait tout simplement dire «de contamination». Dans quelle perspective? C'est qu'au Québec on souhaite développer la filière des voitures électriques. Et puis espérons d'ailleurs que ça va fonctionner. Sauf que les batteries peuvent être source de contaminants importants, et puis on se dit que ça serait l'occasion maintenant de planifier cette possibilité, ce risque-là, tout simplement.

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

M. Arcand: Donc, si je comprends bien, vous voulez tout simplement élargir, absolument.

M. McDonnell (Claude): Oui, ne pas avoir à se retrouver, dans trois ans, à venir modifier la loi parce que, bon, on est... On sait, là, qu'on veut développer et pousser la filière des véhicules électriques. Et on sait que les fuites de liquides de batterie peuvent être un problème.

M. Arcand: Très bien.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Arcand: La question, évidemment, de ceux qui sont opposés à cela, c'est évidemment la question qui revient toujours, c'est la question qu'on s'attaque, entre guillemets, aux gens les moins fortunés au Québec, ceux qui ont des véhicules de huit ans et plus. On l'a vu hier, lors de nos discussions, que certains États américains ont ce qu'on appelle un «waiver», qui permet finalement de donner une limite. On appelle ça en français un passe-droit, c'est-à-dire de pouvoir donner une espèce de limite, là, sur les réparations, un montant maximal de réparation. Et à ce moment-là ils ont ce qui s'appelle un passe-droit. Nous n'avons pas retenu cette solution-là parce que, dans un premier temps, ça s'applique à la vente de véhicules de huit ans et plus. Est-ce que le fait qu'on n'ait pas retenu le passe-droit, ou le «waiver», dans la première approche que nous avons, dans ce projet de loi là, est-ce que ça vous sécurise, ou si vous maintenez que ça prendrait, pour le futur acheteur, ou je ne sais pas de quelle façon... que ça prendrait un «waiver» quand même?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Bien, d'abord, on sait, comme Jean le disait tantôt, on sait qu'il y a une certaine opposition par rapport à ce projet de loi là. Et on sait qu'une partie de cette opposition-là justement est motivée par l'impact qu'aurait une telle réglementation sur les personnes à faibles revenus. On est sensibles à ça. Ça fait partie... Nous, on est là pour promouvoir le développement durable, puis dans ça il y a les enjeux sociaux, puis pour nous c'est important, ça fait partie de l'acceptabilité sociale. Donc, il faut identifier des mesures pour éviter de compromettre encore plus, là, la qualité de vie de ces gens-là.

Évidemment, on s'est basés, dans les mesures qu'on a proposées, sur effectivement ce qui se fait ailleurs. Est-ce que le contexte au Québec s'y prête? Nous, on en fait la suggestion. Évidemment, ce sera à vous de juger si ça peut être une option pour favoriser l'acceptation de ce programme. Si vous pensez que ce n'est pas nécessairement utile, peut-être qu'on pourra l'évaluer dans deux ans, justement, pour voir est-ce qu'une fois qu'on aura mis le programme en place, est-ce que justement ce genre de mesures là pourraient faciliter les choses ou non. Mais moi, je n'ai pas de connaissances pour savoir est-ce que ça pourrait se faire ou pas.

On a proposé d'autres types de mesures aussi pour améliorer. Je pense que, considérant le coût quand même très élevé des catalyseurs, le fait qu'on pourrait faire en sorte qu'à l'achat il y ait une garantie de remplacement qui soit achetée par l'acheteur d'un véhicule neuf pourrait être quelque chose d'intéressant. Donc, ce serait une assurance à vie. À ce moment-là, on est sûr que le catalyseur va toujours être remplacé. Ça peut être une autre option. Mais je pourrais peut-être laisser la parole à M. McDonnell pour préciser cet enjeu-là de limite de réparation et ce que ça cause peut-être ailleurs, comme...

La Présidente (Mme Doyer): M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Oui. Bien, en effet, on a eu l'occasion d'en discuter brièvement hier. Nous, on considère que le «waiver» ou la passe conditionnelle... En fait, on peut distinguer, hein? Dans certaines régions, un «waiver», ce n'est pas nécessairement une limite de coût à la réparation, mais c'est une extension dans le temps avant de devoir faire les réparations. Nous, ce qu'on soutient, c'est qu'on pourrait appliquer une limite de coût à la réparation mais que les gens devraient tout de même faire ces réparations-là.

Maintenant, à savoir est-ce qu'elle serait appliquée au moment d'une première étape, à savoir les véhicules de huit ans et plus destinés à la revente, je crois que non, compte tenu du fait qu'un propriétaire qui craint de ne pas passer l'inspection, bien, il conserve son véhicule, fait ce qu'il peut avec pour se rendre jusqu'à sa belle mort, s'il y a lieu, de ce véhicule-là. Par contre, dans le cadre d'une inspection pour les véhicules de huit ans et plus, généralisée, ce qu'on recommande fortement pour que le programme soit efficace, à ce moment-là, compte tenu du fait que c'est généralisé et que les gens n'ont plus le choix, c'est à ce moment qu'on pourrait voir l'utilisation d'une mesure d'atténuation, de limite de coûts à la réparation.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le ministre.

M. Arcand: Merci pour ces précisions. Ma question un peu qui va dans le même sens, au niveau des... Parce que, lorsqu'on adopte une mesure, on veut que cette mesure-là, sur le plan social, soit une mesure quand même la plus rassembleuse possible. Et est-ce que, pour vous, il y a une différence, il devrait y avoir une différence, dans le projet de loi, entre ce que j'appelle les régions, disons, plus urbaines et des régions plus éloignées? En d'autres termes, est-ce que, pour vous, il est plus difficile d'avoir ce projet de loi dans une région plus isolée, au Québec, par rapport à une région plus urbanisée, disons?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): On ne s'est pas posé la question ouvertement, mais je n'ai pas senti de résistance dans le réseau par rapport à des régions éloignées, là. Ça n'a pas été une préoccupation. Je pense que les gens reconnaissent surtout... La préoccupation, comme je vous l'ai dit tantôt, est au niveau des faibles revenus. Est-ce qu'il y a plus de gens à faibles revenus en région, par rapport aux grands centres, qui possèdent une voiture? Parce qu'effectivement la question des grands centres, c'est que les gens à faibles revenus ont des alternatives. S'ils ne possèdent pas... s'ils peuvent peut-être se passer de voiture, ils prennent le transport en commun, ce qui n'est pas nécessairement le cas en région. Mais, ceci dit, je pense que déjà, si on adresse la question des faibles revenus puis on trouve des moyens d'atténuer cet impact-là, je ne pense pas que ça soit nécessaire d'avoir un programme... puis qui serait difficile, à mon avis, à gérer aussi s'il était modulé en fonction des régions.

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

M. Arcand: D'accord. Merci. Pour ce qui est maintenant de l'évaluation du programme, j'aimerais peut-être avoir l'occasion de vous entendre un peu plus là-dessus. Vous dites, bon: Il faut avoir une date limite pour l'évaluation de ce programme-là, si on veut passer à d'autre chose, et il devrait également y avoir une espèce de comité pour nous conseiller sur ces questions-là. Quelle devrait être, d'après vous, d'abord la composition du comité consultatif pour l'évaluation de ce programme, d'une part, et à quelle fréquence on devrait faire cette évaluation-là? Parce qu'hier on parlait entre autres que dans ce domaine-là il peut y avoir une évolution très importante de la technologie, que cette technologie-là fait en sorte que peut-être qu'on n'aura peut-être pas besoin d'évaluer nécessairement toujours après huit ans, ça peut être autre chose. Alors, je voulais juste peut-être préciser certaines choses là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Bon, d'abord, je pense qu'effectivement l'enjeu de l'évaluation est important. Pourquoi c'est important d'avoir une date? Oui, parce qu'on veut aller plus loin, oui, parce qu'il peut y avoir de l'évolution technologique, mais aussi, en termes d'acceptabilité sociale, je pense que c'est rassurant, pour les gens qui sont un peu réfractaires, de savoir qu'on va voir dans deux ans si ça s'avère être une catastrophe puis qu'il y a trop d'impacts. Bien, ça pourrait sécuriser les gens aussi de savoir qu'on va revoir le programme. On doute que ça soit une catastrophe, mais ça pourrait sécuriser les gens.

Pour ce qui est de la composition du comité, je n'ai pas l'expertise pour ça. Par contre, on est des organismes de concertation, on a l'habitude justement de travailler avec tous les acteurs qui sont impliqués dans un dossier. Ça favorise effectivement la recherche de la meilleure solution, la solution commune. Assurément que les gens qui ont été appelés à venir intervenir ici sont tous des gens qui pourraient être sollicités dans un tel comité. Mais je pense que l'AQLPA a fait une proposition plus formelle sur la composition puis je vais laisser la parole à Claude là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): M. McDonnell.

● *(10 h 30)* ●

M. McDonnell (Claude): Merci. Bien, à savoir, définir précisément quelle serait la composition, on ne l'a pas précisée de façon spécifique dans notre mémoire. Par contre, on pourrait suivre l'exemple du comité consultatif qui a fait les recommandations justement et qui a travaillé pendant plus de deux ans et demi, à savoir qu'il était composé de gens du milieu, de gens du MDDEP, de l'industrie également, de la SAAQ, et tout ça, bref les gens touchés et qui ont les connaissances nécessaires pour pouvoir évaluer.

Maintenant, qu'est-ce qui serait évalué, ça serait... D'abord et avant tout, lorsqu'on applique un programme comme ça, il est important de voir quels en sont les résultats. Alors, je pense que ça serait un des premiers mandats qui pourraient être confiés à ce comité-là. Et, si on recommande la création de ce comité avant même l'application du règlement, la mise en oeuvre du règlement, mais au moment où il serait édicté, si on se donne une période d'un an, ça serait d'abord et avant tout pour faire un vrai référencement qui comporterait plus que 600 véhicules, qui a été fait il y a deux ans, mais de faire vraiment un référencement approfondi, de façon à pouvoir avoir une évaluation des impacts de la première étape du programme.

Ensuite, ce comité-là pourrait se pencher sur est-ce qu'il y a d'autres alternatives au huit ans généralisé. Je pense, par exemple, au «remote sensing». On l'a évoqué à quelques occasions. Ça doit être étudié et approfondi. La technologie évolue à ce chapitre. Il y a des problèmes. Il y a plusieurs États américains qui utilisent le «remote sensing», qui est une façon de ne pas imposer l'inspection à tous les véhicules mais une façon d'identifier des grands pollueurs, ce qui amène une acceptabilité sociale beaucoup plus forte. Comme ça, les gens qui voient au bon entretien de leurs véhicules, bien, ils ne se font pas imposer une inspection, et c'est les pollueurs qui se font, entre guillemets, attraper.

Par contre, ce type de technologie là n'est pas nécessairement efficace dans un pays comme le nôtre, où il fait froid six mois par année ou quatre mois par année. Ce n'est pas compliqué à comprendre, c'est que les catalyseurs, pour être efficaces, il faut qu'ils aient le temps d'atteindre une certaine température, et on risque de coller des gens ou de leur imposer une inspection alors que leurs véhicules, dans le faits, seraient conformes. Ça ne veut pas dire qu'il faut la rejeter, cette technologie-là. Par contre, il faut considérer quel type d'application... Est-ce que la technologie a évolué? Est-ce qu'on fait des inspections à l'automne, en été, au printemps puis qu'on décide de ne pas en faire par grands froids parce qu'on les juge inefficaces? Bref, c'est le type de travail que pourrait faire le comité.

Ce comité-là pourrait également suivre l'implantation du programme quant à la capacité du milieu de répondre aux besoins de réparation. Est-ce qu'on est prêt à imposer plus de réparations aux propriétaires de véhicules? Est-ce que le milieu est apte à répondre? C'est le type de travaux que le comité pourrait faire, celui-là et plusieurs autres, et surveiller aussi peut-être celui qui aurait la gestion du programme, ce qui est important.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. McDonnell. Petite question très courte, réponse extrêmement courte.

M. Arcand: ...question très rapide pour pouvoir me satisfaire, M. McDonnell, peut-être. Hier, lorsque M. Beaudoin a parlé du fait que ce n'était pas très bon de changer un convertisseur catalytique... Je voulais juste avoir votre opinion là-dessus. Est-ce que c'est vrai que changer un convertisseur catalytique, ce n'est pas... ce serait mieux de ne pas le changer? Enfin, il avait l'air à avoir une... Je voulais juste avoir votre opinion.

M. McDonnell (Claude): Je peux parler?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, oui. On est très distraits par le bruit excessif qui nous vient de l'extérieur.

M. McDonnell (Claude): Excusez-moi.

La Présidente (Mme Doyer): M. McDonnell, mais très court parce que votre temps est terminé.

M. McDonnell (Claude): Oui. Juste préciser, M. Beaudoin n'a pas dit que ce n'était pas très bon de changer un catalyseur, un convertisseur catalytique. Ce que M. Beaudoin a dit, c'est qu'un véhicule bien entretenu, normalement, ferait en sorte que le convertisseur catalytique devrait durer toute la durée de vie du véhicule. Et c'est pour ça d'ailleurs qu'on préconise l'entretien. C'est pour éviter d'en venir à ce que les gens aient à remplacer la pièce la plus coûteuse, soit un convertisseur. Un bon entretien ferait en sorte que les gens n'auraient pas à le remplacer.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. Merci, messieurs. M. le député de L'Assomption, pour 17 minutes d'échange.

M. McKay: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour, M. Bourke, et re-bonjour, M. McDonnell. Vous l'avez mentionné d'ailleurs dans votre présentation, il y a la question... Là, actuellement, devant nous, nous avons un projet de loi, et essentiellement ce projet de loi là donne des pouvoirs habilitants au ministre, mais, par rapport à tout ce que vous venez de dire, c'est une coquille vide parce que... Le projet de loi est une coquille vide parce qu'il ne fait état d'aucun des paramètres sur lesquels vous êtes intervenus. Le ministre a mentionné sur différentes tribunes — mais encore une fois ce n'est pas dans le projet de loi — que le programme allait être déployé en trois étapes, c'est-à-dire, premièrement, l'inspection environnementale des véhicules de huit ans et plus au moment de la revente seulement, ensuite une inspection de tous les véhicules de huit ans et plus de façon systématique, à la grandeur du Québec, et éventuellement une troisième étape, qui pourrait intervenir, là, à un autre moment, qui est l'ajout d'une inspection de sécurité pour l'intégrité structurelle du véhicule.

Vous comprendrez que, comme députés, comme représentants élus de la population, notre intention est de nous assurer que la mise en place de cette première étape se fasse dans les meilleurs délais au départ. Et rien n'est moins sûr, dans ce projet de loi n° 48, qui laisse une latitude réglementaire totale et qui est trop grande, selon nous, parce que ça n'offre aucune garantie de réalisation de la première étape, d'une part, et, d'autre part, pour les gens, disons, qui sont en faveur du programme, ça ne vous donne aucune garantie que le gouvernement va effectivement le mettre en place et dans des délais raisonnables, et, pour les gens qui sont plutôt opposés ou qui ont des craintes par rapport à la mise en place du programme, il n'y a rien qui leur garantit non plus que le gouvernement ne va pas procéder immédiatement à l'inspection systématique de tous les véhicules ou ne va pas le faire sans avoir adéquatement évalué l'impact du programme, donc toutes des choses que vous recommandez qui soient faites.

Donc, est-ce que vous seriez d'accord à ce qu'on insère dans le projet de loi même, par exemple, un article qui confirme que ce dernier touche, dans une première étape, la revente de véhicules de huit ans d'âge et plus, comme ça a été annoncé, mais de façon à ce qu'on puisse avoir vraiment l'assurance de la mise en oeuvre de cette première étape au moins, déjà, au départ, comme étant un minimum? Parce que le ministre aussi a laissé entendre hier que, comme les véhicules évoluent, peut-être que dans le futur on pourrait même avoir la date... ça pourrait être des véhicules de plus de huit ans, ça pourrait être à 10 ans ou 12 ans. Donc, pensez-vous que ça vaudrait la peine de l'inscrire dans le projet de loi même?

La Présidente (Mme Doyer): M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Bien, d'abord, effectivement, ça a été notre réaction, en voyant le projet de loi, de voir qu'il était aussi court, aussi peu détaillé. Ceci dit, comme je l'ai mentionné tantôt, nous, on n'est pas juristes, donc on connaît mal, là, les tenants et aboutissants, les raisons pour lesquelles il faut d'abord donner un pouvoir habilitant, puis qu'est-ce qui va dans une loi, qu'est-ce qui va dans un règlement. On est mal placés pour faire des recommandations à cet effet-là.

Ceci dit, on ne serait absolument pas contre qu'il y ait effectivement certains détails qui soient ajoutés au projet de loi, dont une échéance, par exemple, pour l'adoption dudit règlement. Donc, si déjà, dans le projet de loi, on disait: Bien, à telle date, il y aura un règlement qui aura été adopté et qui permettra la mise en oeuvre du programme, ou, encore mieux, s'il y avait aussi un ajout, par exemple, qui donnerait autorité au ministre de pouvoir faire des modifications au règlement, éventuellement, pour élargir sa portée, ce genre de choses là, donc on ne serait absolument pas contre. Si la commission juge que c'est pertinent, si c'est le genre de choses qu'on peut retrouver dans un projet de loi puis qui permettraient d'encadrer un peu mieux les dispositions, je pense qu'on ne serait pas contre...

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Bourke. M. le député de L'Assomption.

● *(10 h 40)* ●

M. McKay: Oui. Merci. Bien, je vous ferais remarquer que voilà deux semaines on s'est retrouvés ici sur un autre projet de loi, sur les milieux humides, et que — je ne sais pas si vous avez suivi le processus au complet — finalement on s'est entendus pour modifier le projet de loi même, pour s'assurer que la mise en oeuvre des articles sur la compensation, là, pour les milieux humides, qu'il y aurait même un délai de mise en oeuvre de ces articles-là à l'intérieur d'un délai de trois ans. Donc, effectivement, ce sont des termes juridiques mais qui nous permettent d'établir une volonté politique ou de transcrire une réalité politique. Et dans les faits c'est une décision politique de dire: Bien, est-ce qu'on... Quelles sont les balises que l'on veut donner au ministre pour encadrer cet exercice des différents pouvoirs habilitants qu'on lui donne?

Donc, je pense que, dans notre esprit, d'une part, il faut établir un minimum, et ensuite, moi, je vous dirais... Parce que vous avez souligné aussi, puis, je pense, à juste titre, qu'il y a un enjeu important de communication dans ce dossier et

puis pas simplement, je vous dirais, de communication mais aussi de transparence et de reddition de comptes, pour qu'on s'assure d'aller chercher une large adhésion et d'aller chercher l'acceptabilité sociale, qui n'est pas si évidente que ça. Parce que je ne sais pas si vous êtes allés voir les commentaires. Il y a 170 commentaires qui ont été placés sur le site du... qui ont été envoyés. Est-ce que c'est accessible au public, ça, les commentaires? Non? O.K. Bien, moi, je peux vous le dire, comme membre de la commission, j'ai accès à un site où on voit l'ensemble des commentaires qui ont été envoyés, et certains sont assez durs contre le projet. Par contre, ils ne sont pas nécessairement très, très bien documentés, je vous dirais. Donc, c'est beaucoup des ouï-dire.

Mais par contre je comprends quelqu'un qui va voir le projet de loi. Il peut être inquiet parce que la latitude est totale pour le ministre. Dans les faits, il peut... Et on ne remet pas en cause la parole du ministre en faisant ça, en disant qu'il faut... Et c'est très factuel, il n'y a aucune balise. Quelqu'un qui lit le projet de loi ne peut pas savoir quelles sont les réelles intentions du législateur. Tout ce qu'on sait, c'est qu'on veut mettre en place un programme. Et là, bien, on peut aller voir le vidéo où on voit M. le ministre qui nous explique tout ça, et effectivement que c'est de nature à rassurer les gens. Mais il faut qu'il y ait un peu de garanties.

C'est un peu la même chose que pour les milieux humides. Bon, bien, on voulait le pouvoir... établir le pouvoir d'établir des mesures de compensation pour les milieux humides. Par contre, tout le monde savait que ce n'était pas une bonne chose de geler la situation actuelle, de faire un statu quo qui serait là ad vitam aeternam, qu'il fallait évaluer les mesures et revenir éventuellement avec quelque chose de différent. Dans ce cas-ci, on parle de différentes étapes, donc c'est moins compliqué. Ce n'est pas un autre projet de loi qu'on voudrait avoir dans deux ou trois ans. C'est plutôt de dire: Bien, on devra revenir devant la commission.

Je trouve ça intéressant aussi, ce que vous proposez, comme le comité consultatif, parce que je fais un peu le parallèle avec les radars photo et le lien avec le comité, la table de la sécurité routière. Donc, au départ, je crois que c'était une proposition de la table de la sécurité routière de procéder à un projet pilote de radars photo. Le projet pilote a été réalisé, la table a reçu les résultats, a fait les recommandations, mais ensuite ces recommandations-là sont revenues à une commission parlementaire. Et d'ailleurs on fait l'étude actuellement, et c'est cette même commission parlementaire, là, puisqu'on parle à la fois de transport et d'environnement, et donc là les élus ont la capacité...

La Présidente (Mme Doyer): Je m'excuse, M. le député de L'Assomption. C'est sûr que c'est votre prérogative de prendre tout votre temps pour parler, mais je dois vous dire que je vois les gens vouloir parler aussi, puis il ne vous reste pas beaucoup de temps, 10 minutes.

M. McKay: Oui, mais je...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, continuez. C'est parce que j'ai vu...

M. McKay: Est-ce que vous avez l'impression que je parle pour parler, là?

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, pas du tout, pas du tout, pas du tout.

M. McKay: J'essaie... On a un échange, et l'échange, ça veut dire que ça va dans les deux directions.

La Présidente (Mme Doyer): L'échange est minimal. Bien, c'est parce que les gens sont venus en consultation pour s'exprimer aussi.

M. McKay: Et je regarde mes amis d'en face. Vous avez tout le temps pour poser les questions, vous avez votre temps. Alors, moi, mon temps, il m'appartient.

La Présidente (Mme Doyer): Non, c'est correct, prenez-le, prenez-le. C'est parce que j'ai senti de la... que les gens me regardaient et voulaient intervenir. C'est ce dont je vous fais part. Et ce sont des consultations.

M. McKay: Oui, d'accord. Oui. Et effectivement on a entendu toutes sortes de propositions quant à l'aspect réglementaire, et donc j'imagine que vous avez... C'est parce qu'on a déjà dit qu'ils n'avaient pas de connaissances au niveau juridique, là, qui voulaient s'établir, donc je vous ramène au niveau plus de la volonté politique. Est-ce que vous verriez d'un bon oeil que le projet de loi encadre un peu mieux les pouvoirs habilitants du ministre et, si oui, bien, jusqu'à quel point?

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député. M. Bourke.

M. Bourke (Philippe): Bien, d'ailleurs, là-dessus j'ai déjà répondu, je pense, tout à l'heure. Par contre, il y a une remarque que je voudrais rajouter. Vous avez parlé que, pour ce qui est de la table de la sécurité routière et le radar photo, il y avait eu un retour ensuite en commission. Je pense que, dans notre esprit aussi, les travaux de ce comité consultatif là, qui mèneraient à une analyse des recommandations, assurément que, s'il y a des modifications à apporter au projet de règlement pour étendre la portée du programme, ça serait sage de prévoir qu'il y ait un retour aussi au législateur, là, pour faire une analyse élargie. Même si dans cette table-là il y aura des représentants de beaucoup d'organisations, je pense que c'est important qu'il y ait un retour au législateur, au public, à la rigueur, de pouvoir intervenir sur ces modifications-là. Je pense que M. McDonnell avait quelque chose à ajouter par rapport à ça.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Merci beaucoup. Pour répondre plus précisément, M. McKay, à vos questions, oui, nous sommes favorables à ce que soit incluse dans le projet de loi n° 48 comme tel une mention d'échéance pour l'application de la réglementation, ensuite que, oui, nous sommes favorables au fait qu'il pourrait être mentionné qu'en partant, assurer un minimum, une base, que ça serait les véhicules de huit ans et plus à la revente qui seraient visés par le règlement, on considère que ce huit ans et plus là devrait être réévalué, possibilité de revenir en commission parlementaire. Par contre, on ne considère pas que, pour chaque étape du programme, on doive modifier à nouveau la loi.

Ceci étant dit, le projet de loi n° 48 vise quelque chose d'essentiel, pour nous, c'est de donner l'autorité au MDDEP de pouvoir légiférer, réglementer sur ce qui a trait à la qualité de l'air, pouvoir qui leur échappe en ce moment.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. McDonnell. M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Je me demandais, par rapport... Vous parliez, vous mentionniez d'enlever les exemptions pour, par exemple, les motos, les véhicules hors route. Comment vous voyez ça? Parce qu'à ma connaissance il n'y a pas vraiment de système antipollution sur ce type de véhicule là. Et est-ce qu'il y a vraiment une intervention qu'on peut faire, à part de les utiliser moins ou éventuellement d'avoir des véhicules à motorisation électrique, pour pouvoir diminuer la pollution, là, des motos puis des VHR?

La Présidente (Mme Doyer): Monsieur... Lequel de vous deux? M. Bourke?

M. Bourke (Philippe): Oui, je vais commencer simplement, mais je vais laisser évidemment, sur le plan technique... Mais, à notre connaissance, je ne suis pas un spécialiste de ça, quel type de véhicule a ou non des systèmes antipollution, par exemple un catalyseur. Ceci dit, un véhicule de ce type-là, qu'il soit en mauvais état, assurément, va émettre plus de pollution, va consommer plus de carburant. Et donc, encore une fois, je reviens dans... Tout ça, c'est aussi un intérêt pour le propriétaire du véhicule, l'utilisateur, de faire en sorte que son véhicule pollue moins mais lui coûte aussi moins cher à utiliser. Puis, peut-être, je vais laisser la parole à M. McDonnell pour le...

La Présidente (Mme Doyer): M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): En fait, il n'est pas nécessairement... Bon, nous, ce qu'on considère, c'est que dans le PIEVA ça soit d'abord et avant tout les véhicules automobiles qui soient visés, le parc automobile régulier, normal. Par contre, ce que M. Bourke disait, c'est qu'éventuellement ce projet de loi là pourrait permettre l'écriture d'autres règlements concernant les véhicules hors route, les motoneiges, et ainsi de suite. Mais, dans un premier temps, le règlement qui nous intéresse spécifiquement est celui concernant les véhicules automobiles. Mais le projet de loi n° 48 ouvre tout de même la porte de réglementer d'autres secteurs, selon les besoins et la nécessité.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. McDonnell. M. le député de L'Assomption, il vous reste deux minutes à peu près.

● *(10 h 50)* ●

M. McKay: Oui. Bon, vous mentionniez tout à l'heure... Puis ça, ça s'appliquerait, j'imagine, à partir du moment où le programme, dans une phase ultérieure, s'appliquerait à l'ensemble des véhicules de huit ans et plus. Bon, premièrement, vous proposez de regarder les modes alternatifs. Je pense que c'est absolument essentiel, là. La mesure à distance, ça permet de cibler vraiment ceux qui sont contrevenants et de ne pas faire passer le test à tout le monde.

Vous mentionniez aussi, dans les mesures, disons, d'atténuation, là, dans une éventuelle deuxième étape, d'avoir un... Bon, on l'a traduit par un passe-droit, mais peut-être que le terme «laisser-passer» serait un peu plus adéquat. En tout cas, le terme anglophone, c'est «waiver». Si les réparations sont trop importantes, dépassent, par exemple... On a dit que le montant équivalent à changer un convertisseur catalytique pourrait être un bon montant de référence. Est-ce que vous pensez que ça devrait s'appliquer, ça, à tout le monde? Parce qu'on sait que, dans le fond, il y a beaucoup de grossistes et de vendeurs commerciaux qui vendent des véhicules usagés. Eux, peut-être qu'on pourrait penser qu'ils ont en quelque part l'obligation de livrer un véhicule qui soit... de vendre un véhicule qui soit conforme en tous points. Donc, dans ce que vous voyez, sur l'expérience américaine par exemple, est-ce que ça s'adresse à tout le monde ou juste aux individus et non aux commerçants?

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Rapidement, j'imagine. Alors, comme on a mentionné tantôt, de toute façon la limite de coût à la réparation — je préfère appeler ça ainsi qu'un «waiver» ou un passe-droit — ne s'appliquerait pas dans le cas de la revente. Dans le cas de la première étape à la revente, les véhicules doivent être mis à niveau, point à la ligne. Nous, c'est juste dans le cas où le programme serait pour l'ensemble du parc automobile de huit ans et plus. Et, oui, à ce moment-là, on recommande, comme mesure d'atténuation, la limite de coût à la réparation. Mais, dans le cas de la revente, que ça soit pour des marchands de véhicules d'occasion, et tout ça, ils devraient mettre entièrement le véhicule conforme.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, le temps qui nous était imparti est écoulé. Je vous remercie, MM. Bourke et McDonnell, de votre contribution à nos travaux.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre aux personnes qui représentent le Service budgétaire du Lac-Saint-Jean-Est de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 10 h 51)

(Reprise à 10 h 53)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme Racine, bonjour. Bienvenue à la Commission des transports et de l'environnement. Vous avez 10 minutes pour nous présenter votre mémoire. Alors, nous vous écoutons.

Service budgétaire Lac-Saint-Jean-Est

Mme Racine (Sophie): Alors, pour commencer, je vais quand même présenter un peu qu'est-ce que c'est, le Service budgétaire Lac-Saint-Jean-Est. C'est un organisme communautaire qui est situé à Alma et puis qui dessert toute la MRC Lac-Saint-Jean-Est. Il a été fondé depuis 35 ans. Donc, c'est vraiment un organisme sans but lucratif. Tous les services sont gratuits, offerts à la population en général, pas nécessairement juste les personnes à faibles revenus. On reçoit tout type de personne à notre organisme.

Le principal service qu'on offre, c'est la consultation budgétaire. Donc, on rencontre des gens qui sont en difficulté financière, que ça soit des gens en situation de pauvreté, d'endettement. Des fois, c'est la pauvreté et l'endettement. Statistiquement, on rencontre à peu près 400 personnes par année en consultation budgétaire, puis on est deux intervenantes. Donc, on ne manque pas de travail, je vous dirais, là. Ça fait que ça fait un peu le tour de la... La consultation budgétaire aussi, on rencontre des gens parfois à titre préventif. Quelqu'un qui voudrait s'acheter une maison, qui voudrait voir combien est-ce qu'elle pourrait investir pour acheter sa maison, quelqu'un qui voudrait partir en appartement, avoir des enfants, retourner aux études, c'est toutes des choses qu'on regarde avec les gens, avec un budget comme outil.

Un autre service qu'on offre, on a un large volet de sensibilisation et d'éducation à la population. On rencontre des personnes en insertion à l'emploi qui font... qui finalement étaient depuis des années sur l'aide sociale ou sur le chômage, qui retournent au travail. On leur donne des trucs de budget. On rencontre aussi beaucoup de jeunes de cinquième secondaire. Malheureusement, il n'y a plus le cours d'éducation à la vie économique, donc nous, on a pris comme engagement d'aller rencontrer ces jeunes-là. On leur donne une heure par année pour leur montrer à faire un petit budget, comment partir en appartement, qu'est-ce que c'est, une carte de crédit, qu'est-ce que c'est, le paiement minimum. Donc, c'est vraiment ça, c'est vraiment de l'éducation populaire que l'on fait.

Alors, bien, tout bonnement... enfin, tout bonnement, le Service budgétaire s'est prononcé contre le projet de loi n° 48. Et puis je vais vous énoncer un peu les raisons qui ont poussé notre décision. Ce n'est pas juste moi qui ai décidé qu'on était contre le projet de loi n° 48. On a fait deux groupes de discussion: un avec les membres de notre organisme... Donc, les membres, c'est des gens qui ont déjà utilisé nos services, qui appuient notre mission. On a fait un groupe de discussion avec ces gens-là. Et puis on a fait un groupe de discussion avec des personnes en insertion en emploi. Les questions étaient: Que pensez-vous du projet de loi? Avez-vous des recommandations? Seriez-vous prêts à faire un témoignage? C'était vraiment plus dans cet esprit-là. On n'influençait pas les décisions des gens. Et les deux «focus groups», les deux groupes de discussion ont vraiment ressorti sensiblement les mêmes points, là.

Vous avez un petit portrait de notre réalité locale. Dans l'annexe 1, il y a un budget type d'une personne qui travaille au salaire minimum et puis qui doit se déplacer pour aller travailler. Vous allez voir à l'annexe 1, c'est vraiment un outil, là, que nous, on se sert quotidiennement, là, une grille de budget puis savoir si ça balance, si les dépenses n'excèdent pas les revenus. Ça fait un petit portrait d'une personne qui travaille au salaire minimum, 40 heures par semaine. Son salaire net par mois est de 1 342 $, et elle doit dépenser environ 273 $ pour se transporter à son travail. Dans ce calcul-là, on n'a pas pris en exemple non plus que la personne aurait un terme d'auto, parce qu'on se disait: Bon, elle a déjà une auto usagée, on va prendre en compte qu'elle aurait déjà fini de payer si elle aurait un petit terme d'auto. Mais ça montre quand même qu'il y a quand même une bonne partie de son budget qui est déjà allouée au transport.

On soutient aussi que, comme il a été mentionné tout à l'heure, c'est un projet de loi qui s'attaque encore aux personnes à faibles revenus et aux gens de la classe moyenne. Ces gens-là sont constamment en train de remanier leurs budgets puis essayer de faire arriver les deux bouts ensemble. Il y a beaucoup de choix gouvernementaux qui ont fait que ces gens-là s'appauvrissent avec les années. Puis nous, on le voit constamment dans notre bureau, là, que la pauvreté, elle est grandissante.

Puis de plus en plus on a des gens en cas d'extrême pauvreté, là, qui sont capables seulement de se loger, puis, un coup qu'ils sont logés, bien il n'y a plus beaucoup d'argent pour se nourrir puis il n'y a plus d'argent pour retourner au travail. Donc, c'est vraiment des cas d'extrême pauvreté, qu'on doit beaucoup faire affaire avec des ressources, puis, ça, on en a de plus en plus. Je ne sais pas où est-ce que ça va s'arrêter, là, mais, la pauvreté, nous, on la voit quotidiennement. Que ce soient la hausse des tarifs d'Hydro-Québec, l'imposition de la taxe santé...

Il y a des gens aussi qui sont en attente d'avoir des HLM, des logements sociaux, depuis quatre et cinq ans, qui finalement crèvent de faim, là, aller jusque-là. Il y a des gens aussi qui sont sur l'aide sociale, qui ont des revenus insuffisants, parce que, quand ils ont payé leurs logements puis qu'ils ont payé l'électricité, bien il n'y a plus d'argent.

On dit aussi que le salaire minimum ne permet pas de se sortir réellement de la pauvreté, parce qu'aller travailler, ça engendre des coûts, que ce soit de la garderie, que ce soit de l'essence, que ce soient des lunchs pour aller travailler. Donc, quelqu'un qui est au salaire minimum n'atteint pas le seuil de faibles revenus.

Je ne peux pas passer sous silence non plus que la hausse du coût de l'essence fait toujours des bonds dans les budgets de ces gens-là, que ce soit... Bon, bien, sur le terrain, là, quelqu'un qui doit toujours remanier son budget puis qui dit: Bon, bien là, l'essence, c'était supposé être 20 $ par semaine, mais là, avec les augmentations, c'est plus 30 $. Puis là, bien, c'est rendu, c'est plus 40 $ par semaine, mais la personne ne gagne pas plus d'argent.

Le poste de dépenses que les gens coupent, c'est l'alimentation. La plupart du temps, nous, on dit que c'est une dépense qui est élastique, hein? Quand on a de l'argent on en met dedans, quand on n'a pas d'argent, on n'a pas d'argent. Parce que les autres choses, c'est des coûts fixes. C'est un loyer, c'est un terme d'auto, c'est un terme de carte de crédit. Ils n'ont pas le choix de payer leurs dettes. Donc, qu'est-ce qui reste, finalement, qui peut s'étirer, qui s'étire moins, bien c'est l'alimentation, qui mange toujours un coup quand il y a des augmentations de frais comme ça.

● *(11 heures)* ●

On a aussi fait une étude auprès de trois garagistes, parce que nous, on s'intéressait à savoir qu'est-ce que c'étaient, les pièces qui allaient être touchées par ce projet de loi là, combien ça pourrait coûter, remplacer ces pièces. Et puis, bon, ça variait entre 120 $ et 1 200 $ pour un catalyseur, puis 120 $ pour une sonde d'oxygène, et ça, c'est sans compter le temps que ça va prendre pour changer ces pièces-là.

On a réalisé aussi, quand... Les gens qu'on a rencontrés dans nos «focus groups» disaient beaucoup que... Moi, là, si j'aurais, demain matin, à assumer une dépense de 500 $, je ne serais pas capable d'assumer une dépense de plus de 500 $ d'un coup parce qu'il faudrait que je l'étale sur plusieurs mois. Donc, déjà qu'ils ont déjà un budget serré, il faudrait qu'ils se serrent un budget encore plus serré pendant plusieurs mois pour payer les réparations d'auto. J'ai des madames qui me disaient: Bien, il va falloir que je choisisse entre manger ou réparer mon auto, mais j'ai besoin de mon auto pour aller travailler. Donc, c'était un petit peu ça aussi, là, qui était difficile. Il y a des gens qui m'ont dit: Bien, il va falloir que je le mette sur ma carte de crédit, mais ma carte de crédit est déjà pleine parce que j'ai déjà eu d'autres pépins. Ça fait que c'est un petit peu ça, là, les réalités qu'ils nous avaient ressorties dans nos groupes.

Les gens, aussi, rencontrés disaient qu'ils les entretenaient déjà, leurs véhicules. Quand la lumière, le «check engine», comme on appelle, là, allumait dans leurs autos, ils disaient: Bien, moi, j'y vais, chez mon garagiste, parce que moi, je n'ai pas d'argent pour m'en acheter une autre, voiture. Je n'ai pas d'argent pour en économiser pour en acheter une autre. Ça fait que, quand elle brise, je vais chez mon petit garagiste, puis je m'arrange avec, puis on la répare, ma voiture, parce qu'il faut qu'elle nous dure longtemps. On en a besoin pour se voyager puis on en a besoin pour aller travailler. Donc, ils voulaient souligner, finalement, qu'eux les entretiennent déjà, leurs voitures, ils n'ont pas besoin d'avoir un projet de loi pour leur dire d'aller les entretenir.

Ensuite, ils soulignaient que c'étaient des personnes... ils se considéraient un peu comme des modèles environnementaux parce qu'ils récupèrent déjà des voitures usagées. Ils les réparent, et puis ils les réutilisent, et puis ils leur donnent une longueur de vie que cette voiture-là, peut-être, n'aurait jamais eue. Mais ces gens-là, eux, ça les dépanne puis ça leur permet justement d'aller travailler, d'aller faire des commissions, d'aller chez le médecin. Donc, ils se considèrent... C'est un peu dans la visée de deux des 3R, qui est réduire et réutiliser. Donc, ils réduisent le nombre de déchets qui vont aller à l'enfouissement en réutilisant ces autos-là. Une autre réalité locale que je voulais vous apporter, dans la MRC... J'ai deux minutes? Oh! O.K. Je vais faire ça vite.

La Présidente (Mme Doyer): ...signifie pour que vous alliez à l'essentiel.

Mme Racine (Sophie): À l'essentiel? Bon, dans la MRC Lac-Saint-Jean-Est, il n'y a pas de transport en commun. On est une région éloignée. On est une région... Ah! je peux aller moins vite?

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y. C'est ça. Je pense que les gens vont être généreux avec vous, là, en temps, hein?

Mme Racine (Sophie): O.K. J'ai fait quand même trois heures de route, là...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui. Inquiétez-vous pas, j'en fais aussi très, très... beaucoup pour venir du Bas-Saint-Laurent.

Mme Racine (Sophie): Du Lac-Saint-Jean.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, mais moi, je viens du Bas-Saint-Laurent...

Mme Racine (Sophie): Du Bas-Saint-Laurent? Ah! O.K.

La Présidente (Mme Doyer): On fait de la route. On est habitués. Les autos, on connaît ça.

Mme Racine (Sophie): Oui. Bon, bien, c'est ce que soulignais, dans la MRC Lac-Saint-Jean-Est, on n'a pas de transport en commun. On a quand même un service qui est émergent depuis quelques années. Ça s'appelle Option Transport, qui offre un service de covoiturage, de réseautage pour du covoiturage, et il offre aussi un service de transport des villages vers la ville. Mais ce service-là n'est pas quotidien. Il arrive seulement les jeudis, et ça s'appelle Les Jeudis en ville. C'est pour inviter les gens des villages à venir vers la ville d'Alma. Sauf que les départs se font comme à 9 heures le matin. Donc, les personnes qui travaillent à Alma, le transport... il est trop tard, là, ça ne les accommode pas du tout. Ce n'est pas du tout adapté pour les travailleurs.

Puis qu'est-ce que je voulais aussi souligner, c'est que dans notre MRC il y a 16 villages et il y a une ville. Les gens qui demeurent dans les villages le font, oui, par choix, mais souvent c'est par sentiment d'appartenance. Ils ont de la famille là qui les aide. Ça fait des années qu'ils demeurent là. Puis là on leur dit: Bien, pourquoi vous ne déménagez pas à Alma? Vous n'auriez pas besoin d'auto, vous pourriez aller travailler à pied. Mais, encore là, Alma, c'est quand même assez grand, on ne peut pas tout faire à pied non plus. Bien, il dit: Bien, c'est parce que moi, j'ai de l'aide, j'ai ma grand-mère qui vient m'aider pour garder le petit de temps en temps. Il y a quand même des sentiments d'appartenance. Des fois, les logements sont moins chers dans le village que dans la ville. Donc, vraiment, c'est les réalités locales de notre secteur.

On a fait aussi une petite enquête auprès des policiers à savoir s'ils faisaient encore des opérations minounes, à savoir s'ils allaient encore arrêter des autos sur la route pour les envoyer à une inspection mécanique. Et, oui, ils en font encore. Ils en font une à deux par année. Puis le policier, qu'est-ce qu'il me disait, il dit: Selon l'article 636 du Code de la sécurité routière, on n'a pas vraiment besoin d'avoir de motif pour arrêter une personne. Si on juge que le véhicule est trop bruyant ou qu'il est nuisible sur la route, il dit, on a le droit de l'arrêter puis de l'envoyer à une inspection mécanique. Donc, on se disait: Ah! bien, la police fait déjà une partie de ce travail-là sur la route en surveillant les automobiles.

On avait aussi quand même une crainte dans l'accréditation des garagistes. On se demandait comment ça allait se passer, cette accréditation. Est-ce que ça allait être encore des gros garages qui allaient avoir l'accréditation? Est-ce que les petits garages allaient avoir la chance de présenter leur candidature? Ensuite, des membres, aussi, du Service budgétaire disaient: Bien, est-ce que des fois les garages vont être plus audacieux puis vont identifier plus de pièces que nécessaire à changer? Est-ce que ça va me coûter plus cher que ce qu'il faudrait que ça me coûte? Donc, c'était quelque chose que je voulais apporter à l'Assemblée.

Je termine...

La Présidente (Mme Doyer): Je vais...

Mme Racine (Sophie): Oui? Non?

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça va être long? Parce que je vous laisse filer, je suis généreuse en temps, mais...

Mme Racine (Sophie): O.K., il me reste les recommandations. J'ai terminé après.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord, mais faites vite, là. Parlez comme au Lac-Saint-Jean, vite, vite.

Mme Racine (Sophie): O.K., vite, vite, vite. Recommandations. Investir davantage dans les services de transport collectif et transport en commun. Et on n'en a pas chez nous puis on aimerait bien ça, en avoir, des services de transport collectif, qui aideraient beaucoup de gens à sortir de la pauvreté.

On a aussi: Élaborer des incitatifs gouvernementaux à l'achat de véhicules à faible consommation d'essence. Encourager les gens à acheter des véhicules que la consommation d'essence est moindre. Ça pourrait être un crédit d'impôt, un rabais sur l'achat. J'imagine qu'il y a plein d'incitatifs comme ça qu'on pourrait trouver ensemble.

Des incitatifs gouvernementaux pour acheter des véhicules verts. Il y en a déjà, des incitatifs, mais ça concerne seulement quatre véhicules qui sont de type rechargeable. On demanderait peut-être que cette loi-là pourrait être élargie à plus de véhicules verts, parce qu'il y en a de plus en plus, hein? Chaque concessionnaire en élabore de plus en plus.

En dernier, un système antipollution garanti 10 ans, qui obligerait les fabricants automobiles à concevoir un système performant pendant 10 ans. Puis les gens qui devraient avoir à réparer cette auto-là, puis leur auto a moins de 10 ans, pourraient se servir de la garantie, puis ça ne leur coûterait rien, finalement. J'ai fini.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Racine. Merci. Alors, M. le ministre, pour 17 minutes d'échange.

M. Arcand: Merci beaucoup, Mme la présidente. Mme Racine, bienvenue. Et je suis très heureux de voir d'abord votre implication dans ce dossier-là, même si on ne semble pas tout à fait d'accord sur les orientations futures. Mais j'ai simplement quelques questions à vous poser par rapport à ce que vous avez dit aujourd'hui.

Est-ce que le fait que le projet de loi n° 48 s'applique à la vente de véhicules, est-ce que ça change quelque chose pour vous? Parce qu'au départ, lorsque ça a été présenté, j'ai beau l'avoir dit probablement plusieurs dizaines, si ce n'est pas centaines, de fois que c'est uniquement dans le cas de vente de véhicule, au moment où on se parle... Est-ce que ça change votre opinion, d'une façon ou d'une autre, ou votre opinion demeure la même, même s'il est question uniquement de vente actuellement?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Racine.

Mme Racine (Sophie): Quand j'ai fait les groupes de discussion, j'ai présenté le projet de loi dans son intégralité. J'ai présenté les trois parties que comprenait ce projet de loi là, les trois étapes, et les membres se sont vraiment proposés contre la totalité du projet de loi. Ils trouvaient que justement ils entretenaient déjà leurs véhicules. Puis, que ce ne soit que pour la revente ou que ce soit systématique pour les véhicules de plus de huit ans, on s'oppose catégoriquement à l'ensemble du projet de loi.

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

M. Arcand: C'est parce que, lorsque je... Puis je crois ce que vous me dites. Vous dites: Écoutez, même les gens qui sont démunis entretiennent leurs véhicules parce qu'ils veulent que ça aille plus loin. Or, hier, nous avons eu M. André Bélisle, de l'association québécoise de lutte à la pollution, qui disait essentiellement que le parc automobile québécois n'est pas en très bon état. Et nous, on a des études ici qui datent de 2010 et qui disaient entre autres... On avait vérifié 593 véhicules, et sur les 593 il y en avait 25 qui avaient ce qu'on appelle le «check engine» allumé...

Une voix: 25 %.

M. Arcand: Donc, 25 %, excusez. Pas 25, mais 25 % des 500. Donc, c'est plus d'une centaine qui avaient ce genre de problème là. Alors, je voulais...

Une voix: C'était volontaire.

M. Arcand: Puis en plus de ça, c'est ça, on m'informe que c'était volontaire. Ce n'était même pas au hasard, etc., c'étaient des gens qui étaient venus comme ça pour le faire.

Alors, j'essaie de trouver une façon de vous convaincre, parce que c'est un acte qui est à la fois, dans ce projet de loi là, c'est une action qui est à la fois, à mon avis, pour la protection du consommateur... Parce qu'en général, lorsqu'on vend un véhicule, on vend à quelqu'un qui a encore moins les moyens d'acheter un véhicule neuf et donc on le protège, d'une certaine façon. C'est une action de protection, en plus, bien sûr, d'être une action environnementale. Alors, ma question, c'est: Est-ce que ces arguments-là ne sont pas suffisants pour changer un peu, là, le point de vue général face à ça?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Racine.

● *(11 h 10)* ●

Mme Racine (Sophie): C'est parce que la crainte qu'on avait, finalement, quand on a fait ces groupes-là, justement, c'est qu'on se disait: Si on ouvre la porte à la phase I, on ouvre la porte à la phase II et à la phase III. La phase I, elle n'est pas bête, justement, parce que c'est vraiment dans le sens de protéger les consommateurs à l'achat de l'automobile. Ils vont savoir un peu plus qu'est-ce qu'ils achètent, tu sais, qu'il n'y aura pas de vice caché. On va savoir pourquoi, bon, elle a été conforme justement. Sauf que c'est justement, les gens avaient la crainte de... Bon, bien, si on dit oui à I, la II puis la III vont s'enclencher, puis on n'aura pas eu le temps de dire notre mot. Donc, on a décidé de prendre vraiment une position globale contre ce projet de loi.

Puis il y a quand même aussi d'autre chose qu'ils disaient. Bien, justement, là, tu sais, que ça va affecter leurs budgets, eux autres qui ont déjà un budget serré puis qu'à chaque fois qu'il y a une petite augmentation à quelque part, qu'il faut toujours qu'ils remanient ces budgets-là. Donc, c'est vraiment ça, moi, qu'est-ce que je faisais ressortir, c'était vraiment la réalité des gens, financièrement, sur notre MRC, comment est-ce qu'ils voyaient le projet, là.

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

M. Arcand: M. Bélisle, hier, de l'AQLPA, disait que, si les gens ont un véhicule qui est bien entretenu, s'ils ont cette option-là, ils peuvent sauver beaucoup d'argent, jusqu'à 350 $ par année, par exemple, en essence. Et, nous, les statistiques démontrent en plus que, lorsqu'on conduit un véhicule selon les normes très strictes, là, lorsqu'on va, par exemple, sur l'autoroute à 100 kilomètres au lieu, par exemple, d'aller à 117, là, kilomètres, comme plusieurs semblent le faire, il est clair que les économies, en termes d'essence, sont particulièrement importantes. Est-ce que ça change un peu la donne? Est-ce que vous êtes sensibles à ces arguments-là?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Racine.

Mme Racine (Sophie): Moi, je considère qu'on les... Je vais m'inclure, parce que moi aussi, j'en ai un, véhicule usagé, puis je ne suis pas à faibles revenus mais pas loin, là, tu sais, quand même, dans les organismes communautaires, puis on les entretient, nos véhicules. Oui, je comprends qu'il y a la possibilité, peut-être, d'économiser de l'essence. 350 $ par année, c'est quand même gros, là. Ça veut dire, peut-être, que ton véhicule était beaucoup brisé puis il y avait beaucoup de pièces à réparer, là. Je ne suis pas mécanicienne, là, ça, c'est certain, là, mais, tu sais, même si la...

On se disait: Oui, bon, la personne va avoir peut-être une inspection à passer de 60 $ aux deux ans. C'est à peu près ça que va coûter l'inspection. Si son véhicule est jugé conforme, bon, bien, finalement elle n'a pas de réparation à faire, mais elle a encore 60 $ de plus à assumer dans ces deux ans-là. Tu sais, c'est toujours des sous, finalement, qu'ils ont à sortir de leurs poches pour se conformer finalement aux nouvelles lois, puis c'est un petit peu ça qu'on voulait aussi ressortir. Sauver de l'essence, là, ça, c'est relatif. Si le véhicule est en bon état, on en sauve, de l'essence. Il consomme l'essence qu'il aurait à consommer, finalement, hein?

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

M. Arcand: Mais, ce que je comprends de ce que vous me dites, puis vous me direz si je l'interprète correctement, ce n'est pas tellement le projet de loi comme tel qui vous préoccupe, c'est ce qui pourrait suivre, plus que le projet de loi

comme tel, actuellement. C'est que vous dites: Bien, si vous commencez au niveau de la vente, vous allez par la suite aller plus loin, avec une inspection qui sera éventuellement mécanique. Est-ce que je me fais bien comprendre?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Racine.

Mme Racine (Sophie): Oui. Oui, oui, c'est vrai. Mais en même temps le projet de loi, les actions du projet de loi, c'est ce qui va être répercuté finalement dans les ménages que moi, je viens représenter, là. Je pense que les deux sont ensemble. Oui, il y a le projet de loi, mais il y a les actions qui vont être ensuite... justement qui vont se refléter dans leurs budgets, hein?

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

M. Arcand: Merci. Peut-être mon collègue de Huntingdon.

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

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. C'est un plaisir de vous retrouver comme à chaque occasion.

La Présidente (Mme Doyer): Partagé, bien sûr.

M. Billette: Je veux saluer mes collègues également. Mme Racine, bienvenue. Je sais que vous avez fait une longue route mais maintenant une très belle route pour se rendre dans votre région. Donc, c'est encore plus agréable, se rendre ici.

Je veux revenir un petit peu sur le questionnement du ministre, parce que j'ai exactement le même questionnement, lorsqu'on parle des gens qui ont un budget serré. Puis je pense que c'est tout à fait normal. Il y a des gens qui sont moins fortunés que d'autres. On n'a pas de jugement à porter là-dessus. Je pense que souvent c'est des situations qui sont imprévisibles. Et, lorsque vous parlez de ces gens-là qui ont des budgets serrés, qui ne peuvent pas avoir de dépense non prévue, à ce moment-là, à leurs budgets, je pense que tout le monde est dans la même situation. On ne peut pas prévoir...

Le questionnement que j'ai actuellement, c'est... Vous dites: Ces personnes veulent avoir une certaine protection pour s'assurer d'avoir un budget, de prévoir le budget. Puis je pense c'est très important. Et, lorsque quelqu'un achète une voiture qui a été inspectée... Moi, je vais vous dire, quelqu'un qui achète une voiture qui a été inspectée au niveau environnemental, de s'assurer... Vous avez sorti les prix, tantôt, du catalyseur, la buse d'oxygène. Vous êtes plus mécanicienne que je le suis, probablement. Et ces gens-là ont une certaine protection, à savoir le bon fonctionnement. Si le véhicule est en bon état de fonctionnement, le risque est beaucoup diminué, à ce moment-là, des surprises budgétaires, comparativement à quelqu'un qui achète une voiture qui est une 2003, une voiture qui semble, esthétiquement, en bon état mais qui a un problème de système d'échappement, un mois après, dû au fait que le véhicule n'a pas été inspecté, se ramasse avec une facture de 1 200 $.

J'ai un petit peu de difficulté, là, à comprendre votre point là-dessus. Je pense qu'il y a une protection qui est donnée aux consommateurs, et principalement les moins fortunés, qui vont s'acheter un véhicule d'occasion, donc qui vont avoir une protection. Puis d'autant plus... je pense que le ministre l'a bien dit, les chiffres le prouvent, les gens, hier, en commission l'ont mentionné, c'est 15 % d'économie au niveau de l'essence, un véhicule qui est en bon état de fonctionnement au niveau environnemental. Donc, je pense que c'est un 350 $ de plus que les gens pourront s'assurer. Peut-être que c'est le maximum comme montant, mais au moins c'est un montant qu'ils vont pouvoir s'assurer lorsqu'ils vont acheter un véhicule. J'aimerais vous entendre... les propos là-dessus, parce que c'est un petit peu, là... Les propos que vous apportiez, d'un autre côté, je vois de l'autre côté de la médaille, à ce moment-là, de la protection du consommateur.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député. Mme Racine.

Mme Racine (Sophie): Lorsqu'on achète un véhicule usagé, la plupart des gens le font inspecter parce que justement on ne sait pas à qui on l'achète. On dit toujours qu'on l'achète d'un curé, mais on ne l'achète pas toujours d'un curé, notre auto, hein? Moi, je les fais inspecter. Il y a des gens... Au Service budgétaire, on a un service de petits prêts sans intérêt aussi qu'on fait à des personnes à faibles revenus. Et des fois on prête pour des véhicules usagés justement et on exige une inspection. Une inspection, ça coûte à peu près 30 $. Ça prend à peu près une demi-heure de temps. Le mécanicien va faire le tour, va dire les réparations qu'ils ont à faire, et puis là on achète en connaissance de cause. Les gens que moi, j'ai rencontrés dans mes groupes de discussion faisaient inspecter les véhicules avant de les acheter, parce que justement ils voulaient savoir à qui ils avaient affaire, comment le véhicule avait été traité, s'il avait bien été entretenu. Des fois, il ne faut pas toujours se fier à la parole des gens, justement. Ils les faisaient déjà inspecter.

Mais je comprends aussi le point de vue de la protection, puis c'est quand même intéressant à ce niveau-là. Je ne suis pas convaincue, par exemple. Mais ce qui est intéressant aussi, c'est que c'est la personne qui vend le véhicule qui va devoir faire les réparations. C'est ça un peu qui était sorti dans le projet de loi. Ce n'est pas la personne qui l'achète qui va avoir à changer le catalyseur ou changer d'autre chose, là. Il y a ce niveau-là, oui, de la protection.

Mais les gens sont quand même intelligents puis il les font inspecter, leurs véhicules, avant de les acheter. Il ne faut pas juste se fier que la voiture n'a pas de rouille, puis elle ne fait pas de bruit, puis elle ne cogne pas, puis elle freine bien, là. Tu sais, les gens vont plus loin que ça, vont vraiment les faire inspecter. On a plein de petits garages, nous autres, à Alma, qui nous font des bons prix. Puis on lui dit: Bien, va à telle place, puis vous allez vraiment avoir un ordre juste.

Même, le garagiste est en mesure de dire si le prix payé pour cette voiture-là est juste ou si c'est trop cher. Il dit: Non, ce véhicule-là vaut moins cher que ce que la personne vous le vend. Si elle ne vous le fait pas plus bas, ce n'est pas un bon achat. Ça fait que c'est qu'est-ce que je voulais vous dire.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Racine. M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je veux continuer un petit peu là-dessus, je pense. C'est intéressant. C'est des bonnes discussions, puis je pense qu'elles sont importantes. Vous dites que les gens font inspecter leur véhicule, lorsqu'ils l'achètent, pour avoir une protection. C'est à savoir également, s'ils font des bons prix, quel type d'inspection. Est-ce que c'est une inspection mécanique, une inspection environnementale? Mais vous dites... Vous avez parlé tantôt d'un coût de 60 $ environ, mais je pense que c'est un montant que les gens n'auront pas à débourser au niveau de leur inspection environnementale, parce que le vendeur va déjà effectuer cette opération-là. Donc, c'est un coût de moins pour des gens qui ont des budgets serrés à l'achat d'une automobile. Parce que, lorsqu'on achète une automobile, qu'on la paie 2 000 $, on va faire une inspection, le coût est d'environ 200 $. On se dit, à ce moment-là: Si l'inspection est déjà faite au niveau environnemental, il ne reste que le mécanique. Donc, c'est un coût de moins, je pense, que les gens devront assumer, et souvent des gens à moindres revenus, parce que c'est des véhicules âgés de plus de huit ans, à ce moment-là. Êtes-vous d'accord avec ce point-là?

Mme Racine (Sophie): Oui, oui, je suis d'accord. Oups! Excusez.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y, Mme Racine, allez-y.

Mme Racine (Sophie): Je ne sais pas s'il y avait comme une question au travers, là, mais...

M. Billette: Oui, il y avait un question.

Mme Racine (Sophie): ...il y avait comme une question...

M. Billette: Je voulais savoir, là... Parce que je veux bien comprendre votre point de vue, à ce moment-ci.

Mme Racine (Sophie): Bien, c'est sûr que notre point de vue, c'est comme je vous disais. C'est sûr que l'inspection, c'est plus de type mécanique. Bon, est-ce qu'il perd de l'huile? Est-ce qu'il perd du Prestone? Est-ce que la batterie est bonne? Est-ce que les fils de bougie sont bons? Finalement, oui, c'est plus visuel, on touche, on essaie les flashers, puis tout ça, mais ce n'est pas 200 $, c'est 30 $. C'est vraiment ça, nous, le prix qu'on paie dans notre MRC. Je ne sais pas si on a un bon prix, là, mais on paie environ 30 $ pour l'inspection mécanique. L'inspection environnementale, ils vérifient quand même le pot d'échappement, puis le catalyseur, puis toutes ces choses-là, là. Il y a quand même une vérification qui est faite. Puis je comprends aussi votre point de vue que c'est plaisant, parce que ça ne reviendra pas à la charge de l'acheteur mais bien à la charge du vendeur de finalement faire cette inspection environnementale là, mais l'inspection mécanique n'est pas faite. Ça fait qu'il y a quand même un bout que, l'acheteur, il va falloir qu'il fasse quand même, là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Racine. Est-ce que j'ai d'autres questions?

M. Billette: Il reste-tu du temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui, il reste du temps. On est à 13 min 26 s.

M. Billette: Ah bien, j'ai des questions en masse, parce que, je veux dire, il y avait des bons points. Vous savez que je ne gaspille pas de temps parce que, lorsque c'est intéressant comme ça, on a toujours des questions.

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y, continuez, ça va bien.

● *(11 h 20)* ●

M. Billette: Parfait. Vous avez parlé également au niveau du budget — je vais tomber sur une autre facette — d'avoir plus d'importance au niveau budgétaire pour ceux qui achètent des nouvelles voitures. Je sais que les deux derniers budgets, les trois, même, derniers budgets ont fait en sorte... pour promouvoir, à ce moment-là, l'achat de véhicules électriques ou énergivores, dégradant tout le niveau de la consommation, à ce moment-là. Il y a beaucoup plus que quatre modèles. Je pense qu'on ne peut pas faire de distinction d'une compagnie à l'autre lorsqu'on est au gouvernement. Donc, c'est selon la technologie. C'est-u un hybride, c'est-u un véhicule tout électrique? Donc, il y a des compensations.

Et il y a un autre projet que vous n'avez pas parlé. Vous avez parlé de celui-là, mais il y a le bonus malus, également, qui existe ici, le programme bonus malus. Quelqu'un qui a une plus grosse cylindrée, sur les plaques d'immatriculation, doit payer un montant plus élevé, à ce moment-là, par rapport à la cylindrée. Est-ce que c'est un programme que vous connaissez? Et, si oui, par vos propos, est-ce que c'est quelque chose que vous demandez qui soit bonifié ou qui soit amélioré pour faire face à cette situation-là?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Racine.

Mme Racine (Sophie): Premièrement, moi, qu'est-ce que j'avais lu justement sur les véhicules qui pouvaient obtenir le 8 000 $ de rabais, c'était vraiment... Je l'ai pris dans la revue *Protégez-Vous*, qui ciblait vraiment, là... Il y avait la Chevrolet Volt, il y avait la Prius Plug-in, il y avait vraiment seulement quatre véhicules qui étaient admissibles à ce projet-là.

La taxe que vous appelez, est-ce que c'est la taxe d'accise qui est gérée par le gouvernement fédéral pour les véhicules qui consomment plus de 15 litres aux 100 kilomètres? Non?

M. Billette: Du tout. La taxe d'accise, c'est une taxe sur l'essence. Mais c'est vraiment une taxe appliquée aux immatriculations. Quelqu'un qui a une V8 plus que... ou V6 plus de trois litres, là, je ne sais pas les...

Une voix: ...

M. Billette: ...quatre litres, exactement, paie plus cher ses immatriculations, à ce moment-là. Ça fait que c'est vraiment cette taxe-là. Ça rejoint peut-être un petit point que vous aviez peut-être oublié. On l'appelle le malus...

Une voix: ...

M. Billette: On est bon si on a un malus. Mais je pense que c'est important.

Un autre point que vous avez fait également, au niveau des opérations minounes, si la Sûreté du Québec continue à en faire, bien je pense qu'il faut percevoir également, au niveau de l'opération minoune — vous excuserez le terme, c'est le terme qui est utilisé...

La Présidente (Mme Doyer): ...le monde comprennent ça.

Une voix: C'est vraiment le bon terme.

M. Billette: ... — ce n'est pas juste au niveau environnemental, également. C'est un propos qui m'a beaucoup touché, parce que je pense qu'on parle également de sécurité, pas seulement qu'une sécurité environnementale, mais sécurité. Quelqu'un qui a un «ball joint» — excusez-moi — une barre de direction qui est défectueuse peut avoir un accident puis malheureusement causer un accident grave qui souvent va impliquer un autre conducteur qui a une auto en bon fonctionnement. Donc, je pense, pour l'inspection mécanique, l'opération minoune, que vous disiez tantôt, il faut voir également le bon côté, qui est le côté de sécurité, qui est très, très, très important. C'est pour ça qu'on le retrouve au niveau du Code de la route, pour empêcher un véhicule qui malheureusement, par bris mécanique, pourrait aller causer des dommages importants à un autre véhicule et même blesser les passagers ou, au pire des scénarios — ce qu'on ne souhaite pas — tuer des... enlever des vies humaines, à ce moment-là. Ça fait que je pense que l'inspection minoune est très importante et doit être conservée, pas juste au niveau environnemental mais surtout au niveau mécanique.

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

M. Billette: Ça fait que c'est beau pour moi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau pour vous?

M. Billette: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): J'aimerais ça, peut-être, pour le temps qu'il reste, une minute, que vous puissiez réagir et terminer vos commentaires, qui étaient très intéressants, Mme Racine.

Mme Racine (Sophie): Mes commentaires, ça a été quand même soulevé aussi, le point de vue que ce soit seulement finalement la phase I, qu'il y aurait la protection seulement quand ce soit la revente de véhicules. Je ne suis pas contre, justement, que ça soit cette phase-là, parce que, oui, ça protègerait les gens, qui ne se feraient pas avoir, justement, à acheter un véhicule avec un catalyseur défectueux. Mais je suis vraiment contre les deux autres parties, là, les deux autres parties qui seraient justement une inspection systématique aux deux ans et une inspection mécanique qui serait jointe à cette inspection-là. Oui, vous m'avez peut-être convaincue. Puis il y avait des gens quand même, moi, je me rappelle, mes groupes de discussion, qui se disaient: Ah bien, ce n'est quand même pas fou, la première phase. Sauf qu'ils ont dit: Bien, si on ouvre la porte à un, on ouvre la porte aux deux autres. Ça fait qu'on décide de prendre une décision en bloc puis de dire: On est totalement contre ce projet de loi. On n'a pas de mesure d'atténuation ou, comme vous disiez tout à l'heure, là, des passe-droits. On n'en a pas, là. C'était vraiment... Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Racine. Alors, nous allons passer au député de L'Assomption. M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Bienvenue à nos travaux. Effectivement, vous avez apporté un point de vue que je considère qui devait absolument être entendu. Et je vous félicite pour le fait que vous avez fait un travail vraiment de fond, là, pour préparer votre intervention aujourd'hui. Vous avez consulté, bon, les garagistes, la

police, vos membres, pas mal de gens. Est-ce que vous avez aussi consulté d'autres organismes qui ont un peu le même type de vocation sociale, là, comme la vôtre?

Mme Racine (Sophie): On y a pensé, mais finalement on s'était dit que, non, on va vraiment représenter le Service budgétaire. Qu'est-ce que nous, on fait, on rencontre des gens en difficulté financière. On voulait vraiment s'en tenir à ça. Mais j'ai quand même 14 lettres d'appui des organismes qui appuyaient notre mémoire, qui ont lu notre mémoire et qui nous ont écrit une lettre d'appui. Là-dedans, j'ai cinq organismes qui sont, comme un peu le Service budgétaire, des associations de consommateurs et j'en ai neuf que c'est des organismes de la MRC Lac-Saint-Jean-Est qui rencontrent un peu le même type de clientèle que nous, des mères monoparentales, des personnes avec des problèmes de toxicomanie. C'est 14 lettres que... Je demande à la présidente l'autorisation de les déposer pour la consultation.

La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr. Bien sûr. On compte sur vous pour nous les déposer.

Mme Racine (Sophie): Puis aussi, je pourrais ajouter, on a... C'est écrit un petit peu dans l'introduction, mais prochainement on va déposer une pétition contre le projet de loi n° 48. Et puis hier j'ai comptabilisé à combien qu'on était rendus: 1 500 signatures, des gens de la MRC Lac-Saint-Jean-Est. On en a déposé dans les épiceries dans les villages, on en a envoyé par courriel. J'ai des gens d'un peu partout au Québec, que je reçois par la poste, qui ont signé cette pétition-là. Elle va être déposée prochainement par Alexandre Cloutier.

M. McKay: Oui, donc, le député de Lac-Saint-Jean.

Mme Racine (Sophie): De Lac-Saint-Jean, oui.

M. McKay: Oui, parce que nous, on ne peut pas nommer les députés par leurs noms, seulement par leur titre. Et je sais que le député de Lac-Saint-Jean — vous avez mentionné Option Transport — est très impliqué. Je pense que c'est la réalisation, d'ailleurs, d'un de ses engagements électoraux. Et on peut en profiter pour remercier les ministres du gouvernement qui dans certains cas ont utilisé leurs budgets discrétionnaires pour pouvoir appuyer la mise en place, là, d'Option Transport.

D'abord, je voudrais vous dire que, d'une part, je comprends très bien vos préoccupations. Vous savez qu'on a, depuis un certain nombre d'années, un virage que certains qualifient de néolibéral, là, où on peut dire que, pour que tout le monde comprenne, c'est un virage vers davantage d'utilisateurs-payeurs, donc qui affecte beaucoup plus les gens à faibles revenus et la classe moyenne. Et je pense que le meilleur exemple de ça, c'est la fameuse taxe santé, hein? Là, on va parler... ça va être maintenant 200 $ par contribuable. Qu'on gagne 15 000 $ ou qu'on gagne 1,5 million par année, c'est exactement le même montant. Et vous savez que notre groupe parlementaire s'est engagé à abolir cette taxe santé.

D'autre part, le projet de loi que nous avons devant nous ne présente aucune balise. Là, ce que vous nous dites, avec vos membres, vous leur avez présenté le projet de loi comme il est là, mais effectivement le projet de loi comme il est là, il donne une pleine latitude au ministre pour pouvoir, dans le fond, faire ce qu'il veut. À la limite, on nous annonce l'étape 1, qui est huit ans et plus à la revente, mais il n'y a rien, dans le projet de loi, qui fixe cette balise-là, là, comme première étape. Alors, est-ce que, pour vous, ce serait un moindre mal, malgré le fait... Puis là je constate que votre opposition au projet de loi, c'était en bonne partie parce que justement il ouvrait la porte assez large. Si on fixe des balises, notamment pour insérer un article dans le projet de loi, qui confirme que ce dernier touche, dans une première étape, simplement la revente de véhicules de huit ans d'âge et plus, est-ce que ça vous rassurerait un peu?

Et ce que je comprends aussi, c'est que vous trouvez intéressants les... Il y a certains avantages justement pour s'assurer que les gens qui achètent les véhicules, que ce soient des véhicules qui soient en bon état, donc qu'on fasse un suivi de l'implantation de cette étape-là, et qu'on revienne ensuite en commission parlementaire, et qu'on puisse regarder c'étaient quoi, les impacts, puis notamment les impacts pas juste au niveau environnemental, mais les impacts sociaux et les impacts économiques, et qu'on puisse ensuite, dans le fond, là, faire le point avant d'arriver à une deuxième étape potentielle. Donc, ça voudrait... Peut-être que le gouvernement pourrait décider de ne pas y aller, si les impacts sont négatifs, mais peut-être qu'il pourrait continuer si les impacts, globalement, sont plutôt positifs.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Racine.

● *(11 h 30)* ●

Mme Racine (Sophie): Oui. Juste deux petites choses avant de répondre à la question. Le monsieur d'Option Transport, c'est Jean Dumais, et puis je l'ai rencontré pour avoir un peu son opinion. J'ai rencontré beaucoup de gens, hein, pour ce projet de loi là. Puis il disait que... Je lui demandais: Si on investirait davantage dans votre organisme, qu'est-ce que vous seriez capables de faire, finalement? Bien, on serait capables de faire peut-être une campagne de sensibilisation pour sensibiliser les gens au transport collectif. On pourrait offrir plus de transport, plus d'heures, tu sais, accommoder plus de travailleurs. Donc, je pense qu'on aurait déjà un organisme en place, à Alma, qui pourrait être pilote si on investirait davantage dans le transport collectif.

Ensuite, vous avez mentionné la taxe santé. Et puis il y a un organisme, dans la même maison où est-ce que je travaille, qui font des impôts pour les personnes à faibles revenus. Puis il y a beaucoup de gens qui sont sortis en pleurant quand ils recevaient leurs impôts, parce que d'habitude ils en retiraient et puis là ils se sont retrouvés à payer de l'impôt parce qu'ils devaient payer cette taxe santé là. Et puis maintenant, bon, c'est tout changé, hein, les trucs de crédit de solidarité, et tout ça. Il y a vraiment des personnes âgées qui sont... plusieurs qui sont sortis en pleurant parce qu'ils se

disaient: Câline, là, comment je vais faire pour payer ça? J'arrive déjà assez serré. Ça fait que c'est une petite mention que je voulais vous apporter.

Ensuite, oui, ça serait intéressant qu'il y aurait une balise justement pour seulement la première étape, savoir une échéance, avoir une évaluation du programme. Est-ce qu'il y a beaucoup de gens qui ont échoué au test? Est-ce que les coûts des réparations, c'était... Bon. Rendu là, ça va être vous qui va décider. Ça serait, oui, intéressant d'avoir une balise, mais, comme je me suis rendu compte en discutant, ça fait une inspection environnementale, mais tu n'a pas l'inspection mécanique, finalement, là, vraiment du moteur, s'il est en bon état, là. Les gens ont quand même cette responsabilité-là de vérifier une autre partie du véhicule, là, à part de l'environnement. C'est tout.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Et à ce moment-là, en ce qui concerne peut-être un aspect dont on n'a pas parlé, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'en discuter, il y a quand même des exclusions concernant les cyclomoteurs, les motocyclettes, les motoneiges de même que... Bon, les habitations motorisées, peut-être que ça s'adresse moins votre clientèle. Mais est-ce que ces exclusions-là, ce serait important pour vous de les maintenir? Parce qu'il y a aussi d'autres gens qui ont proposé de les retirer, là, du... qu'on contrôle aussi les motoneiges puis les véhicules hors route.

Mme Racine (Sophie): On n'en a pas discuté, de ces exemples qui sont là, par exemple. Je ne vous cacherai pas que les gens qui viennent à mon bureau, ils n'en ont pas, de véhicule récréatif, ils n'en ont pas de VTT, puis, des motos, ils n'en ont pas. Ils ont un véhicule usagé qu'ils essaient d'entretenir, finalement. Je ne le sais pas. Je ne le sais pas si ça serait intéressant justement de les inclure. Par exemple, moi, j'en ai une, moto, mon chum a une moto, on a des skidoos, tu sais, on est quand même un peu là-dedans. Mais de plus en plus ils ont quand même... Tu sais, ce n'est plus des moteurs deux-temps, c'est des moteurs quatre-temps. Il y a quand même une amélioration dans l'industrie, là, que ce soit aussi dans les moteurs de chaloupe qui boucanent, là... Il n'y en a plus, de moteur de chaloupe qui boucane, là. Maintenant, ils vendent des quatre-temps. Puis il y a certains lacs aussi qu'on n'a plus le droit d'avoir des moteurs à gaz, maintenant, c'est seulement des moteurs électriques. À savoir si on veut les inclure dans une inspection environnementale, je ne me prononcerai pas là-dessus, par exemple.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Racine. M. le député de L'Assomption.

M. McKay: D'accord. Mais je retiens quand même de ce que vous dites qu'il semble y avoir d'autres incitatifs qui font en sorte qu'on retire du marché les véhicules plus polluants, par exemple les moteurs deux-temps, et que ce n'est pas nécessairement par l'inspection environnementale qu'on peut atteindre le but de réduire la pollution de ces véhicules-là.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Est-ce que vous avez d'autres questions?

M. McKay: Bien, en fait, mes questions étaient surtout orientées autour des balises qu'on peut poser, qu'on pourrait inscrire dans le projet de loi. Vous nous avez donné quand même pas mal d'idées. Là, quand vous parlez de l'inspection de sécurité, est-ce que d'autres personnes aussi ont proposé... Parce que c'est déjà prévu dans la future réglementation, là, ce que... Naturellement, il n'y a rien de tout ça dans le projet de loi, mais ça nous a été annoncé par le ministre qu'éventuellement il voudrait envisager d'inclure une inspection de sécurité pour vérifier l'intégrité structurelle du véhicule. Vous, vous dites que ça se fait déjà par les gens. Mais est-ce qu'on devrait quand même jumeler ces deux aspects-là pour s'assurer que ça se fasse en même temps, ou peut-être que ça peut... Pensez-vous que ça peut réduire les coûts ou... Comment vous voyez ça?

Mme Racine (Sophie): Bien, je ne comprends pas comment... à quel endroit vous voulez jumeler. Tu sais, je suis comme un peu perdue dans...

M. McKay: Bien là, on parle toujours de la revente.

Mme Racine (Sophie): Ah! la revente. O.K.

M. McKay: Et donc, quand quelqu'un achèterait un véhicule de huit ans et plus, au niveau de la première phase en tout cas... C'est que vos clients, j'imagine, sont plus des acheteurs de ces véhicules-là que des vendeurs. Donc, quand ils l'achèteraient, que l'inspection environnementale aurait été faite dessus mais aussi une inspection mécanique et que de cette façon-là ils seraient assurés... Vous, ce que vous mentionniez tout à l'heure, c'est que les gens vont le faire faire eux-mêmes avant d'acheter le véhicule. Donc, à ce moment-là, ils paient déjà pour le faire, là. Mais peut-être que vous estimez que c'est préférable qu'ils aient la liberté de pouvoir le faire, finalement, où ils veulent et que donc... Puis l'inspection environnementale, bien ça ne sera pas nécessairement où tu veux, parce que ça va être où il y a un garage certifié puis qu'il y a l'équipement pour le faire. Alors, le fait de l'avoir ensemble, peut-être que ça peut amener une économie d'échelle, puis c'est pratique parce que tu as juste une place à aller. Mais, d'un autre côté, tu es un peu attaché à faire faire l'inspection mécanique là où l'inspection environnementale se fait. Donc, vous voyez, il y a comme un peu... il y a des avantages puis des inconvénients dans les deux options.

Mme Racine (Sophie): Bien, il y a... Excusez.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Racine.

Mme Racine (Sophie): Oui, il y a un avantage, parce que justement ce n'est pas l'acheteur qui va payer, ça va être le vendeur qui va payer l'inspection environnementale et l'inspection mécanique. C'est quand même une idée assez intéressante, parce que justement la personne serait en mesure d'acheter et, de un, un véhicule qui ne pollue pas et, de deux, un véhicule qui a une bonne mécanique, finalement, qui ne brisera pas au bout de deux semaines et qui n'aura pas de surprise. Une inspection mécanique, je ne sais pas si ça va être le même garage qui va être accrédité pour faire cette même inspection là, là. Rendu là, c'est un petit peu plus compliqué. Aller à deux places, quand c'est pour sauver 60 $ ou 30 $, moi, ce ne me dérange pas d'aller à deux places, là. Ça fait que je pense que, les clients aussi, ça va être leur choix.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Racine. M. le député de L'Assomption... M. le député de Berthier.

M. Villeneuve: Oui. Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Bonjour à tout le monde, d'ailleurs. D'abord, bravo pour votre implication et bravo pour le travail que vous avez fait.

Tantôt, vous avez — et c'est ce qui m'a accroché beaucoup — vous avez dit: Je pense que, tout le monde ensemble ici, il y aurait possibilité de trouver une façon, justement, de dégager des sommes pour faciliter ce passage-là. On ne peut pas additionner et toujours additionner des factures, parce que, bon, pour toutes sortes de raisons, les gens à faibles revenus, la classe moyenne écopent à chaque fois. Le ministre est au fait qu'il y a un trésor de guerre accumulé au niveau du Fonds vert, et c'est des sommes... Je ne connais pas le montant. Peut-être que le ministre pourra répondre à la question. Mais c'est plus ou moins 500 millions de dollars. Alors, ça commence à faire beaucoup...

Une voix: Ça a baissé un peu.

M. Villeneuve: Ça a baissée un peu, mais en bref c'est beaucoup d'argent. Et je pense que ce que vous amenez comme piste de solution mérite, de la part des parlementaires, du législateur, d'être regardé de près, pour justement s'assurer que, si ce passage-là se fait... et on voit qu'il y a une volonté qu'il se fasse, et je pense que pour l'environnement, oui, effectivement, il faut bouger. Alors, moi, je tenais tout simplement à vous remercier de cette façon-là de voir le projet de loi. C'est qu'on ne peut pas toujours imposer et amener des réglementations qui font en sorte que les gens sont toujours, au bout du compte, pris pour payer la facture. Le gouvernement a un rôle à jouer. Et effectivement, par des crédits... hein, vous l'avez dit tantôt, on trouvera bien la façon d'y arriver. Alors, j'espère que la partie gouvernementale a bien compris votre message. Moi, là-dessus, je voulais juste souligner cet aspect-là. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme Racine, voulez-vous réagir aux propos du député de Berthier?

● *(11 h 40)* ●

Mme Racine (Sophie): Oui, bien, c'est sûr, parce que là je trouvais qu'on s'attardait un peu sur pourquoi est-ce que j'étais contre, mais je pense qu'on a vraiment pris le temps de réfléchir à des recommandations. On voulait venir ici vous présenter ce mémoire-là, mais on ne voulait pas juste dire: Bien, nous autres, on est contre. Non, on voulait vous apporter... Moi, j'aime ça, l'idée de penser autrement, agir autrement pour amener au même objectif. Parce que les quatre solutions que je soumets, c'est quand même des solutions qui vont réduire les gaz à effet de serre. Si les gens un peu plus fortunés auraient un crédit d'impôt pour acheter un véhicule hybride, ils seraient peut-être plus tentés à acheter la Toyota Corolla hybride plutôt que la Toyota Corolla normale, si elle a un crédit d'impôt, logiquement. Aussi, il y a la garantie que j'avais soulignée, l'investissement dans les transports collectifs. Ça a déjà été souligné aussi dans le gouvernement. Il reste maintenant à mettre... à assumer la parole aux actes, finalement. C'est ce que je voulais...

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, Mme Racine. Est-ce que vous avez terminé du côté... Bon. Mais avant je veux préciser quelque chose avec vous, Mme Racine. Vous nous avez parlé de lettres, et tantôt j'ai comme accepté le dépôt, mais je veux préciser quelque chose avec vous. Est-ce que ces lettres-là peuvent être déposées et rendues publiques?

Mme Racine (Sophie): Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Oui? Même s'il y a des informations nominatives? Ça ne vous dérange pas?

Mme Racine (Sophie): Non.

La Présidente (Mme Doyer): Bon, alors, nous allons les recevoir officiellement. Parce que, nous, il faut voir les documents avant d'en accepter le dépôt. On est prudents ici, là. On a fait jurisprudence, même, par rapport à ça.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Et ce qu'on va faire, pour nous faciliter la tâche, c'est que, ces lettres-là dont vous nous avez parlé, nous allons les déposer et les recevoir en annexe de votre mémoire, d'accord?

Alors, moi, je vais vous remercier de votre contribution, parce que je pense qu'à travers tous les autres mémoires ça a été quelque chose de rafraîchissant — je me permets de dire ça — de vous recevoir, d'avoir le point de vue aussi des gens qui sont peut-être un petit peu plus vulnérables, d'un point de vue économique. Alors, je pense que je me fais le reflet de mes collègues, et je vous en remercie.

Et je vais suspendre quelques instants. Mais sauvez-vous pas parce que nous allons avoir les remarques finales de mes collègues. Je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 42)

(Reprise à 11 h 43)

La Présidente (Mme Doyer): Messieurs, messieurs, messieurs, un petit peu d'attention! Nous recommençons nos travaux.

Mémoires déposés

Alors, avant de passer aux remarques finales, je dépose les mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions. Il s'agit des mémoires suivants: celui de la Protectrice du citoyen et celui de l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions.

Remarques finales

Alors, nous en sommes aux remarques finales. J'invite le porte-parole de l'opposition officielle à prendre la parole. M. le député de L'Assomption, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques.

M. Scott McKay

M. McKay: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je pense que ces consultations ont été extrêmement utiles et constructives pour nos travaux. Et je pense que le ministre aura sûrement quelques réflexions à compléter d'ici l'étude détaillée du projet de loi n° 48, notamment parce je pense qu'on a mis en évidence assez clairement un consensus qui se dégage de l'ensemble des groupes qui sont intervenus lors de ces consultations, que ce soient tant les groupes qui voulaient que le projet de loi aille plus loin que les groupes qui estimaient que le projet de loi devrait s'arrêter à la phase I, donc des véhicules de huit ans et plus à la revente, que même l'organisme, qui est arrivé avec plusieurs lettres d'appui, qui s'opposait même carrément à l'ensemble du projet de loi.

Donc, je pense que tout le monde était d'accord pour dire qu'il faudrait s'assurer que le projet de loi n° 48 contienne certaines balises, tout en maintenant un pouvoir réglementaire important pour le ministre de pouvoir procéder. Il y a des balises, je pense, sur lesquelles tout le monde se sont mis d'accord, notamment que le projet de loi inclue la première étape, qui est celle des véhicules de huit ans et plus à la revente, comme première phase, et qu'on mette en place des mesures de suivi. Alors, certains organismes ont même proposé un comité de suivi, et certains sont même allés jusqu'à suggérer la composition de ce comité de suivi là, mais tous étaient d'accord pour le fait que les recommandations de ce comité soient soumises à la commission parlementaire compétente avant que le ministre procède à une éventuelle seconde phase. Et donc la commission parlementaire aurait à revoir, donc, le rapport du comité de suivi, s'il y en a un, ou en tout cas examiner le monitoring qui aurait été fait de la mise en oeuvre de la première phase du programme, de façon à pouvoir faire des recommandations au ministre. Et le ministre, à ce moment-là, aurait toute la latitude nécessaire pour procéder par voie réglementaire. Donc, personne n'a dit qu'il fallait avoir un autre projet de loi pour procéder à une deuxième phase, mais tout le monde était d'accord pour qu'une commission parlementaire se penche sur cette question-là, sur la mise en oeuvre de la première étape avant que le ministre procède.

De la même façon, on a constaté qu'il n'y avait pas de date de mise en oeuvre dans le projet de loi. Alors, on nous assure, du côté gouvernemental, que ces inspections-là commenceront à la fin de 2013. Par contre, comme il n'y a aucun article qui met en oeuvre la phase I, bien il n'y a naturellement aucun article qui dit à partir de quel moment cette phase I sera mise en vigueur. Donc, je pense que ça rassurerait aussi pas mal de gens, pour s'assurer qu'il y a effectivement une date, que, dans le fond, l'intention du législateur est vraiment de commencer à procéder à l'inspection des véhicules de huit ans et plus à la revente à la fin de 2013. Bien, à ce moment-là, il y aurait lieu d'y avoir une balise à ce niveau-là.

Je vous dirais, en termes aussi de suivi de cette première phase, aussi, je pense que les gens ont proposé toutes sortes de balises ou toutes sortes d'orientations, je vous dirais, des choses qui doivent faire l'objet d'un suivi. Alors, on parle, bien sûr, d'un suivi de l'impact environnemental du programme. Je pense que les recommandations du Commissaire au développement durable devraient être fraîches à notre mémoire, pour nous assurer qu'il y ait effectivement une reddition de comptes qui ne soit pas de nature anecdotique, comme il a eu l'occasion de qualifier la reddition de comptes du programme, du plan d'action sur les changements climatiques, mais qu'on ait quelque chose de sérieux, pour une fois.

Et aussi les gens sont venus nous rappeler aujourd'hui l'importance d'avoir un suivi aux niveaux social et économique, et particulièrement qu'on puisse nous assurer que les garagistes ne profitent pas de ce programme-là pour surtarifer ou demander des réparations exagérées.

Alors, il y a d'autres propositions qui nous ont été faites, qui ne reflètent... qui seraient peut-être plus difficiles à intégrer dans le projet de loi. Par contre, je ne sais pas si la commission pourra faire certaines recommandations. On a parlé, par exemple, du bonus malus, donc qu'on pourrait taxer davantage les plus grosses cylindrées de façon à donner des incitatifs à l'achat de véhicules plus écoénergétiques. Alors, c'est en marge, peut-être, du projet de loi n° 48. Par contre, ce sont sûrement des mesures sur lesquelles l'opposition officielle aura à questionner le gouvernement, et peut-être qu'en tout cas on pourra être rassurés par rapport aux actions qui sont peut-être même déjà en cours, qui vont dans ce sens-là mais qui pourraient être bonifiées.

Alors, en terminant, je voudrais remercier l'ensemble des intervenants qui ont pris la peine de préparer des mémoires, qui ont consulté leurs membres et souvent plus largement, et remercier aussi l'ensemble des députés qui ont participé aux travaux, l'ensemble des employés du ministère et de la commission, et particulièrement vous, Mme la Présidente, qui nous avez dirigés d'une façon presque parfaite.

● *(11 h 50)* ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Presque parfaite, hein? Parce que j'ai toujours comme principe, quand on est en consultations — je le redis, ça ne me dérange pas — qu'on est ici aussi pour écouter les gens. Mais je sais que le temps nous est toujours... est toujours parcimonieux... on n'a jamais suffisamment de temps. Alors, M. le député de L'Assomption, je le sais que vous allez me pardonner. Le presque parfait, là, pour moi, c'est quasiment parfait.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui. Si le député de Huntingdon me pardonne, alors je sais que votre pardon est incommensurable, alors...

M. McKay: ...personne n'est parfait, même pas moi et même pas le député de Huntingdon, imaginez.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Je ne vise pas la perfection, mais je vise à écouter les gens qui viennent nous rencontrer.

Alors, merci beaucoup, M. le député de L'Assomption. J'invite maintenant M. le ministre. Vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques.

M. Pierre Arcand

M. Arcand: Merci, Mme la Présidente. Eh bien, encore une fois, tous les membres de la commission, c'est avec un grand intérêt et un esprit d'ouverture que nous avons écouté les commentaires et les recommandations. Je peux vous assurer que nous allons analyser en profondeur ces commentaires, au cours des jours et des semaines à venir, afin d'avoir un projet de loi qui sera certainement bonifié, surtout que c'est un projet de loi qui ne m'apparaît pas être un projet de loi partisan. Je pense qu'on a tous la volonté de faire ce qu'il y a de mieux dans les circonstances.

Nos réflexions seront guidées. Je suis ouvert à discuter, bien sûr, avec le député de L'Assomption sur certaines précisions sur le projet de loi. Mais, comme vous le savez, un projet de loi, c'est l'intention du législateur qui doit prévaloir. Et avec un règlement, à ce moment-là, bien on met un peu plus de contenu et les moyens d'y arriver. Maintenant, je suis ouvert à la discussion sur ces questions-là.

Pour le député de Berthier, je tiens à rappeler que c'est 2,7 milliards sur huit ans qu'il va y avoir dans le Fonds vert, qui sera investi pour la période jusqu'en 2020, dont les deux tiers des sommes vont au transport en commun. Par la suite, il y a des investissements pour les technologies vertes et aussi une stratégie d'adaptation aux changements climatiques. C'est de l'argent qui va aux municipalités pour faire face aux changements climatiques. Et il y a aussi des sommes pour la sensibilisation et les projets.

Maintenant, je voudrais quand même revenir sur certaines notions de ce projet. Plusieurs intervenants ont mentionné que la mise en place d'un programme d'inspection et d'entretien comporte de nombreux avantages. Ce qui m'a marqué, moi, ça a été le témoignage, hier, du Dr Reeves, en particulier, parce que non seulement on parle de l'amélioration de l'environnement, mais on parle aussi de protection de la santé publique, également. Le transport routier, c'est 33 % des émissions totales de gaz à effet de serre au Québec. En plus des GES, il y a nombre de polluants atmosphériques qui causent le smog urbain et qui contribuent à l'aggravation des problèmes liés aux maladies pulmonaires et cardiovasculaires. Donc, c'est une question aussi de santé publique, et moins nous aurons de véhicules polluants sur nos routes, plus la qualité de l'air va s'améliorer. On va y voir également des bénéfices.

J'aimerais rappeler que, s'il est vrai qu'il y a un coût à l'inspection des véhicules lors de la revente, le programme aura aussi pour effet de protéger le consommateur de plusieurs façons, parce que, chaque fois qu'un véhicule consomme un litre d'essence, c'est de l'argent qui sort directement de la poche du consommateur. Et, chaque fois qu'on néglige l'entretien d'un véhicule, on écourte sa durée de vie, ce qui représente aussi des coûts importants pour le consommateur. Donc, nous avons tous tout intérêt à ce que ces véhicules consomment le moins possible d'essence et durent plus longtemps, et pour cela ces véhicules se doivent d'être bien entretenus. Il a d'ailleurs été démontré que les réparations effectuées sur un véhicule défectueux pouvaient entraîner une amélioration de sa performance d'environ 15 %, ce qui peut signifier des économies de carburant de 350 $ annuellement. Et donc nous estimons qu'à sa deuxième année le programme pourrait faire sauver aux automobilistes au moins plus de 6 millions de dollars en carburant.

Actuellement, deux provinces canadiennes, la Colombie-Britannique et l'Ontario, et presque une quarantaine d'États américains ont vu des avantages à instaurer ce programme d'inspection et d'entretien des véhicules légers. Et je rappelle que, si le Québec ne met pas en place son propre programme, ce qui risque d'arriver, c'est que le Québec devienne en fait la terre d'accueil des voitures polluantes des autres provinces et des États. Alors, je pense que c'est une réflexion qui est très importante.

J'aimerais donc conclure en mentionnant que l'avenir, devant nous, c'est qu'au cours d'une première étape le ministère mette en place ce programme qui repose sur une vérification de la performance environnementale des véhicules de huit ans et plus lors d'une vente, lors d'un changement de propriétaire. Je tiens encore à le préciser parce que ce n'est pas toujours compris. Nous avons fait ce choix de viser moins de véhicules lors de cette première étape, mais cela va permettre aux propriétaires de prendre l'habitude de mieux entretenir et de réparer leurs véhicules en prévision d'un programme plus large. Mais déjà on parle d'à peu près 300 000 véhicules au cours de l'année.

Alors, je termine simplement en vous disant que les ventes, les informations et les statistiques des premières années de la mise en place de ce programme vont déterminer la pertinence et la faisabilité des étapes subséquentes de la démarche. C'est donc une démarche qui sera certainement évolutive. Et nous voulons certainement nous assurer que nous avançons sur des bases sûres et que la population sera prête à prendre cette voie. Au final, la perspective, je pense, d'améliorer la qualité de l'air dans nos villes doit demeurer également — et d'ailleurs non seulement dans nos villes, mais sur toutes les régions du Québec — doit demeurer notre plus grande motivation.

Et je termine, encore une fois, en remerciant tout le monde, tous ceux qui ont participé, les gens de l'opposition, les gens du côté gouvernemental. Et je terminerai simplement, également, en remerciant l'équipe du ministère, qui a fait un travail formidable. Merci également aux gens de la commission, qui nous ont guidés dans les travaux aujourd'hui. Et, pour moi, à cette commission, Mme la Présidente, vous avez été parfaite. Merci infiniment.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, merci, M. le ministre. Merci. Alors, je veux vous dire que, comme d'habitude ou presque tout le temps à cette commission, nous travaillons toujours dans le but d'améliorer les projets de loi. Alors, je veux vous remercier, M. le ministre, remercier le représentant de l'opposition officielle pour les questions d'environnement et de développement durable, que, moi, je trouve parfait, et mes collègues parlementaires des deux côtés, toutes les personnes qui sont venues déposer des mémoires, les groupes qui contribuent à la bonne avancée de nos travaux, bien sûr sans oublier le personnel de votre ministère, M. le ministre, et le personnel de l'Assemblée nationale, si dévoué. Alors, merci beaucoup à tout le monde. Merci de votre bonne contribution.

Je lève la séance de cette commission. Elle a accompli son mandat. J'ajourne donc les travaux sine die. Merci et bon dîner à tout le monde.

(Fin de la séance à 11 h 59)