



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le lundi 3 avril 2017 — Vol. 44 N° 110

Interpellation : La gestion chaotique à la Société des
travailleurs du Québec

**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 lundi 3 avril 2017 — Vol. 44 N° 110

Table des matières

Exposé du sujet M. Donald Martel	1
Réponse du ministre M. Laurent Lessard	2
Argumentation Document déposé	3 14
Conclusions M. Laurent Lessard M. Donald Martel	15 15 16

Autres intervenants

Mme Véronique Tremblay, présidente suppléante

M. Ghislain Bolduc

M. Pascal Bérubé

Le lundi 3 avril 2017 — Vol. 44 N° 110

Interpellation : La gestion chaotique à la Société des traversiers du Québec

(Dix heures trois minutes)

La Présidente (Mme Tremblay) : ...s'il vous plaît! 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 appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation du député de Nicolet-Bécancour au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports sur le sujet suivant : La gestion chaotique à la Société des traversiers du Québec.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Iracà (Papineau) sera remplacé par Mme Tremblay (Chauveau); M. Cloutier (Lac-Saint-Jean), par M. Bérubé (Matane-Matapédia); et M. Lemay (Masson), par M. Martel (Nicolet-Bécancour).

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup. Je vous rappelle brièvement le déroulement de l'interpellation. Dans un premier temps, l'interpellateur, M. le député de Nicolet-Bécancour, aura un temps de parole de 10 minutes, suivi de M. le ministre, pour également 10 minutes. Par la suite, des périodes de cinq minutes seront allouées selon la séquence suivante : d'abord, un député de l'opposition, ensuite, le ministre, puis un député du groupe formant le gouvernement, et ainsi de suite. Il a été convenu que l'opposition officielle interviendra lors des troisième et sixième séries d'interventions. 20 minutes avant midi, j'accorderai 10 minutes de conclusion à M. le ministre et un temps de réplique égal à M. le député de Nicolet-Bécancour. Enfin, je vous rappelle que le débat ne peut, à moins d'un consentement, dépasser midi. Ainsi, comme la séance a débute à 10 h 2, est-ce qu'il y a consentement pour poursuivre nos travaux au-delà de 12 heures, soit jusqu'à 12 h 2? Il y a consentement? Parfait.

Alors, sur ce, M. le député de Nicolet-Bécancour, vous avez la parole pour 10 minutes.

Exposé du sujet

M. Donald Martel

M. Martel : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, bonjour, tout le monde, bon lundi. Bonjour, M. le ministre. Très content que vous ayez accepté cette rencontre-là. Je pense que vous avez démontré de la disponibilité parce qu'on devait faire ça, je pense, c'est vendredi de la semaine passée ou l'autre — je ne me souviens pas trop, il y avait un empêchement — et, à notre convenance, on a convenu de se rencontrer aujourd'hui. C'est moins commun, faire ces rencontres-là le lundi, mais je trouvais ça quand même important.

Puis, sincèrement, M. le ministre, ce matin, il y a peut-être deux, trois choses assez précises que je souhaiterais obtenir de votre part. Si j'obtenais ça, je dirais qu'on a fait une excellente interpellation.

La première, c'est évidemment le Vérificateur général. Ça fait déjà plusieurs fois qu'en période de questions, en motion, de différentes façons, avant que vous étiez ministre responsable de la société des transports... des traversiers, je l'avais demandé, je pense, à l'époque de monsieur... là, je vais essayer de ne pas dire les noms, là, mais le ministre... le député de Rivière-du-Loup et, ensuite de ça — bien là, lui, je peux le dire — M. Daoust, qui avait occupé le poste de ministre des Transports, j'avais demandé à ce que le Vérificateur général fasse une étude de la Société des traversiers du Québec, parce qu'il y avait beaucoup... je vais y revenir un petit peu tantôt, là, de façon un peu plus détaillée, mais il y avait beaucoup de dépassements de coûts, il y avait beaucoup de retards dans différents travaux, l'augmentation des charges pour l'organisation, etc.

Moi, je pense que le Vérificateur général aurait eu ou aurait une utilité vraiment importante à se mettre le nez dans la Société des traversiers, compte tenu qu'on parle d'argent public, on parle d'une société qui appartient à l'État, et, pour moi, il y avait beaucoup de zones grises. Je faisais la remarque tout à l'heure en point de presse : quand j'avais demandé par un vote unanime de l'Assemblée nationale une motion de demander au Vérificateur général d'aller chez Hydro-Québec pour faire un examen de la vente des actifs suite à la fermeture de la centrale nucléaire, le vérificateur est allé presque immédiatement. On avait eu un rapport qui avait été, à mon avis, très utile, très éclairant et, à ce moment-là, on avait eu la collaboration du gouvernement.

C'est évident que, quand tous les partis demandent, puis notamment quand le gouvernement dit au Vérificateur général : Allez faire un examen là, c'est beaucoup plus facile. Au niveau de l'opposition, on peut difficilement, là, mandater, on peut éclairer, on peut informer. Mais, quand l'ordre vient du gouvernement ou, mieux encore, à l'unanimité des membres de l'Assemblée nationale, il y a des bonnes chances que le mandat se réalise de façon plus rapide. Donc, j'avais demandé ça; on l'a refusé de la part du gouvernement à chacune des occasions.

Et ce qui a ramené un peu le dossier à l'avant-plan, vous vous rappelez, il y a eu un article, je pense, c'est dans *La Presse*, à l'effet que les dépassements de coûts pour notamment l'achat des traversiers pour la traverse de

Tadoussac dépassaient ou étaient rendus à 100 millions. Je faisais tantôt une lecture des communiqués, des articles de presse depuis l'annonce de la construction des deux traversiers pour Tadoussac : au début, on parlait d'un léger retard, d'une augmentation des coûts de 5 millions; après ça, c'est allé à 10 millions; j'ai vu, ensuite de ça, 40 millions; et dernièrement on a vu 100 millions. Donc, je pense, à moins que le ministre ait cette information-là, on va prendre... J'accepterais cette information-là avec grand plaisir. Mais, si le ministre n'a pas l'information, je pense que la Vérificatrice générale serait en mesure de nous donner les montants exacts.

• (10 h 10) •

Donc, assez rapidement, là, je dirais qu'au cours des dernières années nous avons été témoins de problèmes majeurs de gestion à la Société des traversiers du Québec. Ces problèmes ont pris plusieurs formes et démontrent un dysfonctionnement généralisé de la STQ. D'abord, nous avons été témoins de dépassements de coûts majeurs dans de gros projets d'immobilisation.

(Interruption) Pardon. En premier lieu, la réfection des quais de Matane, Sorel et Tadoussac, qui ont coûté jusqu'à quatre fois plus cher que prévu... Juste, là, on parlait du... Matane, Sorel, c'est passé de 40 millions à 125 millions : 40 millions au départ, au final, 125 millions. C'est l'information qu'on a. Encore là, je ne taxe pas le ministre de nous...

Moi, mon objectif, c'est ou le ministre a les chiffres exacts, ou on dit : On va demander à la Vérificatrice générale de nous éclairer, parce que ce n'est pas des petits montants, là, quand on parle de 40 millions à 125 millions. Ensuite de ça, on dit : La réfection des quais à Lévis et du terminal maritime, qui ont été deux fois plus chers que prévu, bien, dans ce cas-là, là, on parle que c'était estimé à 8 millions; ça aurait coûté 16 millions.

Ensuite de ça, on parle de la construction des traversiers confiée au chantier maritime Davie, qui sont hors délais et qui devraient coûter plus cher que prévu, je vous en fais mention tantôt. On ne sait toujours pas l'ampleur de ces retards, de ces dépassements de coûts, car nous sommes incapables d'obtenir l'information nécessaire. Encore là, si le ministre aujourd'hui est capable de nous éclairer, a les chiffres exacts des rapports financiers vérifiés, bien, tant mieux. Sinon, je pense que c'est une raison supplémentaire de demander au Vérificateur général d'intervenir.

Ensuite de ça, on dit : Un autre problème de gestion majeur, c'est la gestion chaotique des tarifs, qui ont amené une baisse marquée de l'achalandage aux traverses payantes de la société. L'augmentation des tarifs imposée en 2015 — de mémoire, là, je pense qu'on parlait de 25 % ou quelque chose comme ça, en moyenne, là — ont accentué une tendance amorcée en amont et fait perdre une partie importante de la clientèle. Quand on regarde les chiffres, là, oui, les revenus de la clientèle ont augmenté un petit peu, mais, quand on regarde le nombre de passagers, autant les passagers que des véhicules, on parle d'une diminution. Qu'est-ce que les gens ont fait? Est-ce qu'il y a moins d'autos sur la route? Moi, je ne pense pas. Je pense, entre autres, à Sorel-Berthier, je pense qu'il y a des gens qui, à un moment donné, à cause des tarifs, à cause d'un paquet d'affaires, la grève, ils disent : Bien, finalement, on va passer sur le pont Laviolette.

Rappelons que la STQ, c'est ça, compte tenu de l'augmentation, on s'est rajustés, là, avec un bonus sur l'achat de 10 billets. Rappelons aussi des ratés de la mise en service de nouveaux bateaux, notamment celui de la traverse Matane—Baie-Comeau, qui a entraîné des bris de service pour les usagers, le fameux F.-A... le bateau F.-A.-Gauthier.

Rapidement, pendant qu'on constate tous ces problèmes, la STQ a augmenté de façon importante ses effectifs — bien, c'est un autre paradoxe, là — alors que l'achalandage global est en baisse. Quand on regarde, là, l'achalandage, il y a moins de monde sur les bateaux, mais il y a plus de monde dans les bureaux. Sur une période d'environ 10 ans, on constate que le nombre d'employés et la masse salariale de la STQ ont beaucoup augmenté, pendant que le nombre de passagers a diminué. Cette situation est difficilement justifiable, compte tenu du fait que la société dépend 80 % des subventions du gouvernement. Aucune entreprise privée n'aurait agi de cette façon-là. Nous constatons aussi, dans les livres de la STQ, qu'année après année une situation financière très précaire, marquée par plusieurs déficits, s'aggrave. La STQ est devenue de plus en plus dépendante de la subvention gouvernementale, alors que ses revenus de billetterie ont stagné.

Bref, le gouvernement ne semble tout simplement pas intéressé par ce qu'il se passe à la STQ. Les problèmes de gestion persistent, mais aucune solution concrète n'est proposée. Ce matin, je propose une partie de la solution au gouvernement. Je pense que la gravité du problème exige une réponse forte de la part du gouvernement. Il est évident et nécessaire que le Vérificateur général doit se saisir du dossier pour avoir un état de situation complet et proposer des recommandations pour savoir comment nous pourrions revoir la gestion de la STQ. Je n'ai pas la prétention de détenir toutes les solutions...

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci, M. le député, pour votre intervention. Le temps est maintenant écoulé. Je cède la parole à M. le ministre pour une période de 10 minutes.

Réponse du ministre

M. Laurent Lessard

M. Lessard : Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Bon matin à tout le monde, mon collègue qui fait l'interpellation du côté de Nicolet-Bécancour... Donc, tantôt, je sais que notre collègue de Matane du côté du Parti québécois va se joindre à nous. Ce matin m'assiste l'adjoint parlementaire et député de Mégantic, donc qui va... pour lequel on aura des échanges concernant l'ensemble des travaux, lui qui est en train actuellement de s'occuper d'une mission qui lui a été confiée concernant le transport collectif... le transport par taxi, excusez, sur le volet des... la rémunération des chauffeurs de taxi et des compensations éventuelles d'analyse comparative par rapport à d'autres sociétés, là, dont les travaux commenceront cette semaine.

Ce matin, sur l'interpellation, on dit : La gestion chaotique des sociétés des traversiers. Mon collègue n'a quand même pas réussi à démontrer jusqu'à maintenant, à part certaines difficultés, l'aspect d'un chaos au service. Ça fait plus de 40 ans qu'il y a un service de traversiers au Québec. Au fil des années, sa mission s'est élargie sur différentes, bon, sortes d'accès au territoire. Il faut le dire, c'est la continuité, finalement, là où il n'y a pas de route. Et le territoire du Québec étant grand, donc, principalement, on l'a vu, dans son coin de pays, quelques dessertes... mais donc cette desserte-là, au fil des années, ça a été bonifié, amélioré.

On peut questionner l'administration, la gouvernance, l'efficacité, la prise en charge des quais puis des infrastructures de nature fédérale au fil du temps, sa tarification. En fait, plusieurs éléments, donc, seront abordés pendant ces deux heures-là, autant que la construction de navires, chose qu'il a moins parlé, là, dans sa présentation d'entrée. Puis évidemment, quand on est à Québec, la Société des traversiers est très présente, là, d'une rive à l'autre sur Québec-Lévis de type vraiment urbaine. Donc, on a cette infrastructure-là qui, à tous les jours, apporte des gens au travail, en général, pour lier, donc, un des circuits les plus courts probablement, donc, d'usage de traversier, mais aussi là où il n'y a pas de service du tout, donc, sur la Côte-Nord, exemple, donc, quand on est à Chevery, où est-ce que l'accès au territoire par la Société des traversiers est importante sur l'alimentation, les fournitures, les inventaires, la qualité de vie. Il y a l'épicerie, etc., des services de première nature.

Donc, on a différents types de services qui sont offerts par la Société des traversiers, ce qu'on aura l'occasion de faire. Faut-il rappeler que c'est une société d'État, Mme la Présidente? C'est une société d'État qui relève, donc, de la loi sur les sociétés d'État, qu'il y a une gouvernance, donc il y a un conseil d'administration qui doit répondre à des standards de qualité, la direction. Donc, au fil des années, ils ont offert des prestations. Il y a des services à la clientèle. Il y a le taux de satisfaction. Ils ont un plan stratégique qui a été déposé, donc, dans lequel mon collègue a moins parlé sur l'ensemble des dessertes qui sont données avec la vision qu'a la société de donner des services à la population là où la route se termine.

Et là, principalement, on en parlera probablement dans l'enjeu d'aujourd'hui, à savoir, donc, le prolongement de la route par les traversiers que sont Tadoussac. Donc, cette traversée-là qui unit la Côte-Nord dans la réalité de tous les jours... transport de personnes, transport automobile, transport de camions, donc de marchandises principalement... On nous le rappelle souvent, là, pour l'ensemble des transporteurs de la Côte-Nord, qu'ils ont, eux, un obstacle additionnel étant donné qu'ils n'ont pas de pont, un pont physique à part un pont lié par... en fait, le transport des traversiers.

Donc, soit qu'on désenclave une région comme le secteur, exemple, de Chevery, ou soit qu'on prolonge la route comme le secteur de Tadoussac, soit qu'on permet le transport interurbain ici ou à Sorel-Tracy, pour ne nommer que ceux-là. Rappelons la particularité de l'estuaire, donc qui fait en sorte qu'on a des îles habitées, ne serait-ce qu'à L'Isle-aux-Coudres ou donc à L'Isle-aux-Grues... Donc, parfois, durant l'année, on doit utiliser le traversier si les glaces le permettent. Puis il y a la réalité de l'hiver, qui est une contrainte nécessairement.

Donc, on reviendra certainement sur tous les éléments, dont l'utilité que le gouvernement a désiré maintenir comme service interrives là, parfois, où il n'y avait plus de transport. Et, tout à l'heure, j'ai vu que le député de Matane et donc leader de l'opposition va venir nous parler du F.-A.-Gauthier, parce qu'il y a un bateau de construit, un bateau neuf, donc, qui a été construit, qui a été mis en service, qui reçoit, quand même, après sa mise en opération, quand même beaucoup de satisfaction. C'est un bateau fort important pour les destinations qu'il offre ainsi que d'autres destinations qu'on aura l'occasion de parler.

Évidemment, la tarification, mon collègue qui était député de Rivière-du-Loup, ministre maintenant de la stratégie maritime, a eu l'occasion de diriger donc, le ministère que j'occupe sur le volet transport maritime. Il y a une révision de la tarification suite, donc, à une série de recommandations qui a été faite. Est-ce qu'à l'usage ça a permis d'atteindre toute la population? Est-ce que ça correspond à un besoin ou est-ce que l'élasticité de la tarification, c'est toujours... qu'on peut toujours la questionner? Évidemment, il y a encore des modifications qui sont à apporter, là, pour certains types de véhicules. Donc, c'est quelque chose qu'il faut tenir en équilibre constamment. Évidemment, dans les grandes années où est-ce que le tourisme est au rendez-vous, bien, on peut voir l'amélioration de l'utilisation des traversiers, puis les années où est-ce qu'on dépend beaucoup du tourisme au Québec, bien, il peut y avoir une baisse d'achalandage, évidemment. Donc, on aura l'occasion d'aborder ces questions-là. Je pense, peut-être que mon collègue de Mégantic voudrait peut-être faire un petit...

Est-ce que je peux partager le temps avec mon collègue de Mégantic ou c'est un temps qui m'est attribué?

• (10 h 20) •

La Présidente (Mme Tremblay) : C'est le temps...

M. Lessard : C'est un temps qui m'est attribué. Parfait. Alors donc, peut-être, comme c'est le collègue de Nicolet-Yamaska qui appelle le gouvernement sur une interpellation, je vais le laisser... Donc, on va continuer, on va rentrer dans le vif du sujet immédiatement.

Argumentation

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, nous allons maintenant entamer la période d'échange. Donc, M. le député de Nicolet-Bécancour, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

M. Martel : Oui, Nicolet-Bécancour. Nicolet-Yamaska, ce n'est pas l'ancêtre, là, mais c'était le nom juste avant Nicolet-Bécancour. C'est Nicolet-Bécancour, je pense, depuis 2012, depuis que je suis député.

Merci, M. le ministre, merci, Mme la Présidente. Sur chacun des blocs... tantôt, j'ai avancé quand même une couple de choses. Quand je parle de gestion chaotique, c'est vraiment de la gestion, je ne dis pas le service qui n'est

pas rendu, puis je ne dis pas que, comme Québécois, on n'a pas réalisé des choses importantes de permettre l'accès à des îles où la route se termine. Mais, quand on regarde les chiffres, je veux dire, moi, j'ai hâte, ça fait depuis 2012 que je suis député dans l'opposition, j'espère un jour être au gouvernement, mais ce que... puis ce n'est pas juste au Parti libéral, c'était comme ça aussi au niveau du Parti québécois, moi, j'ai hâte qu'un ministre dise : Ça n'a pas de bon sens. Oui, je suis... Je vois ça, ça n'a pas de bon sens, je le sais, quand on est ministre d'un comté... On a des comtés similaires, là, Nicolet-Bécancour ou votre comté, M. le ministre, c'est des grands comtés. Le député, il est important pour les gens, on a beaucoup de... Puis là le ministre a en plus le ministère de l'Agriculture, qui est un gros ministère, le ministère des Transports, qui est un gros ministère, puis la Société des traversiers du Québec, qui est une partie de ministère qui est problématique. Moi, j'aimerais ça qu'on entende dire : Je suis d'accord avec le député, je suis d'accord avec l'opposition, on va corriger ça, puis, moi, comme ministre, je pense que, pour bien travailler, ça serait intéressant qu'on ait l'oeil externe du Vérificateur général.

Premier bloc que je voulais vous parler, M. le ministre, c'est : on va se concentrer juste... Je les ai pris un peu partie par partie, là, pour démontrer justement la gestion cahoteuse de la société. On va parler de la baisse de l'achalandage que moi, j'associe à celle de la hausse des tarifs. Puis je ne pense pas que c'est un ajustement, quand on parle de 25 %, là, mais ce n'est pas une situation qui date d'hier, c'est une tendance lourde qui date depuis plusieurs années. Donc, par contre, cette tendance lourde s'est accentuée avec le cafouillage majeur dans la gestion des tarifs. En 2015, la STQ a augmenté ses tarifs comme jamais. Dans les prochains jours, elle reviendra néanmoins à l'ancienne formule, ce qui démontre un aveu d'échec complet de la STQ. Il y a une baisse généralisée de l'achalandage à Québec, Sorel. Pour les mois qui ont suivi, des chiffres obtenus en réponse à plusieurs questions écrites sont accablants. Nous avons obtenu des chiffres, le 4 juin et le 19 novembre 2015, du ministre délégué à l'Implantation de la stratégie maritime, et le 7 mars 2016 de l'ancien ministre des Transports Jacques Daoust, le 18 octobre 2016 de l'actuel ministre des Transports. En date du 1er octobre 2016, la baisse était, pour la traverse Québec-Lévis, 4 % de moins de piétons transportés, 19 % d'automobiles transportées, pour la traverse Sorel-Saint-Ignace, 14 % de moins de piétons, 19 % d'automobiles transportées.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que, je dirais, dans ces deux trajets-là, l'automobiliste ou le piéton, il peut avoir d'autres alternatives. Si on s'en va à Tadoussac, si on ne prend pas le traversier, bien, on va rester d'un côté de la rive, mais, si on est à Sorel, on veut s'en aller sur la rive nord, on peut passer par Montréal, on peut passer par Bécancour, Trois-Rivières, et, dans les faits, c'est ce qu'on constate. Qu'est-ce que ça occasionne d'avoir moins d'automobiles, moins de piétons? Bien, il y a plus de congestion, l'usure des ponts, des chaussées, sans parler de la pollution parce que, quand qu'on rétrécit le trajet de...

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci au député de Nicolet-Bécancour. Je cède maintenant la parole à M. le ministre.

M. Lessard : Oui, mais écoutez, sur l'interpellation, là, on parle de chaos. Le chaos, là, c'est quand même quelque chose d'important. Ça doit être supporté par des faits que c'est chaotique dans sa gestion. Rappelez-vous, j'ai parlé de la loi sur la gouvernance, quand même, s'il y avait problème de chaos, probablement que les différents vérificateurs qui sont au bureau d'audit de la Société des traversiers auraient dénoncé l'administration en cours. C'est les gardiens de l'administration puis de la gestion. Donc, en faisant des vérifications des processus qui sont à l'interne autant que sur la gouvernance et l'éthique, quand même, il y a... vont être des personnes qui ont de la formation, qui ont des pedigrees assez importants sur le conseil d'administration, probablement qu'on en aurait entendu parler avant aujourd'hui. Est-ce que tout va bien et que tout est merveilleux à la Société des traversiers? Probablement pas. Il y a des correctifs. Il y a un plan stratégique. De toute façon, il y a des cibles puis il y a des objectifs à atteindre.

Mon collègue revient sur l'achalandage et les tarifs. Il a probablement en tête l'année de référence 2015-2016, où est-ce qu'il y a eu une grève significative dans l'industrie. Donc, si tu commences à faire tes chiffres puis tu les analyses à partir de l'année où est-ce qu'il y a une grève, dans lequel... en 2015-2016, où est-ce qu'il y a eu, donc, des grèves, on a vu une baisse de l'achalandage de 23 801, exemple, pour les traverses de Québec puis de Lévis, qui étaient, au lieu, à 25 601, et, pour Sorel-Tracy, qui était à 23 640, qui est descendu à 25 083. Je pense qu'il faut aller un petit peu plus loin dans l'exercice. Il y avait eu, pendant cette période-là, près de 3 500 cancellations ou annulations de service, étant donné que, bon, on annonçait une grève, et puis la grève s'est manifestée. Il y a même eu une loi, en tout cas, un encadrement qui a dû délier le règlement sur l'utilisation des traversiers et le retour du personnel aux services donnés à la population. Et ce n'est pas sans conséquence, ce n'est pas seulement avant, pendant, mais c'est aussi après.

• (10 h 30) •

Alors donc, quand même, la tendance au retour, des chiffres qu'on me donne, ça m'indique quand même que, pour 2016-2017, donc, on observe une augmentation de l'achalandage des passagers ou des véhicules par rapport aux années 2015-2016. Donc, on me donnait... pour Sorel, au 31 décembre, en 2015-2016, on parlait de 365 446, puis, en 2016-2017, 378 611, une augmentation de 3,6 %. Sorel, juste les passagers — ça, c'étaient les véhicules — donc, 663 022, ont passé à 679 717, une augmentation de 2,5 %, et, pour Québec, pour les véhicules, on passait de 215 274 en 2015-2016 à 246 611 personnes, donc 14,6 % d'augmentation, et, pour les passagers sur le même secteur, on passait de 1 304 370 à 1 499 228, pour une augmentation de 14,9 %.

Évidemment, puis comme le dollar va demeurer bas, et, comme les fêtes... et, comme le Québec est très attractif avec autant la stratégie maritime que la stratégie touristique, on voit qu'on attire de plus en plus de touristes internationaux, principalement avec les nouvelles arrivées, les nouvelles destinations directement de Québec en Chine, alors on va voir augmenter cette clientèle-là, puis ils veulent visiter non seulement Québec, mais le reste du Québec. Alors, on souhaite, là, qu'il y ait une utilisation maximale des traversiers, là, sur les différentes destinations à proximité ou de Québec ou directement sur la Côte-Nord.

Donc, en quelque part, entre l'interpellation puis sa gestion, honnêtement, bon, il y a des écarts. Maintenant, est-ce que tout est parfait? J'ai indiqué non, mais on pourra peut-être mesurer ensemble les choses qui fonctionnent moins bien. Étant donné que l'interpellation, là, est du secteur de l'opposition, donc on pourra en parler peut-être plus en détail.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre. Je cède maintenant la parole au député ministériel. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre, bonjour, messieurs qui sont présents avec nous ce matin, et je pense que le député de l'opposition officielle va se joindre à nous bientôt.

Donc, pour moi, il y a plusieurs enjeux importants dans les questions du député de Nicolet-Bécancour. Entre autres, il nous a parlé de la vérification du VG à la STQ et il nous a parlé aussi un peu d'Hydro-Québec. J'ai une bonne nouvelle pour lui ce matin : la Commission de l'administration publique va recevoir Hydro-Québec dans les prochaines semaines. Donc, cette partie-là, elle sera faite. Quant à la partie du Vérificateur général, étant donné que je suis membre de la Commission de l'administration publique, c'est quelque chose qu'il vaudra peut-être la peine de considérer dans le futur, on verra. Donc, c'est quelque chose de considérable.

Mais, pour moi, il y a des choses ici qui sont bien importantes, parce que l'achalandage, la tarification...

Puis M. le député nous parlait de gestion chaotique. C'est un peu un grand terme, surtout si l'on considère que, sur les neuf traversiers, il y en a quatre qui sont gratuits. Donc, c'est assez difficile de dire : Il y a un chaos là-dedans. Le prix n'a pas changé tellement, d'après moi, là. Donc, c'est un peu difficile d'expliquer comment il traduit ça.

Je pense que le ministre a fait un très bon message en lui expliquant qu'il y a eu des grèves en 2015-2016, ce qui a fait définitivement, si on regarde sur l'étalement de l'achalandage, un ralentissement dans la période de grève, ce qui est tout à fait normal, l'objectif des grévistes était définitivement de créer un dérangement dans la population. Ce problème-là est réglé.

Le ministre a clairement expliqué que la reprise de la croissance de l'achalandage sur chacun des types de traversiers est en croissance maintenant. Donc, cet aspect-là n'est pas tellement chaotique, comme moi, parce qu'il est très bien expliqué par un phénomène ponctuel, qui est réglé, et la recroissance s'est bien établie. Donc, il faut suivre l'évolution de l'achalandage et de la tarification, il est très clair. Il faut aussi se rappeler que, dans la Société des traversiers du Québec, environ 20 % des revenus sont générés de façon autonome. Donc, ce 20 % là provient de la tarification, donc c'est quelque chose aussi qu'il faut mettre en considération, et je pense que ça avance relativement bien.

Pour moi, aussi, quand on parle de gestion de tarifs, il faut considérer le délai ou les temps, parce qu'une des valeurs fondamentales dans un traversier — c'est un peu comme, je dirais, un train pour se déplacer en banlieue : si le traversier n'est pas là en temps puis que vous avez planifié votre horaire, bien, le fait que le bateau n'est pas fiable, on se dit : Bien, la prochaine fois, je ne prendrai pas le bateau, je vais m'organiser autrement.

Donc, ici, on est à la merci d'éléments naturels qui sont très fondamentaux. On peut le voir facilement à Tadoussac. On peut le voir pour le traversier aussi de Matane à la Côte-Nord. Quand les conditions de température et les éléments naturels empêchent les conditions sécuritaires, je pense qu'il est un peu normal qu'il y ait des ajustements potentiels parce que le premier souci de la Société des traversiers est toujours d'assurer la sécurité des passagers. Il faut bien le comprendre. La plupart de nos gens, de notre population, le comprennent très bien via les transports quand il y a des tempêtes de neige, via les transports aériens pour aller en Floride l'hiver. Quand il ne fait pas beau, les aéroports, les délais, les impacts sont directs. Je dois aussi parler — puis pour l'avoir vu — dans le cas où les traversiers... les glaces qui empiètent sur les rives... et la Société des traversiers m'a clairement montré, par exemple, que parfois la glace est tellement épaisse qu'elle se rend jusqu'au fond et ça empêche littéralement les bateaux d'avoir accès aux quais des deux rives. Donc, ça crée un problème naturel qu'il faut composer avec. Donc, voici un exemple de raison pour lequel il y a des délais, parfois.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci, M. le député de Mégantic. Je cède à nouveau la parole au député du deuxième groupe d'opposition, le député de Nicolet-Bécancour, pour une durée de cinq minutes.

M. Martel : Merci, Mme la Présidente. Ça me fait un peu rire quand... Je ne veux pas répliquer à chaque argument soulevé, là — mais c'est vrai que le terme est dur — de gestion chaotique, mais, quand je regarde, mettons — on n'a pas à rentrer dans les détails, là — le terminal de Lévis, estimé à 8 millions, a coûté deux fois plus cher, trois fois plus cher pour les quais de Matane, Sorel, Tadoussac... passé de 40 à 125 millions. Quand on parle des deux traversiers actuellement en construction, où on est partis avec un petit peu de retard, cinq millions de dépassements de coûts, après ça, c'était 10 millions, après ça, c'était 40 millions, puis là il y en a qui parlent de 100 millions. On est deux ans de retard. Moi, j'appelle ça une gestion chaotique.

J'ai entendu la remarque du ministre et la réplique de son collègue. Quand on regarde les chiffres — puis je vais m'attarder un petit peu là-dessus — la diminution, tu sais... Je veux dire, oui, la grève, c'est vrai, il y a eu une grève en 2015, mais, juste pour votre information, 2012-2013, O.K., il y avait... le nombre de passagers transportés, là, il y avait 5 432 000, en 2013-2014, c'est passé à 5 117 000, une diminution de 5,8 % — pas de grève, là — en 2014-2015, une autre diminution, 3,5 %. Là, on est rendus à 4 938 000. Puis, en 2015-2016 — c'est vrai, il y a eu l'année de la grève — une autre augmentation de 4,1 %. Quand on regarde la courbe, on s'en va en diminuant. Le nombre de véhicules — là, je parlais des passagers — le nombre de véhicules, même chose : en 2012-2013, on avait 2 778 000, 2013-2014, on est tombés à 2 547 000, une diminution de 8 %, 2014-2015, 2 511 000, une autre diminution de 1,4 %, et, l'année de la grève — on en tient compte — une autre diminution de 5,8 %, 2 365 000. Donc, 12,8 % de diminution, sur les trois années, des passagers, le nombre de clientèle passager, 14,9 % pour le nombre de véhicules.

Puis là on fait un parallèle. On va voir, au niveau administratif, au niveau des effectifs, quand je dis «gestion chaotique», j'ai parlé tantôt des coûts des infrastructures. Là, on est dans la gestion, là, on a les chiffres en tête que je viens de mentionner, diminution de 14,9 % pour les véhicules, 12,8 % pour les passagers. On regarde, le personnel, il a augmenté de 11,9 %; personnel de bureau, techniciens, augmentation de 16,7 %; professionnels, 7,4 % d'augmentation. Donc, on est dans une période où on voit un glissement de la clientèle autant des passagers, autant des véhicules, puis, paradoxalement, il y a une augmentation des effectifs au niveau de la bureaucratie.

Donc, question peut-être un peu plus précise au ministre : Comment qu'on peut expliquer aux Québécois... moi, je parle de gestion chaotique, puis, si vous me donnez des arguments pour que je diminue ça, je vais le diminuer avec plaisir, là, mais là je parle des infrastructures, une grosse augmentation des coûts. On se trompe beaucoup dans la planification, puis là on arrive dans la gestion de l'organisation, diminution de la clientèle, augmentation des effectifs. Moi, j'aimerais ça avoir le point de vue du ministre par rapport à ça, est-ce qu'il trouve ça acceptable, est-ce que...

• (10 h 40) •

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci au député de Nicolet-Bécancour. Je cède maintenant la parole au ministre pour une durée de cinq minutes.

M. Lessard : Oui. Donc, j'écoute mon collègue de Nicolet-Bécancour essayer d'expliquer son terme, parce qu'il a choisi le terme du chaos, en disant à la société... puis elle a certainement des choses à améliorer, c'est clair, clair, clair. Donc, il attribue l'aspect, ce qu'il choisit, lui, comme terme, chaotique, au fait qu'il y a une diminution d'achalandage. Bien, c'est un service optionnel, hein, la prise en charge des neuf stations, là, dans lesquelles seulement quatre paient, les autres sont gratuites pour la population... Les gens ont le choix, hein, s'ils sont à Sorel-Tracy, ils ont des destinations, s'ils sont à Québec, Lévis, ils ont des destinations. Les quatre qui sont tarifées, là, c'est Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola, Québec-Lévis, Matane—Baie-Comeau—Godbout. Donc, il y a une tarification annuelle. Les autres, donc, ce n'est pas les utilisateurs qui paient pour le coût du service, c'est à même nos impôts, tous, auxquels on affecte des crédits. Il note qu'il y a eu, pendant une certaine période, une baisse d'achalandage, comme si on taxait le monde de ne pas prendre le traversier.

Je ne sais pas, dans la population, pendant une certaine période, parfois, ils peuvent exercer d'autres options, l'utilisation des ponts, les autoroutes, etc. Parfois, il y a un changement de travail par rapport à leur destination. Il y en a qui se sont rapprochés de leur travail, ils ont choisi... parce qu'on voit que hausser... au fil des années, le travail a changé, le télétravail, donc l'obligation de traverser d'un côté à l'autre de la rive... Je ne peux pas leur attribuer le fait qu'ils sont responsables du choix des individus. Maintenant, ils sont certainement responsables d'améliorer la qualité de service, la fréquence, comme mon collègue le dit, quand la fréquence est là, prévisible, quand la tarification est suffisante, pas être trop imposante pour décrocher, mais on voit bien que ça ne fait pas ses frais, cette affaire-là. Donc, en général, les destinations, là, les revenus générés par la tarification des passagers, ça ne paiera jamais, dans l'ensemble, là, donc, les frais d'exploitation. Donc, c'est à partir des impôts que tout ça est alimenté.

On voit aussi, parce qu'il me dit : Bon, hein, de l'administration, on voit dans les chiffres qu'il y a le nombre aussi, il n'en a pas parlé, mais il y a une augmentation du personnel aussi. Donc, ceux qui sont sur les bateaux, là, j'ai cru noter, dans le tableau, donc, le personnel qui aide, on dit : Il y a plus d'administration. Si on voit, au fil des années, on ne leur a pas seulement doté de prendre des traversiers, mais des quais. Donc, on dit : Il manque de planification, ça coûte trop cher, mais il ne faudrait pas que tu engages de monde pour le faire. Donc, il y a une petite difficulté là-dedans, sachant qu'au fil des années, à partir des années 2000, il y a différentes dévolutions qui ont été données à la Société des traversiers par le fédéral et récemment des quais, dans lesquels on doit évaluer les coûts pour des interventions, étant donné qu'on aura à faire la réfection.

Mon collègue de la Stratégie maritime aussi est en train de le faire, en citant puis en choisissant certaines destinations, parce qu'au fil du temps on va augmenter l'offre et la prestation, ou, en tout cas, assurer une desserte sécuritaire sur l'ensemble du territoire, étant donné qu'il y a des équipements fédéraux qui sont désuets, dans lesquels on devra évaluer le coût et, évidemment, donc, s'assurer qu'on est capables de le réaliser. On travaille toujours en eau, donc on est toujours aux abords du Saint-Laurent. Pas facile de faire une évaluation juste, avec toutes les lois fédérales, provinciales ou les équipements qu'on exige, exemple, en imposant le gaz naturel sur le F.-A.-Gauthier, exemple, à Matane. Si tu as du gaz naturel sur le bateau, probablement que ça prend quelque chose de plus au quai. Alors, donc, les coûts ont changé d'ordre lorsqu'on doit l'alimenter, ce bateau-là, en gaz naturel, et donc ça a certainement fait changer la facture.

Mais moi, je ne défendrai pas la société par rapport à ça. Elle a eu la chance d'aller en commission parlementaire ou de passer à la Commission d'administration publique, les questions qui ont été posées par rapport à ça. Alors donc, oui, parfois, il peut y avoir une augmentation de personnes dans l'administration, mais aussi, il faut relancer, par les stratégies, le fait de faire de la promotion, de faire des stratégies d'information auprès de la population. Il y a des populations qui se sont déplacées, il y a des secteurs où est-ce que la population est moindre; ailleurs, les populations sont augmentées. Alors donc, il faut que ça demeure une alternative intéressante, il faut que ça demeure un choix qui nous procure un avantage. Alors donc, sur la... si je prends celle-là de Québec-Lévis, évidemment, on peut dire touristiquement, mais, tous les matins, c'est des travailleurs. J'ai l'occasion d'arrêter parfois, lorsqu'il y a un débarquement, pour regarder, voir si c'est des cyclistes, des travailleurs, donc, ou des touristes.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre. Je cède maintenant la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, Mme la Présidente. Je voudrais prendre ces quelques minutes pour compléter un peu les commentaires du ministre, qui sont fort à propos, quant à la variabilité. Mais il y a des fondamentaux, des éléments

fondamentaux qu'il faut bien comprendre. Entre autres, les traversiers, puis je vous donne l'exemple bien précis de la Côte-Nord et du Plan Nord, où il y a eu un ralentissement économique dans les années 12, 13, 14, etc., qui n'est peut-être pas un élément à ne pas mettre sur la table quand on considère le volume d'achalandage sur les traversiers. Il y a eu un ralentissement économique sur la Côte-Nord, et tout le Plan Nord du Québec en a souffert très grandement.

Donc, le fait, ici, qu'on voit que le cabotage, que le volume d'utilisation a été affecté... selon moi, n'est pas une surprise de grand calibre, les cycles économiques étant ce qu'ils sont. Si ça n'avait pas d'impact, on se demanderait bien pourquoi, qu'est-ce qu'il se passe, parce que c'est normal. À la fin de la journée, cette décroissance de l'achalandage correspond exactement, si vous le regardez foncièrement, au cycle économique des activités et du développement de la Côte-Nord et du Plan Nord. Donc, je ne dis pas que c'est 100 % de l'explication, mais il y a un fondamental ici qui est, pour moi, très important.

Le député de Nicolet-Bécancour a aussi parlé des quais et des coûts exorbitants. J'ai eu le bonheur, ou le malheur, dans ma vie, de faire plusieurs projets, et, vous savez, quand on implante des nouvelles technologies, il est très important de considérer que... dans ce cas ici, on parle du gaz naturel, donc, une nouvelle façon de gérer un nouveau carburant. Cet élément-là est très différent de l'essence ou du mazout et va créer, à long terme, des réductions de coûts et des avantages certains. Par contre, l'infrastructure qui devrait être mise en place a été beaucoup plus compliquée et je l'ai personnellement observée dans le cas du quai de Matane, parce qu'il y avait aussi des conditions sécuritaires qui devaient être mises en considération pour l'accessibilité, parce qu'il faut remplir le bateau. Il y a aussi une rétroaction des gaz, des vapeurs; on ne peut pas envoyer ça à l'atmosphère, parce que le gaz naturel, comme vous le savez très bien, Mme la Présidente, produit des gaz à effet de serre qui ont un impact beaucoup plus large que le gaz carbonique.

Donc, ces éléments-là qui ont été mis en place dans les différents quais, à Tadoussac, Baie-Sainte-Catherine, à Sorel et Matane, à Godbout, donc l'ensemble de ces coûts-là a représenté une nouvelle infrastructure qui a eu un impact que je qualifierais de significatif parce qu'on n'avait pas vraiment fait ça dans le passé et que cette expérience-là doit s'ajouter à la compétence.

Le ministre a aussi bien expliqué que l'accroissement du personnel allait avec cet ajout d'expérience et de responsabilités. Il est normal que, si on ajoute des tâches supplémentaires dans un service, il faut considérer qu'il va y avoir des ajouts de personnel. Naturellement, en plus, je dirais qu'il y avait la construction du F.-A.-Gauthier, qui était supervisée directement par la société de transports du Québec en Italie, où il y avait eu du personnel de transféré, qui a dû être remplacé ici parce que le travail de service à la population, lui, était maintenu.

Donc, l'ensemble de ces paramètres-là, selon moi, explique en grande partie les raisons pour lesquelles il y a eu des changements dans la structure de capital et des variabilités significatives. Maintenant, quant à dire est-ce qu'on a payé trop cher ou si l'évaluation était mal faite, je ne peux pas répondre, mais il y a des explications ici qui semblent relativement logiques dans la considération des activités et de l'ajout de ces responsabilités-là pour la Société des traversiers du Québec.

Donc, je crois, Mme la Présidente, que nous avons ici un cadre de travail où, de la propre admission du député... que le mot «chaos» est un peu fort.

• (10 h 50) •

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. Je cède maintenant la parole au député de Matane-Matapédia pour une durée de cinq minutes.

M. Bérubé : Merci, Mme la Présidente. Je suis député d'un comté qui donne sur le fleuve, le comté de Matane-Matapédia, et la vie maritime est très importante pour notre économie, pour le tourisme, pour les liens avec nos voisins de la Côte-Nord depuis des décennies. Il y a une traverse qui nous mène sur la Côte-Nord, qui est maintenant la traverse Matane—Baie-Comeau, Godbout, qui est un service essentiel en matière de transport, et c'est pour ça que ça m'intéresse tant, tout comme pour mon collègue de René-Lévesque, tout comme pour ma collègue de Duplessis. C'est vraiment une traverse qui est au centre de notre vie économique et de notre vie, je dirais, collective dans l'est du Québec, et c'est pour ça qu'on a posé des questions, pour s'assurer d'avoir les meilleurs services possible, le meilleur navire possible, la meilleure expérience aussi de traverse possible, et j'ai posé beaucoup de questions en ce sens. Je vais vouloir faire le suivi avec le ministre.

D'abord, vous me permettez, et ce n'est pas souvent qu'on a l'occasion, de rendre hommage aux fiers travailleurs des deux côtés de la rive de la Société des traversiers du Québec, des gens qui s'assurent qu'on puisse traverser en toute sécurité avec une expérience intéressante, des gens qui ont été en formation et qui font notre fierté, et qui sont des deux côtés de la rive et qui sont très engagés dans ce service, sont très fiers. Alors, je veux leur rendre hommage aujourd'hui par la même occasion.

J'ai posé un certain nombre de questions, notamment par la loi d'accès à l'information, en janvier 2016, sur le nouveau navire, quels étaient les problèmes qu'on vivait, parce qu'on m'en parlait, les usagers, aussi des employés de la Société des traversiers du Québec. Alors, par la loi d'accès à l'information, j'ai obtenu, en janvier 2016, qu'il y avait eu 128 bris et ajustements qui ont été recensés, puis, un peu plus tard, en juin, on était rendus à 206 réclamations. Alors, il y a le rodage habituel. Il y a des problèmes qui sont liés à ça, mais ça allait bien au-delà. Je comprends qu'il y avait une période où c'était admissible pour des remboursements.

Alors, j'aimerais avoir un état de situation de la part du ministre sur les réclamations qu'on a faites. Est-ce qu'il y en a d'autres qu'il a fallu faire par la suite? Il y a eu l'enjeu également du gaz naturel liquéfié. Ça a pris du temps avant qu'on passe du diesel au gaz naturel liquéfié. Donc, ça coûtait jusqu'à 100 000 \$ par semaine si mon souvenir est bon. On en est où? Est-ce que le pire est passé? Est-ce que le ministre peut nous indiquer que maintenant le bateau est à flot et que les problèmes qu'on a vécus au début sont derrière nous?

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci au député de Matane-Matapédia. La parole est maintenant à M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci, Mme la Présidente. Donc, s'il y en a un qui sait, ou qui doit savoir, ou qui constate que le bateau est à flot, c'est bien mon collègue de Matane, donc, qui reconnaît que le F.-A.-Gauthier nouvelle génération est un bateau qui est à la hauteur. Il a été construit, donc, dans des coûts qu'on pourrait dire acceptables. C'était une période qui était très compétitive, tout le monde va se rappeler de ça, où est-ce que les chantiers devaient virer, même si les carnets de commandes n'étaient pas si importants. Il a été rehaussé, ce bateau-là, donc il y a une prestation de services extraordinaire.

Mon collègue me faisait... bon, il a eu ses problèmes, mise en opération. Mon collègue de Mégantic a eu l'occasion de le visiter. La garantie pouvant s'exécuter à ce moment-là, les correctifs ont été apportés. Principalement, les usagers de tous les jours se demandent si le wifi... quand est-ce qu'il va arrêter d'être intermittent et de s'assurer d'avoir un service en continu. Donc, on me dit qu'il y a certaines difficultés, là, à cause de l'élargissement de... plus qu'on s'éloigne, parfois, moins que les entrées sont bonnes. Alors, actuellement, la Société des traversiers essaie d'améliorer puis de trouver une solution, là, au fait qu'on reçoive...

Mais nécessairement, l'ensemble des coûts, je tiens à le mentionner, la mise en opération et en service, avec le gaz naturel qui apportera, comme mon collègue de Mégantic l'a rappelé, une baisse des coûts d'opération au fil des années... Et surtout la réduction des gaz à effet de serre, parce que chaque navire s'inscrit dans cette thématique-là : Comment on va réduire les gaz à effet de serre en utilisant ou en étant moins dépendants le plus possible des sources pétrolières qui sont les plus polluantes? Alors, sachant qu'on n'est pas encore à l'époque où est-ce qu'on aura un traversier électrique, si ça existe, là, complètement électrique, mais nécessairement moins dépendants des sources les plus polluantes, on va dans ce sens-là.

Ça fait que je ne sais pas s'il y avait un détail plus particulier sur une dépense particulière, mais il semble que le F.-A.-Gauthier répond aux besoins de la population dans sa desserte, et surtout dans sa qualité, et des nouveaux services qu'on y trouve sur le bateau comme tel.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre. La parole est maintenant au député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, Mme la Présidente. Je vais faire un résumé un peu de ce qui a été observé. Mon collègue de Matane parlait du nombre de bris ou la liste, ce que nous, on appelle techniquement la liste des déficiences. Il faut se rappeler qu'on est passés d'un bateau, d'un traversier qui était à l'âge de pierre, littéralement, il n'était pas fait en pierres, là, mais on est passés à un bateau qui avait un moteur avec une direction puis des câbles pour accrocher tout ça au bord du bateau à un bateau qui est le F.-A.-Gauthier, qui est un bateau technologique d'un ordre de magnitude complètement différent, desservi par des ordinateurs, avec des propulseurs rotatifs et un équipement qui va marcher... une technologie complètement différente qui pourra passer du mazout au gaz naturel pour, comme le ministre l'a mentionné, réduire les gaz à effet de serre.

Donc, il y a quelque chose ici de fondamental dans la structure. Il y avait des contrôleurs, par exemple, des détecteurs de mouvement pour les portes, les ascenseurs, la fumée, les contrôles, etc. Il n'y avait rien de ça dans le bateau qui le précédait. On est passés d'une génération de technologie à l'autre. Et naturellement, quand vous recevez un bateau qui a des kilomètres de câbles électriques, des kilomètres de câbles en informatique, en information de système, au lieu d'opérer avec un cadran puis des boutons, on opère maintenant avec des ordinateurs articulés pour... à trois niveaux, trois systèmes ordonnés indépendants, un pour les moteurs, un pour les contrôles et un pour les services de navigation, naturellement, on se ramasse avec un outil sophistiqué qui rencontrait une norme de services complètement différente.

Pour avoir visité le bateau, je vais dire que, parce qu'on est encore dans la liste des déficiences, et la plupart de ces déficiences-là allaient être réglées par le fournisseur lors de la cale sèche de mai 2016, parce qu'il fallait ressortir le bateau de l'eau pour vérifier certains éléments et corriger l'ensemble des listes de déficiences qui existaient...

• (11 heures) •

Je vais mettre, pour l'information générale, il y avait trois types de situations qui étaient évidentes sur le F.-A.-Gauthier : la première, c'étaient les déficiences normales qu'on retrouve dans un équipement technologique de ce type-là, où on est passés d'un moteur avec un RPM avec des milliers de points d'instrumentation... Donc, l'ensemble de ces déficiences-là devaient être ajustées, modifiées et remises à jour. C'était le premier élément. Le deuxième élément, c'était la déficience qu'ils ont perdu un des échangeurs de chaleur dans le réservoir de gaz naturel pour l'évaporation, pour approvisionner le moteur, puis on devait attendre à la cale sèche avant de remettre cette pièce d'équipement là à jour. Il fallait sortir le bateau, il fallait démonter une partie du réservoir de gaz naturel. On ne pouvait pas faire ça dans une position de service.

Et la troisième déficience était de nature esthétique purement, parce qu'il y avait des revêtements de plastique qui avaient des déformations et des craques qui étaient dues au stress d'un bateau qui avait été bâti en cale sèche. Puis, quand on met ça dans l'océan, il y a un peu de vibration puis de caractéristiques un peu non uniformes qui faisaient qu'il y avait certains ajustements qui devaient être faits sur la nature du matériel. Et, dans cet élément d'esthétique là, je vais rajouter, il y avait deux variables. Naturellement, quand on met un bateau fait en fer dans de l'eau salée, des fois, ça fait des taches, ça fait un peu de rouille, hein, il faut bien comprendre. Et, un jour ou l'autre, ça va arriver, et cet élément d'esthétique là était très évident.

Le dernier point qui restait sur la situation du F.-A.-Gauthier, c'est qu'il y avait avec évidence des éléments dans la peinture de l'infrastructure, dans la coque à l'intérieur du bateau où les éléments... une batch de peinture

probablement, parce qu'il y avait, sur certaines sections qui étaient regroupées ensemble, des moisissures qui se retrouvaient sur certaines portions, absolument pas ailleurs... donc, des points très précis qui faisaient partie de la liste des déficiences qui allaient être réglées à la cale sèche.

Donc, je vous donne un survol très large de l'ensemble de la situation du F.-A.-Gauthier, qui a permis un règlement du problème.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le député de Mégantic. Je cède maintenant la parole au député de Nicolet-Bécancour pour cinq minutes.

M. Martel : Merci, Mme la Présidente. Écoutez, je n'en reviens presque pas. On soulève des points quand même importants. On parle de fonds publics. Tantôt, je faisais allusion à l'augmentation des effectifs versus la diminution de la clientèle. Puis là j'écoute le député de Mégantic, puis sincèrement on dirait qu'il est porte-parole de la STQ. Moi, j'emmène des éléments qui sont troublants, qui sont troublants pour les citoyens. Les citoyens paient toujours de plus en plus. Tu sais, on ne remet pas en cause la gratuité des trajets. On ne remet pas en cause l'utilité d'avoir des traversiers. On a des cours d'eau importants. Mais on a confié ça, une gestion... puis moi, le sentiment que j'ai... j'ai rencontré, comme je vous ai dit...

C'est le troisième ministre qui est en charge de ce dossier-là en à peu près deux ans. On soulève des problèmes. On demande à ce que le Vérificateur général se mette là-dedans, puis ce que j'ai comme écho, c'est la défense de l'institution. Puis le député de Mégantic, c'était de toute beauté d'entendre son témoignage. Aucun sens critique. Aucune analyse critique... dire : Oui, peut-être, vous avez raison. La seule concession que je peux lui faire, là, c'est que tantôt, quand on parlait de gestion chaotique, il trouvait ça épouvantable. Là, il a commencé tantôt en disant : c'est un peu fort... ou je ne me souviens plus des mots qu'il a dits, là, mais un peu une gestion chaotique, en voulant dire que c'était moins beau que ça paraissait l'être.

Moi, je veux revenir au niveau... puis tantôt j'ai parlé de l'augmentation du personnel versus la diminution de la clientèle. Je n'ai pas d'explication. Je veux qu'on retienne ça, là, je n'ai d'explication par rapport à ça. Ça fait plusieurs fois que je parle des projets en infrastructure. On défend l'organisation, mais on n'explique pas, entre autres, le quai de Matane, Tadoussac, Sorel. Facture théorique : 40 millions. La facture réelle est passée à 125 millions entre 2014-2015. On parle de 85 millions de plus. J'aimerais ça avoir des informations par rapport à ça. Si ça, ce n'est pas une gestion chaotique, si ça, ce n'est pas une mauvaise planification, une mauvaise organisation, un mauvais contrôle, c'est les bases de la gestion, comment on peut se faire confier un mandat qui, initialement, devrait coûter 40 millions, à la fin, coûte 125 millions? Si ce n'est pas une gestion chaotique, désastreuse, appelez ça comme vous voulez, moi, je trouve que c'est épouvantable. L'aménagement du terminal de Lévis est supposé d'être 8 millions, 16 millions, deux fois plus. Tu sais, je veux bien, là, qu'on serve de porte-parole de l'organisation, mais c'est les citoyens, c'est des contribuables du Québec qui paient pour ça à la fin. Le F.-A.-Gauthier, dont on a eu tous les détails, là, bien, initialement, il devait coûter 148 millions, il a fini par coûter 175 millions.

Là, on les additionne, puis là on ne parle pas du temps de mathusalem, là, on parle des trois, quatre dernières années, 80 millions ici de plus, 8 millions de plus ici, un autre 25 millions, 27 millions de plus. Depuis deux ans... tantôt, je vais en parler de façon un peu plus précise, là, mais elle attend ces fameux traversiers de Tadoussac, je vais y revenir un peu plus tard. Mais moi, j'aimerais ça savoir, est-ce qu'il y a des explications par rapport à ces augmentations de coûts là? Le ministre n'est pas d'accord avec moi que ça, ce serait intéressant, important d'avoir une analyse objective, rigoureuse du Vérificateur général. Pourquoi on est arrivés à des dépassements de coût aussi importants? Moi, je pense que le débat d'aujourd'hui, c'est un peu ça, c'est d'essayer...

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre, à vous la parole.

M. Lessard : Oui, bien, écoutez, le Vérificateur général, il peut y aller quand il veut, là, il n'a pas besoin d'avoir une question de l'Assemblée nationale pour aller faire la vérification, il passe régulièrement, puis sporadiquement la Commission de l'administration publique peut interpellier n'importe quelle société à venir comparaître, ce qu'il a fait. D'ailleurs, le Vérificateur général a déjà le dernier rapport, je pense, d'optimisation des ressources ou volet des ressources, ou l'utilisation des ressources, c'était en 2014. Alors donc, sur la gestion du personnel, etc., s'il y avait eu un gros problème, probablement qu'on l'aurait su là.

Nécessairement, sur la stagnation de la clientèle, sur la baisse du niveau d'autofinancement, la modernisation de certains outils de gestion, sur le financement du plan des immobilisations, le conseil d'administration... l'organisation s'est penchée là-dessus. Évidemment, quand on voit que ça ne monte pas, c'est comme le financement... l'achalandage du transport collectif du Réseau de transport de la Capitale, exemple... eux aussi se posent la question quand il y a un nombre d'utilisateurs, en tout cas, de personnes ou de population qui possède un véhicule versus un transport qu'on donne. Il faut revoir nos stratégies, pourquoi ils ne l'utilisent pas ou moins, pourquoi on stagne. Alors, je pense... comme organisation.

Sur l'utilisation des ressources, j'ai quand même, moi, en consultant un petit tableau assez rapide... il y avait quand même, dans le tableau qui apparaissait, donc il y a des... sur les ressources humaines, tu poses des questions. Au nombre d'officiers de navigation, en mars 2015, il y en avait 65; en mars 2016, il y en a 72. Des officiers mécaniciens, il y en avait 78, on est à 77, dans les mêmes eaux. Autres membres d'équipage, ils étaient à 257, on est à 278, principalement, il y a un service de plus en restauration sur le F.-A.-Gauthier, là, qui est intégré quand même dans les personnes qui travaillent dans les bateaux.

Alors donc, le personnel de quai et d'entretien était à 69, ils sont à 68, bon, c'est stable. Le personnel de vente et de réservation était à 43, ils sont à 46, trois de plus. Le personnel, bon, de cadre, ils étaient 20, ils sont encore 20.

Les professionnels étaient à 28, 29, il y en a un de plus. Le personnel de bureau et de techniciens, 66, ils sont à 70. Alors donc, la variation a été donnée pour donner du service à la population, dont le service de restauration sur le F.-A.-Gauthier, qui est maintenant une destination primée. Donc ça donne des réponses. Il dit : Je ne les ai pas, les réponses. C'est drôle, moi, en cliquant deux secondes, je les ai toutes vues au tableau, ce n'est même pas un gros exercice.

• (11 h 10) •

Maintenant, sur l'enjeu des infrastructures de Lévis, bon, comment le quai, là-bas, qui a été redessiné, redéployé, je ne comprends pas ça que, si ça allait si mal que ça, que le député de Lévis, qui est à la CAQ, lui, n'en a pas posé, de question, sur le fait que le chantier de Lévis, sur la nouvelle gare de Lévis, un nouveau déploiement sur l'accueil, la réception, le transport actif, transport collectif, site architectural, lui, s'il voyait qu'il y a un problème, le député de Lévis, qui est à la CAQ, lui, il n'a pas dit un mot sur ça. Donc, s'il y avait un problème majeur du côté de Lévis, probablement qu'il aurait levé la main. S'il y avait un problème, moi, dans mon comté, mettons que l'eau serait rendue jusque chez nous, puis que j'aurais un service de traversier, puis j'aurais noté une déficience importante dans la gestion et l'utilisation des ressources, ou nécessairement, des investissements, j'aurais levé la main, dire : Il y a un problème. Suivez ça, là. Ils décontaminent-ils? C'est-à-dire contaminé? Ils en laissent-ils? Ils ont-ils fait la réhabilitation des sols, la qualité de l'eau, les eaux de surface, la dérivation, tant qu'à y être? Ils ont-ils oublié tel élément? On l'aurait noté.

Alors, du côté de Lévis, moi, j'ai entendu : rien. Écoutez, moi, ça ne fait pas tellement longtemps... je suis ministre des Transports, mais il me semble, quand je suivais ça, quand ça parle de Chaudière-Appalaches, je me dis tout le temps : Quand j'en entends parler, du côté de Lévis, qu'il y a un problème, le député de Lévis, de la CAQ, qui est là... en tout cas, s'il n'a pas levé la main, aujourd'hui... lui qui est le critique dans le domaine, lève la main et dit : Il y a un problème à Lévis. Ça veut dire que le député de Lévis ne s'est pas occupé de ses affaires quand il y avait de l'investissement chez eux qui ne correspondait pas à ce qui était attendu. Ça, je n'ai pas vu ça souvent, un député d'une formation qui critique le député de sa même formation pour des investissements qu'il y a du côté de Lévis. Ça, je me questionne un peu.

D'ailleurs, peut-être... j'aurais aimé ça le voir, le député de Lévis, à matin, venir supporter son collègue comme moi, mon collègue de Mégantic, qui vient me donner un coup de main à matin, pour qu'on parle des différents aspects parce qu'il a la chance, lui, de le vérifier, d'aller l'inspecter, en tout cas, justement, comme député, aller témoigner de ce qu'il y avait comme difficultés relevées par le F.-A.-Gauthier puis...

La Présidente (Mme Tremblay) : M. le ministre, désolée de vous interrompre...

M. Lessard : ...ce matin, le député de ce coin-là, en fait son éloge.

La Présidente (Mme Tremblay) : ...le temps de cinq minutes est maintenant écoulé. Je dois céder la parole à votre collègue le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, Mme la Présidente. Le député de Nicolet-Bécancour croit que je suis à la défense de la Société des traversiers du Québec. Il fait une erreur fondamentale. Ma compréhension de l'interpellation de ce matin, c'était d'avoir de l'information sur ce qui se passe à la Société des traversiers. On lui en donne, puis ça ne le satisfait pas. C'est décevant, un peu, Mme la Présidente, quand on pense qu'on essaie d'avoir une conversation logique.

J'ai dit et très précisément que je n'expliquais pas l'ensemble des variations mais une partie importante de celles-ci. Je n'ai pas cherché à défendre la Société des traversiers, mais d'informer le député d'une situation qui s'explique. Je ne les ai pas toutes nommées.

Je vais vous en donner une en supplément, juste pour illustrer mon point : le prix de l'essence. Est-ce que ça peut avoir un impact sur les habitudes des consommateurs à prendre un traversier ou à faire le tour — ou des touristes — quand le prix de l'essence, à 1,50 \$ le litre ou à 1 \$ le litre... Est-ce que ça peut avoir un impact sur leurs habitudes de déplacement? Bon, quant à moi, je crois que oui, là, mais je ne sais pas.

À la CAQ, c'est toujours un peu compliqué de comprendre. Leur représentant aux Finances, entre autres, nous parlait la semaine passée que les réductions de taxes n'avaient même pas l'impact d'un café par semaine, mais il avait oublié d'inclure là-dedans la taxe santé rétroactive, qui n'était pas incluse dans ses chiffres. Des fois, on dirait... quand ça dépasse 100, là, c'est compliqué un peu, pour eux, de digérer ces affaires-là. Ça fait qu'on gère ça un café à la fois, puis on s'en va dans des affaires un peu mêlantes. Une journée, le chef de la CAQ veut défendre le pont de... veut démolir le pont de Québec, puis, le lendemain, tout le parti ensemble se mobilise avec l'Assemblée nationale, puis ils sauvent le pont. C'est merveilleux.

Je pense qu'il faudrait prendre le temps de regarder, d'entendre ce qui se dit, c'est bien important, là, d'entendre ce qui se dit — l'objectif était bien ouvert, bien honnête — et de donner des explications qui sont logiques, consistantes, qui n'expliquent pas l'ensemble des paramètres mais qui donnent une bonne idée, qui, à ma perception des choses, donnent des informations complémentaires à la population pour leur permettre de comprendre un peu plus de choses. L'objectif, ce n'est pas d'expliquer le 100 % de tous les ensembles. Si je les avais à 100 % puis ligne par ligne, je les décrirais puis je le ferais de façon très généreuse, Mme la Présidente, pour informer l'ensemble des collègues. Je donne l'information qui est disponible pour assurer qu'on a quand même une compréhension, une capacité de voir ce qui se passe.

Mais il faut considérer... comme toute entreprise, il y a un environnement externe et cet environnement externe là, le prix de l'essence, l'économie sur la Côte-Nord, l'économie du Plan Nord, l'ensemble des habitudes des touristes, les habitudes de la population... Quand on considère qu'une grève a affecté les changements d'habitudes, bien, on pense que le lendemain que la grève est finie, les gens ne reprennent pas leurs anciennes habitudes, ils en ont développé de nouvelles. Et il n'y a personne de mieux placé que le député de Mégantic, parce qu'avec le désastre, la situation de Mégantic, on a vu

des habitudes alimentaires, les gens se déplaçaient, parce qu'ils n'avaient plus d'épicerie à Lac-Mégantic, vers Sherbrooke, vers Thetford, vers Saint-Georges. Et, si vous croyez que le lendemain que la nouvelle épicerie a été reconstruite que l'ensemble des gens ont retrouvé leurs anciennes habitudes, ça ne fonctionne pas tout à fait comme ça. Il faut recréer des incitatifs, refaire un environnement dans lequel les gens se retrouvent et ramener les anciennes habitudes dans un contexte, O.K., qui dessert la population d'une meilleure façon, et les gens, graduellement, reprennent leurs habitudes.

Donc, Mme la Présidente, dans l'esprit de collaboration, j'ai fait une synthèse relativement claire. Je crois que l'ensemble de ces éléments-là est cohésif, se tient debout. Et, pour moi, j'espère que l'ensemble de ces informations-là que le ministre donne aujourd'hui vont permettre d'éclaircir une situation qui n'est pas toujours simple, on l'admet très clairement, mais qui va permettre d'éclaircir aux autres l'information.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le député. Je cède maintenant la parole au député de Nicolet-Bécancour.

• (11 h 20) •

M. Martel : Merci, Mme la Présidente. Je ne relèverai pas les insultes, là. Ce n'est pas la première interpellation que je fais avec le député de Mégantic, là. Je vais passer à d'autre chose. On est des grandes personnes puis les gens, ils jugeront, là.

Mais je vais revenir au niveau du ministre. Ça me trouble un peu puis, en même temps, ça me donne... parce que j'ai emmené des points quand même très, très précis, là. Ça fait longtemps qu'on soulève des points au niveau de la gestion. Le ministre, tu sais, il dit : J'ai fait une recherche sur Internet puis je suis arrivé aux chiffres, puis je confirme les chiffres qu'il a dits, on a le même tableau, sauf que moi, j'ai pris trois ans. J'ai pris les trois dernières années. C'est toujours un peu plus... On voit des tendances. On voit où est-ce qu'on s'en va.

Le marché, il ne change pas tant que ça, puis, quand on voit au niveau... je prends les mêmes chiffres que lui, là, 31 mars 2013, on avait 588 employés, 31 mars 2016, 658 employés. Je ne les ai pas tous nommés tantôt, parce qu'effectivement, s'il y a plus de services ou s'il y a des nouveaux services, on va ajouter des employés.

Où est-ce que j'ai focussé, si vous avez remarqué, c'est plus au niveau de la bureaucratie, professionnels, personnel de bureau. Il y a des augmentations qui sont importantes là sans qu'on ait plus de services. Ça, ça me déçoit un peu du ministre parce que, pour moi, pour bien attaquer les problèmes que je considère majeurs au niveau de la STQ, il faut être au fait du dossier, puis là j'écoute ses explications par rapport au dépassement du coût de Lévis, je n'en reviens pas. Tu sais, on parle, là... puis il met ça sur le dos du député de Lévis. Je les ai apportés... c'est mon dossier, la stratégie maritime, la Société des traversiers du Québec. Puis là, pour justifier un dépassement de coût de 8 millions à 16 millions, il dit : Le député de Lévis ne s'est pas occupé... si ça avait été chez nous... Mais là, là, vous êtes ministre, c'est votre responsabilité. Vous ne pouvez pas mettre ça dans la cour de mon collègue. Moi, je m'attends... Comment vous pouvez demander... taper, taper du poing. Comment ça se fait que vous faites... à toutes les fois que vous avez des projets d'immobilisation, vous n'êtes pas capable de respecter vos engagements? 8 millions de prévus à Lévis, on arrive à 16 millions, le ministre, il dit : Le député de Lévis ne s'est pas occupé de ses affaires. Si ça avait été chez nous... Bien, c'est chez vous, vous êtes ministre de ce dossier-là. On va arriver à... les deux traversiers de Lévis, écoutez, c'est, j'en ai parlé une couple de fois, c'est inquiétant, c'est un peu pathétique à la fois, c'est combien, M. le ministre, le dépassement? On est passés de 5 millions, on est... après ça, 40 millions, il y a 100 millions d'avancés. Puis, à un moment donné, le ministre, il dit : On ne peut pas se tromper de 100 %. Mais on s'est trompés de combien? De 50 %? De 60 %? Quand est-ce que les bateaux vont être prêts?

Je ne peux pas croire que ça n'intéresse pas le ministre de dire : À la fin, là, c'est moi, c'est moi qui vais faire les interpellations. C'est moi qui vais me faire questionner là-dessus. Donnez-moi des réponses précises. Quand est-ce que les foutus traversiers vont être prêts? Puis ils vont coûter combien? Il y a des journalistes qui ont avancé que, pour financer les dépassements de coûts des deux traversiers, on se servirait des surplus de l'année en cours. On n'a pas eu de réponse par rapport à ça. Moi, j'aimerais ça, on est en interpellation. C'est rare, là, qu'on peut passer deux heures. C'est de l'argent, ça concerne les contribuables. Est-ce qu'on a financé à même les budgets de l'année en cours les dépassements de coûts? De combien les traversiers vont coûter de plus cher, les deux traversiers? Quand est-ce que les traversiers vont être prêts?

Il me semble, comme ministre, on doit être capable de répondre à ces questions-là.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le député de Nicolet-Bécancour. La parole est maintenant à M. le ministre.

M. Lessard : Ah! là, on rentre dans le vrai gras du sujet. Moi, je m'attendais du député de Nicolet-Bécancour qu'il me parle de ça principalement. C'est une insatisfaction que j'ai depuis je suis arrivé comme ministre des Transports, c'est vraiment la livraison des deux traversiers. Mais non, ça fait une heure et demie qu'on parle de ça, puis il n'en avait pas encore parlé un mot. Il a commencé à dire : Ah! la société, il y a trop de personnel là-dedans, il y a trop de monde, etc. Quand on lui donne les chiffres, là, ah! oui. Bon. Il y a plus de monde, plus de monde qui donne des services, un petit peu plus dans l'administratif, ils ont pris des responsabilités, mais ça, il n'en parle pas trop. Il parle de l'aspect chaotique de la gestion de la Société des traversiers. En même temps, il n'a pas pris en note, là, d'après moi, s'il va sur Internet, puis il vérifie le taux de satisfaction de la population sur chacune des dessertes, il donne à peu près 9 sur 10, 8,8 sur 10 à la société puis l'ensemble des traversiers, donc de Matane, de L'Isle-Verte, de Tadoussac, de L'Isle-aux-Coudres, de L'Isle-aux-Grues, de Québec, puis de Sorel-Tracy. Ça, il n'en parle pas. Si c'est chaotique, la gestion, ça doit être le bordel si tu te rends au traversier. D'après moi, il n'arrive pas à l'heure, le monde, ils ne sont pas là, puis ils ne donnent pas les services. Alors, je suis un peu sévère sur son approche par rapport à un élément qu'il aurait dû parler en partant. J'ai fait par exprès pour ne pas en parler. Je me suis dit : Il va finir par parler de ça. Ça ne se peut pas. Ça fait une heure et demie qu'on est ici, il n'a pas encore mentionné les mots les plus importants : Il me manque deux traversiers.

Il y a un contrat qui a été donné en 2011 à un consortium pour bâtir deux traversiers qu'on doit remplacer à la société, donc à Tadoussac puis à Baie-Sainte-Catherine. Ces traversiers-là devaient être livrés bien avant que moi, j'arrive, Mme la Présidente. Ils sont déjà en retard. Est-ce que je suis satisfait? Non. Est-ce qu'on est frustrés de la situation? Oui.

Pourquoi, Mme la Présidente? Parce que sur un contrat de 120 millions qui a été bonifié à 125 millions en 2013, le contrat a changé. Le contrat, c'était de bâtir puis de livrer, en tout cas, moi, en octobre, j'attendais le premier bateau, puis en décembre on devait avoir le deuxième. Sauf que, dans le contrat de 2013, puis mon collègue de Matane est ici, dans lequel, là... je ne le taxe pas longtemps, puis ça ne durera pas longtemps, mais, quand le ministre des Transports du Parti québécois était là, il a changé quelque chose d'assez important dans le contrat : la garantie d'exécution. On était un contrat ferme : Livre-moi deux bateaux, puis on va te payer 125 millions, puis on va prendre nos bateaux, puis on va les opérer, puis on va remplacer ceux qui sont existants. Non. Là, il n'y a pas eu de garantie, la garantie d'exécution a sauté en 2013, ce qui fait qu'ils ont pris beaucoup de temps à essayer de bâtir deux bateaux. Donc... passé d'un contrat que je dirais et terminerai d'à forfait à la petite semaine. On va mettre bien des heures pour essayer de le bâtir puis on va essayer de rentrer dans le délai. Mais, si on n'y arrive pas, bien, on aura des problèmes. Bien, c'est ce qui est arrivé. Alors, mes collègues avant moi ont géré des problèmes, des rapports, des retards, de l'incompréhension, des différends. Là, on est dans un différend, et, si...

Je m'attendais... ça fait une heure et demie, j'attends la question. Je me dis : Il va finir par en parler. Bien non, il n'en parle pas, parce que ça se passe à Lévis. Son collègue de Lévis n'en parle pas, parce qu'il se dit, bon : Ce sont des jobs à Lévis. Il y a 300, 400 travailleurs qui, on l'espère, vont finir par les finir pour, donc, qu'on ait les bateaux pour remplacer ceux qui sont à Tadoussac. Ça fait que, pendant ce temps-là, on doit donc continuer de les améliorer.

Donc, oui, on est insatisfaits du traitement puis de ce qui se passe du côté de Lévis sur la fourniture de ces bateaux-là, qui sont en retard. On a significativement le retard, on a engagé des spécialistes pour aller vérifier dans quel état ils se trouvent. Ce n'est pas comme une auto, là, ce n'est pas une voiture, on met quatre roues, puis on sort ça de là, là. Ils sont en cale sèche. Il y en a un qui est construit, là, à peu près à plus de 80 %, pas loin de 90 %, l'autre à 69 %. Imaginez la grandeur du chantier, là. Le deuxième, à 69 %, peut-être, les moteurs sont d'un bord, l'infrastructure, le filage, etc., et là il faut le terminer. Ce n'est pas quelque chose qu'on peut rentrer le lendemain matin non plus en disant : On va aller les prendre, on les saisit puis on les sort. Non, ce sont des gros équipements, ça prend des barres, etc.

Donc, l'évaluation de ces bateaux-là pour les livrer... On est un acheteur. Le gouvernement a acheté deux bateaux à être livrés, ils ne sont pas livrés. Ça, c'est clair, parce que, si ça existait, on les aurait. On les a mis en défaut, il y a un différend, et là il y a un mécanisme de prévu dans le contrat. Parce qu'il y a un contrat, ah oui, il y a un contrat, puis, dans le contrat, ça prévoit qu'il y ait de l'arbitrage, ça prévoit aussi qu'il y ait du dialogue. Donc, il y a une phase de médiation. Est-ce que c'est frustrant? Très. Les Québécois aussi sont aussi impatients que nous de recevoir ces bateaux-là. Alors donc, nos énergies sont mises là-dessus pour qu'on ait, donc, nos actifs en opération.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre. Je cède maintenant la parole au député de Mégantic.

• (11 h 30) •

M. Bolduc : Merci, Mme la Présidente. Je pense que, dans le cas qui nous concerne aujourd'hui, finalement, on arrive maintenant à parler des éléments dont le ministre vient de parler, soit ceux de la Davie à Lévis. Mais, pour moi, je veux absolument revenir sur l'ensemble de l'interpellation de ce matin aussi pour des raisons bien fondamentales.

Je pense que c'est bien important de réaliser que, quand on fait une interpellation, il y a des objectifs, et ces objectifs-là... En fait, on parle de gestion chaotique. On a fourni déjà beaucoup, beaucoup d'informations de façon large. Sur l'ensemble des paramètres, ce n'est pas encore assez. C'est un peu normal, Mme la Présidente, que ce soit pas assez, parce que... Et ce ne sera jamais assez. On pourrait lui donner le livre, avec tous les comptes détail par détail par détail, puis probablement qu'il y a quelqu'un qui va avoir encore des questions pour savoir qu'est-ce qu'il y a entre les lignes, puis généralement c'est de l'espace, là, puis c'est mêlant, même, des fois, de faire ça.

Moi, je crois que, dans toutes les gestions, dans toutes les gestions, il y a toujours de l'amélioration potentielle, et, si vous en trouvez des parfaites, je serais très heureux de l'entendre et d'aller le voir, parce que, dans ma carrière, je n'ai pas eu cette chance-là d'en rencontrer des parfaites. Il y a toujours des améliorations potentielles, il y a toujours des situations qui nous échappent et il y a toujours de l'imprévisibilité. On ne peut pas éviter ça pour une quantité innombrable de raisons.

Je pense qu'il est très, très, très important de réaliser que l'ensemble des choses sur lesquelles on s'exécute, on travaille avec la connaissance du moment, qui se développe, qui se rajuste, qui s'optimise, et, à travers toute une série de mécanismes de gestion, de gouvernement, de gouvernance, de bonnes pratiques, etc., on lui donne une alimentation d'informations complémentaires qui font qu'à la fin de la journée on a une bonne compréhension sur l'ensemble des opérations d'une entité.

Moi, je croyais, ce matin, d'avoir délivré une série d'informations quant à l'utilisation du gaz naturel, un changement de technologie qui explique des variables : Côte-Nord, le prix de l'essence, les habitudes de la consommation. Je pense qu'on a couvert un territoire relativement large sur pourquoi ce genre de choses là se produisent. Et, si vous avez pris la peine de le noter, je les qualifierais d'environnements externes, Mme la Présidente, des environnements ou des conditions qui ne sont pas développées de l'interne, qui sont un manque à l'interne, mais des conditions externes qui font que le milieu, les conditions de travail, la clientèle, les conditions du temps changent, et tout ça se produit dans un environnement avec une entreprise où il y a des changements technologiques majeurs. Je l'ai très bien illustré précédemment avec... on est passés d'un bateau comme l'ancien bateau, à aller au F.-A.-Gauthier, qui est une technique ou une technologie qui est d'une autre échelle totalement différente.

Quand je dis «totalement différente», je vous donne une anecdote. Les opérateurs de la salle de contrôle avaient de la difficulté avec les portes parce que maintenant il y a un détecteur sur toutes les portes sur le bateau. Ça fait qu' imaginez-vous les opérateurs qui ont des... parce que, quand il y a 200, 300 passagers sur le bateau, il y a des portes qui s'ouvrent, il y a des portes qui se ferment de tous les bords, puis des ascenseurs qui montent puis qui descendent, puis, quand tu t'embarques là-dedans, il faut que tu... Bien, écoutez, on va mettre une priorité dans les alarmes, ça n'avait pas été prévu dans le plan de construction. Donc, il faut prioriser les échelles puis dire : Bien, écoutez, le moteur, c'est plus important que l'ascenseur parce que, s'il n'y a pas d'ascenseur, au moins, il y a un escalier, mais, s'ils n'ont pas de moteur, ça va moins bien pour traverser le fleuve.

Ce genre de situation là, quant à moi, j'appelle ça du normal. Quand on fait des projets d'ingénierie, il y a toujours des choses qui ne sont pas toujours complétées, mais il faut comprendre puis il faut l'adapter, l'ajuster, l'optimiser dans le temps, puis ça devient un outil très performant. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci au député de Mégantic. Je cède maintenant la parole, pour une durée de cinq minutes, au député de Matane-Matapédia.

M. Bérubé : Merci, Mme la Présidente. Donc, nous sommes en accord avec le fait que le Vérificateur général puisse aller voir ce qui se passe à la Société des traversiers du Québec, comme dans toute société d'État, pour s'assurer d'avoir la meilleure gestion possible. En ce qui me concerne, j'ai fait plusieurs demandes à la Société des traversiers du Québec concernant la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout. J'ai obtenu des réponses. Au début, elles ne me satisfaisaient pas. Dans d'autres cas, il y a eu des améliorations. Donc, de façon continue, je veux indiquer que mon collègue de René-Lévesque et moi, on fait des demandes régulièrement, directement au P.D.G., qui nous répond sur des enjeux qui sont importants. Donc, c'est un travail continu, puis on est à l'écoute des usagers, ceux qui connaissent le mieux la traverse et qui nous font part d'un certain nombre d'éléments à améliorer quant à la traverse, quant aux services qui sont offerts. Alors, je vais continuer de le faire pour s'assurer d'avoir le navire le plus adéquat possible, compte tenu de l'importance chez nous.

Comme ministre responsable de la région, j'ai eu le plaisir d'annoncer la construction de la gare maritime, le nom du navire. Mais, avant ça, avec mon collègue Marjolain Dufour à l'époque, on avait plaidé beaucoup pour avoir un navire à la hauteur des aspirations qu'on a pour le commerce et les relations avec la Côte-Nord. C'est essentiel.

Il y a un certain nombre de questions que j'aimerais poser au ministre. Il pourra y répondre ou il pourra arriver avec les documents nécessaires une autre fois, mais qui sont importants. J'ai compris, à l'époque, que, suite à ma demande d'accès à l'information qui avait révélé des bris, des manquements importants sur le navire, il avait mandaté le député de Mégantic pour faire une visite. En fait, ce n'était pas lui, mais l'ancien ministre Jacques Daoust. Alors, s'il existe un rapport à cet effet, on aimerait l'obtenir. Sinon, je comprends que le rapport sera sous forme verbale avec le député dans le cadre de cette interpellation.

Alors, il arrive à l'occasion que les ministres confient à leur adjoint parlementaire des rôles de vérification. À titre d'exemple, le ministre de la Sécurité publique a mandaté le député de Vimont pour faire le tour des centres de détention; toujours pas de rapport. Alors, comme le député de Mégantic a précédé le député de Vimont avec sa mission parlementaire que lui a confiée son ministre, j'imagine qu'il existe une trace de ça à quelque part, outre qu'un reçu pour se faire rembourser la traverse.

Dans le cas de Matane—Baie-Comeau—Godbout, une demande que je vous fais... en fait, que je vous fais par votre entremise, Mme la Présidente, au ministre, c'est l'accès Internet haute vitesse sur la traverse. C'est quand même plus de deux heures de traverse. Et j'ai écrit, moi, à Jocelyn Fortier, le P.D.G. de la Société des traversiers, le 17 novembre dernier, concernant cet enjeu, il me répond : «En ce qui concerne l'accessibilité au wifi pour les passagers, nous avons toujours l'objectif de le rendre accessible. Cependant, les difficultés techniques rendent le lien Internet moins fiable, et nous priorisons les services à bord comme les caisses et les outils de gestion du navire. Des efforts sont prévus au cours des prochains mois pour remédier à la situation.»

Donc, ça fait quand même un petit bout de temps. Je vais déposer la lettre. J'aimerais ça que le ministre me fasse un suivi, à savoir quand on aura vraiment un plein accès à Internet haute vitesse, parce que c'est important pour les gens qui traversent. Deux heures sans ce service, c'est vraiment long. Il y a des gens qui sont là pour le travail, pour des raisons d'affaires, il y a des camionneurs, il y a vraiment des gens qui y tiennent, ça, c'est une demande importante. Le ministre pourra me répondre à un autre moment, mais on y tient énormément.

Il y avait également une boutique qui était prévue, qui était une vitrine touristique, des produits, qui devait être ouverte sur le bateau. À ma connaissance, elle n'est toujours pas ouverte. Ça, c'est prévu, j'aimerais ça qu'il me revienne là-dessus également, quant à l'expérience qui était prévue.

Sinon, effectivement, le taux de satisfaction est élevé, mais, quant à sa conception, Fincantieri, disons, a, à certains égards, conçu un navire méditerranéen, on va le dire comme ça. Il y a eu des améliorations, mais disons qu'on aurait évidemment aimé qu'il soit construit au Québec. Il y a maintenant des nouvelles règles, quant aux appels d'offres, qui font en sorte qu'on ne peut pas favoriser indument un chantier. D'ailleurs, c'est un peu à l'origine de l'intervention du député de Nicolet-Bécancour. Alors, on aurait aimé qu'il soit construit au Québec, c'est arrivé comme ça, à tout le moins, qu'il soit réparé au Québec. On a des chantiers maritimes qui sont capables de le faire, je pense au chantier de Mme Verreault à Les Méchins, qui le fait depuis des années, dans le cadre du Camille-Marcoux, qu'il peut faire avec le F.-A.-Gauthier.

Je continue sur d'autres enjeux. Évidemment, les deux nouveaux navires, il y en a un notamment qui va permettre de traverser la rivière Saguenay... c'est bien ça. Alors, comme ministre des Transports, j'imagine qu'on a eu une étude quant aux coûts de construction des deux navires, mais j'aimerais ça savoir s'il existe une étude quant aux coûts d'un pont sur la

rivière Saguenay, parce que, depuis des années, les gens de la Côte-Nord et les gens de Charlevoix sont sensibles à cette question de plus en plus. D'ailleurs, le préfet, je ne veux pas me tromper, je pense, c'est Charlevoix-Est, M. Tremblay, je ne veux pas me tromper, là, mais il a évoqué que c'était quelque chose qu'il fallait envisager. Bien sûr, le processus est amorcé sur les navires, mais j'imagine qu'ils l'ont envisagé, hein? Ce premier lien, c'est celui du navire, mais est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir un autre lien qui aurait été envisagé? Quel était le coût? Est-ce que le ministère a quelque chose là-dessus? Puis j'aimerais ça qu'on puisse le déposer, pouvoir comparer parce que...

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci, M. le député de Matane-Matapédia.

M. Bérubé : Ah! c'est terminé?

Document déposé

La Présidente (Mme Tremblay) : Je confirme le dépôt de document. Je cède maintenant la parole à M. le ministre pour une durée de cinq minutes.

• (11 h 40) •

M. Lessard : Merci, Mme la Présidente. Donc, il y a plusieurs questions qui ont été évoquées par mon collègue, hein? Donc, je vais peut-être essayer de reprendre... Il connaît bien le bateau, évidemment, je pense, tout le monde a reconnu que c'est un bateau d'envergure qui n'a pas été construit ici, évidemment, suite à un appel d'offres. Donc, je vais traiter différents éléments. Et vous apportez quand même, dans le F.-A.-Gauthier... il y a des nouveaux services qui sont donnés sur F.-A.-Gauthier qui n'existaient pas. Il apparaît dans la colonne des employés en plus. Peut-être que mon collègue de Nicolet-Bécancour pourrait en prendre connaissance. Dans le bateau qui a été, un, fabriqué et garanti, livré, donc, il y avait des listes de déficience, comme mon collègue a pu aller observer quand le ministre Daoust était ministre des Transports. La liste de déficience a été notée parce qu'il y avait une garantie d'exécution, donc... et a été corrigée pour s'assurer... puis il a fait une longue, je pense, une longue démonstration, très exhaustive, là, des principaux problèmes qui ont été rencontrés. Et puis, si elle n'est pas sur le site, on pourra toujours vous la fournir.

Quant aux nouveaux employés, bien, je pense qu'on sait que c'est un bateau qui est progressivement à être... donc, les services offerts. Donc, je pense que, s'il s'est engagé à faire une boutique à cadeaux, ce sera exécuté.

Maintenant, vous avez parlé de après le F.-A.-Gauthier. Bon, il y a eu un appel d'offres, là, on se souvient, sur... normalement, il devait avoir un appel d'offres parce que c'est... excusez, pour la construction des deux traversiers, là, qui allaient remplacer ceux qui étaient existants à Tadoussac. On se souvient quand même, une période économique pas facile lorsque les contrats sont donnés de gré à gré, où est-ce que l'autorisation est donnée à la Société des traversiers de procéder de gré à gré, avec le chantier Davie, qui, lui, espère bien avoir des contrats de la marine marchande, donc que le fédéral est dans une période de renouvellement soit d'entretien soit de construction de nouveaux navires. Alors, pour s'assurer que le chantier n'est pas fermé mais en opération, le gouvernement va, à ce moment-là, autoriser la construction de deux traversiers pour remplacer ceux de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Donc, c'est un contrat qui a été à 120 millions. Il y avait un premier consortium qui avait signé. Rapidement, on a vu évoluer, donc, la propriété du chantier Davie, donc avant sa mise en exécution, donc il y a les changements successifs. Et, en 2013, lorsqu'ils ont signé, ou résigné, le contrat à 125 millions, évidemment, la garantie d'exécution a sauté, ce qui fait que ça a été un bateau qui a été construit plus à l'heure qu'à forfait et avec l'incapacité, si on en constate même des déficiences, d'avoir des garanties. Notre gouvernement travaille sur ces éléments-là, dans le différend sur le nouveau coût des bateaux et sur l'obligation de les livrer. Nécessairement, le gouvernement accorde une attention particulière par rapport à ça.

Sur l'aspect du pont, donc, à Tadoussac plutôt que des traversiers, il y avait eu une étude avant moi. Donc, on parlait d'un projet d'environ 1 milliard. Quand j'ai rencontré les maires de la Côte-Nord, lors de ma dernière rencontre avec le ministre responsable de la Côte-Nord et ministre des Ressources naturelles, on nous a fait part de certains ponts qui pouvaient se construire à moins de 1 milliard de dollars, en identifiant, donc, avec la société de développement là-bas, sur la Côte-Nord, rencontrée à Baie-Comeau... on nous a indiqué qu'actuellement, en Norvège, il se bâtissait, donc, un bateau... pas un bateau, mais un pont d'envergure semblable, mais à moindre coût, d'une nouvelle façon de construire. Alors, ils ont demandé d'avoir de l'information additionnelle.

On a pris l'engagement... parce que je dois me rendre en Suède, donc, peut-être un petit détour sur la Norvège, donc, pour aller voir la construction de ces deux ponts-là, d'une nouvelle ingénierie, si ça ne pouvait pas inspirer le Québec dans sa nouvelle façon d'adresser la question sur le secteur de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Alors donc, je suis en contact avec eux, et, dans une prochaine planification pour l'électrification des transports, vu que la ministre de la Suède est venue vérifier ce qu'il se passait au Québec, comme aussi la Norvège va atteindre plus de 100 000 véhicules électriques en utilisation, bien, on va avoir l'occasion d'échanger, donc, et d'aller voir ces infrastructures-là qui sont en construction, pour voir si le Québec, dans son évaluation, reste à jour dans le coût des travaux, étant donné que, quand même, l'élargissement... on me parlait du mouvement des eaux assez important dans ce secteur-là. Mais, si, dans d'autres législatures internationales, il y a des nouvelles applications, on veut rester au fait de ça.

Quant au reste, bien, je pense qu'aussi il y a des informations qui n'ont pas été données à mon collègue, donc, de l'opposition officielle.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci.

M. Lessard : Donc, on pourra toujours y répondre.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre. Nous complétons maintenant la période des échanges avec le député de Mégantic, pour une durée de cinq minutes.

Une voix : ...

Conclusions

La Présidente (Mme Tremblay) : Ah! O.K., excusez-moi. Alors, on va aller à... on en est aux dernières interventions. Alors, M. le ministre, vous avez un maximum de 10 minutes. Alors, je vous cède la parole pour une durée de 10 minutes.

M. Laurent Lessard

M. Lessard : Alors, parfait. Donc, je vais donc profiter du temps qui m'est donné. Comme ministre des Transports, évidemment, quand je suis arrivé, beaucoup de travail avait déjà été fait concernant, dans le fond, le dossier qui occupe le ministre des Transports à ce moment-là. C'est plutôt les deux traversiers que la desserte qui est donnée pour l'ensemble des neuf dessertes que la Société des traversiers a et offre à la population. Donc, ils sont dans leurs plans stratégiques, de voir à l'amélioration de services à la population, de voir des stratégies de relance pour stimuler nécessairement l'augmentation de l'achalandage, l'analyse aussi sur la qualité des équipements, le personnel à renouveler, du personnel spécialisé. Donc, il y a un ensemble de mesures qu'ils ont à la société.

Mais ce qui est sur le bureau du ministre, à ce moment-là, c'est plutôt le retard, et la difficulté pour la Davie de livrer des bateaux. Parce que le gouvernement, via la Société des traversiers, a acheté la construction de deux navires pour lesquels actuellement il y a, donc, un retard dans la livraison. Le gouvernement a payé 105 des 125 millions de dollars à la Société des traversiers, et la période pour livrer les deux bateaux, donc qui était octobre et décembre... donc, les étapes ont été franchies. Puis honnêtement on a dénoncé le fait qu'il n'y a pas eu de livraison. Quand il n'y a pas de livraison, on se pose la question : Dans quel état sont nos bateaux? Donc, on est dans une période de sécurisation des actifs, parce que les Québécois, par leurs taxes, ont vraiment payé. Puis Chantier Davie n'a pas livré. Donc, nécessairement, à cause de la nature du contrat, on a invoqué qu'ils étaient en, bon, défaut de livraison, donc en défaut contractuel, d'où le différend, puisque, déjà, à l'été, avant que moi j'arrive, Davie avait levé la main en disant : Il y a un différend sur la valeur des travaux que vous me demandez d'exécuter et je soulève, donc, ce différend-là.

Donc, par la suite, après mon arrivée, on a engagé un spécialiste en infrastructures navales. On a demandé à PricewaterhouseCoopers : Allez vérifier. C'est des sommes qui ont été décaissées depuis le début et les sommes qui ont été décaissées après mon arrivée sont bien affectées à l'usage et à la construction des deux navires, sachant que Davie construit aussi le Resolve. Davie a pogné d'autres contrats d'entretien dans la marine. Alors, assurez-vous que les sommes qui sont données ou qui sont affectées puissent permettre de nous assurer d'avoir une livraison des bateaux, un, plus rapides que l'autre parce qu'ils semblent plus avancés, puis le deuxième, c'est quoi, l'échéancier possible pour la livraison de ce deuxième bateau-là, parce que, on le sait, on en a besoin.

Alors donc, on est, oui, critiques. On était déçus, voire même frustrés, parce qu'avec la Société des traversiers, laquelle on respecte... c'est eux qui ont le mandat d'obtenir ces bateaux-là pour la société puis pour la population en général. Donc, on a dû demander de regarder quelles sont les alternatives si le chantier n'est pas capable de les livrer puis s'il n'est pas capable de le livrer dans la qualité qu'on a demandée.

Troisièmement, est-ce que les travaux, une fois exécutés, vont faire en sorte qu'il est fonctionnel, opérable, navigable? Parce que, quand on lit le contrat, c'est de cette nature-là qu'il devait être livré, flottable, navigable et opérable. Et donc on en prenait possession, pour le premier, en octobre, ce qui n'a pas été le cas, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. On est rendus au début d'avril. Les bateaux ne sont toujours pas livrés. La nature du différend tend à vouloir s'éclaircir. On cherche donc à bâtir une réalité pour la réalisation et la livraison de ces bateaux-là. De toute évidence, ils vont coûter plus cher, parce que les délais sont déjà passés. Les sommes... Il y a eu des fonds qui ont été avancés pour Chantier Davie versus le développement économique. C'est un projet de développement économique, tout le monde sait ça. Les travailleurs, ils paient de l'impôt, mais, à la fin, là, c'est le fun, là, pour l'économie, mais c'est un contrat ferme, qui était de livrer deux bateaux à un prix quelconque.

Ça a changé. Quelle est cette ampleur-là? Davie a ses évaluateurs, ses estimations. Nous, de l'autre côté, pareillement. Mais là il faut trouver un terrain d'entente pour s'assurer que, un, on les livre, qu'ils expliquent la différence des coûts. Et, bon, tout le monde a invoqué l'aspect du gaz naturel. Qu'est-ce que ça a amené? Bon, c'est bon pour les bateaux, la réduction des gaz à effet de serre. Le F.-A.-Gauthier, quand même, va de Matane à Godbout à Baie-Comeau. Les tracés sont un peu plus longs que l'interrives entre Québec et Lévis.

Donc, oui, c'est une situation qui est frustrante pour les Québécois, pour les payeurs de taxes, parce qu'ils ne sont toujours pas livrés. On a toujours un différend qu'on doit régler. Il y a des mécanismes de règlement de différend qui sont prévus dans le contrat, parce qu'on est liés contractuellement, on n'est pas tout seuls. On s'assure, un, qu'on demeure propriétaires des infrastructures, des équipements, ceux qu'on est en train de construire; deuxièmement, qu'on a toutes les garanties, que l'État est dans les premières hypothèques au moins sur tout ce qui améliore ce bateau-là, puis de s'assurer que la détermination du coût et de l'échéancier soient fixées une fois pour toutes. On voit bien le problème vient d'où. Quand tu as un contrat ferme dans lequel il n'y a pas de garantie d'exécution, bien, nécessairement, tu ne peux jamais appeler la caution. La caution, ça reste tout le temps l'État.

• (11 h 50) •

Et là je ne veux pas taxer le Parti québécois longtemps, c'est en 2013 qu'il y a eu un changement important dans le contrat. Vous le savez, on le voit à tous les jours, dans les travaux de voirie, s'il n'y avait personne... si l'entrepreneur, première affaire qu'il doit fournir, c'est une garantie d'exécution... Pourquoi? Parce que, s'il y a un problème dans l'exécution, là tu appelles la caution, et là la caution vient réaliser les travaux. Là, selon le contrat de 2013, la seule caution qu'a Chantier Davie, c'est que l'État va tout le temps payer, parce que l'État... Donc, comme il n'y a pas de garantie d'exécution faite par un avis de cautionnement externe, bien, c'est l'État qui reste propriétaire. Donc, est-ce qu'on va aller chercher les bateaux? Chercher les bateaux, les sortir de là, ça coûte combien? Il faut-u mettre ça sur une barge, que je les fasse remorquer, etc.? On a vu, il y a une entreprise européenne qui est revenue chercher un équipement dans Chantier Davie à grands frais.

Alors donc, tous ces éléments-là doivent être considérés, sachant que, un, oui, c'est un dossier qui est économique, mais, deuxièmement, c'est une livraison d'un bien pour quelque chose que tu as payé. Et moi, je demeure sévère sur cet aspect-là concernant soit le contrat qui a été modifié, autant ce que j'ai entendu du côté de Davie, sur toutes les raisons qui font qu'ils ne l'ont pas livré. Les camets, donc, qui s'en occupe? C'est quoi, la fréquence de travail là-dessus? C'est quoi, l'efficacité qu'il y a sur l'exécution de ce chantier-là? Alors donc, actuellement, c'est un discours qui est difficile, c'est laborieux. Tout le monde travaille, au gouvernement, actuellement, de trouver une solution pour que les bateaux soient sortis de là puis soient en exécution, en opération pour la population qui en a besoin.

Donc, c'est un système frustrant. Quand on voit qu'on fait sauter une garantie d'exécution, l'État, elle, ne peut pas se sauver, l'État est obligé de demander d'exiger, puis, à partir de là, tout devient plus compliqué. On le voit bien. C'est frustrant pour l'opposition, mais c'est frustrant pour la population. C'est des impôts. Moi, je ne peux pas me déclarer satisfait du fait que le chantier a, bon, les deux bateaux accotés, un qui est... peut-être qu'il flotte, mais tout n'est pas complété dedans. Si tu n'as pas tous les mécanismes, puis toutes les directions, puis tout ce que ça prend pour avoir un bateau livrable, navigable et flottable, puis l'autre qui est en morceaux, à quelque part, à assembler, c'est un gros jeu de LEGO... Mais c'est quelque chose qu'on ne peut pas ramasser dans un trailer demain matin puis dire : Je vais aller le faire finir chez Océan, chez Verreault, etc., on est dans les glaces, etc. Donc, je vous dirais que, sur l'exécution de ce contrat-là, il y a beaucoup de frustrations, probablement de part et d'autre, mais, du point de vue des payeurs de taxes, énormément.

Alors, c'est là-dessus que moi, je pensais qu'allait être exécuté le mandat d'aujourd'hui. J'ai été un peu surpris de voir que la critique de la deuxième opposition ait abordé les autres aspects d'une desserte à la population à tous les jours, vu que les taux de satisfaction, après une petite recherche facile dans Internet, auraient pu démontrer que la population est sondée annuellement sur le taux de satisfaction des traversiers, la desserte, puis, en général, on leur attribue quand même quelque chose de bien.

Sur les défis de la main-d'oeuvre puis le nombre de main-d'oeuvre, bien, il y a plus de main-d'oeuvre puis de services à la population versus que de main-d'oeuvre qui sert à l'administration. Alors donc, il faut être capable parfois de dire à la société, aux gouvernants... parce qu'il y a des comités de gouvernance, d'audits externes, le Vérificateur général passe régulièrement, peut-être qu'il est encore là même, pour vérifier, donc, l'administration en général, et, s'il y a quelque chose qu'il a à leur reprocher pour leur gestion, chaotique, dit-il, sur la gestion, je comprends que, sur le chantier d'exécution d'un contrat pour acheter deux bateaux, les bateaux ne sont pas livrés, mais, à ma connaissance, ce n'est pas la Société des traversiers qui construit des bateaux, elle attend un bien qui n'est pas livré, pour lequel...

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci...

M. Lessard : ...on est sévères, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Tremblay) : Merci beaucoup, M. le ministre. Je cède maintenant la parole au député de Nicolet-Bécancour, qui a également un temps de parole de 10 minutes.

M. Donald Martel

M. Martel : Merci, Mme la Présidente. Le ministre, il a compris, ça fait longtemps, que la meilleure défense, c'est l'attaque. Je vais vous lire un petit passage, là. «Aujourd'hui, la construction de traversiers confiée au chantier maritime Davie, qui sont hors délai et qui devaient coûter plus cher que prévu, on ne sait toujours pas l'ampleur de ces retards, de ces dépassements de coûts, car nous sommes incapables d'obtenir l'information nécessaire.» Ça, je vous l'ai lu tantôt, c'était dans mon introduction. Tu sais, des fois, on a des textes, des fois on parle ad lib. Quand il y a des textes... tu sais, M. le ministre, ne dites pas que je ne vous ai pas parlé de ça, je vous en parle depuis l'introduction. J'en ai parlé à toutes les phases. Même si vous avez voulu vous démontrer un petit peu choqué, tu sais, ce n'est pas une semaine de retard, on est deux ans, deux ans de retard. Ou le ministre va nous dire : Mes prédécesseurs, ils n'ont pas fait leur job. Bien, en fait, peut-être que c'est ça qu'il faudrait comprendre. Parce que, dans ses réponses, il absout totalement la Société des traversiers. Il parle un petit peu de la Davie, mais, même si le ministre a haussé le ton, dit qu'il a été choqué, moi, je vous ferai remarquer, Mme la Présidente, que, deux ans après, on ne sait toujours pas quand. Ça fait deux ans que les bateaux auraient dû être livrés, puis là, deux ans plus tard, le ministre n'est pas capable de nous dire quand est-ce que les bateaux vont être livrés, combien ça va coûter. Deux ans plus tard, on ne sait pas quand, on ne sait pas combien. Puis j'ai questionné ça aussi, c'est comment vont être financés ces dépassements de coûts là?

Il y a un journaliste qui a avancé que ça serait payé à même les surplus de cette année. J'ai posé la question à la période de questions. J'ai posé cette question-là tantôt. On n'a pas de réponse. Peut-être que le journaliste, il a des sources

que... ou le ministre a fait comme dans mon introduction, il n'a pas nécessairement écouté ce que je mentionnais, parce que j'en parle depuis le début, des traversiers, c'est très préoccupant. Donc, est-ce que c'est...

Bien, le ministre nous a donné un peu la réponse, là, ce n'est pas la STQ, ce que j'ai compris, la STQ, ils ne font pas des bateaux, ils les reçoivent, mais c'est eux qui passent le contrat. Puis on dépasse de deux ans, on fait des demandes qui n'étaient pas là à l'origine, on ne fait pas les suivis, mais ce n'est pas eux, les responsables. Il y a eu deux ministres avant le ministre actuel, ils ont laissé. On soulève ces points-là, ce n'est pas la première fois, là. Heureusement, il va y avoir l'étude de crédits bientôt qu'on va pouvoir revenir, mais, tu sais, à un moment donné, c'est vrai que je n'ai pas questionné la satisfaction des clients. Mon rôle, dans l'opposition, c'est de critiquer ce qui ne marche pas.

Au niveau de la gestion, moi, je qualifie ça de chaotique. Quand on s'occupe... Là, le ministre, il arrive puis il est choqué, puis je comprends, j'aurais la même réaction, mais après qui qu'il est choqué? Il faut qu'il regarde à l'intérieur de son gouvernement, dire : Calvince! Que c'est que vous m'avez laissé là? Comment ça se fait que vous ne vous êtes pas occupés de ça? Ou aller voir les gens à la Société des traversiers puis dire : Comment vous pouvez tolérer... Comment vous pouvez arriver à une situation où le ministre, là, c'est lui qui va porter le dossier, là, puis vous, vous avez laissé traîner ça pendant deux ans, puis les Québécois ne savent pas encore quand est-ce que ça va être livré, combien ça va coûter?

Ça fait que moi, je suggère juste au ministre de garder son mécontentement, mais peut-être le diriger vers ses collègues ou vers la Société des traversiers. Mais aujourd'hui j'ai posé la question en introduction, j'ai posé la question dans le quatrième ou le cinquième bloc, et je n'ai pas la réponse. Quand même que j'aurais parlé de ça pendant... Je n'ai pas la réponse sur quand, combien, puis comment ça va être financé.

On a parlé de l'achalandage. Moi, j'ai noté une diminution de l'achalandage. Les gens ont beau être satisfaits puis dire : C'est extraordinaire, mais, quand on regarde ceux qui ont le choix de prendre le traversier ou de ne pas le prendre, la clientèle de Sorel ou la clientèle de Québec-Lévis, bien, ça diminue. Il y a une augmentation des coûts de 25 %, pouf! Là, je ne parle pas des traversiers gratuits, là, je parle des traversiers où il y a eu une augmentation de 25 %. On voit une diminution de la clientèle. Les gens ont une alternative. C'est quand même... tu sais, pensez-y deux secondes, là : de partir de Sorel pour passer par Trois-Rivières pour aller à Berthier, on se rallonge quand même un peu, là. Il faut être insatisfait en tabarouette pour faire ce détour-là.

• (12 heures) •

J'ai parlé aussi de la bureaucratie. On a parlé du nombre d'emplois. Le ministre a regardé une année. Moi, j'en ai trois, années, où ce que j'ai mentionné, c'est : Comment qu'on peut justifier... J'ai géré des organisations, là. Augmenter le personnel de bureau, je peux vous dire, dans une MRC où ce que j'étais, l'augmentation de 16,7 %, là, les maires, ils auraient dit : Coudon, comment ça se fait qu'avant ça marchait puis là ça ne marche plus? Pourquoi ça vous prend tant de monde de plus que ça, le personnel de bureau, techniciens? Pendant ce temps-là, à la même période, on augmente de 16 % les employés de bureau, puis la clientèle, elle diminue.

Moi, j'ai une explication, puis je suis obligé, j'ai des connaissances en gestion, là, j'ai fait ça toute ma carrière, là : moi, je pense qu'il y a beaucoup de bureaucratie, puis c'est peut-être ça qui fait que... Tu sais, on le disait, il y a des coups de pied au... qui se perdent, des fois, là. Mais, quand on laisse aller, passer des choses comme ça, ça n'a pas de bon sens. Ça n'a pas de bon sens, M. le ministre, qu'il n'y ait pas... à un moment donné, dire : Toi, tu n'as pas fait ta job... ou on poursuit, je ne sais pas, mais pas deux ans après.

Donc, augmentation des tarifs, diminution de l'achalandage. Et, par rapport aux immobilisations, bien, j'ai été attentif aux réponses. Quai de Matane, Sorel, Tadoussac, de 40 à 125 millions, c'est quand même cocasse, parce que le ministre tantôt a reproché à mon collègue de Lévis, quand j'ai parlé du terminal de Lévis, bien, il avait... le collègue de Matane, je ne sais pas si c'est à cause du collègue de Matane que les dépassements de coûts de 40 à 125 millions, du quai de Matane, entre autres... Tantôt, le ministre a dit — bien, c'est ce que je me disais — tantôt, le ministre, il a dit... J'ai dit : Il y a eu une augmentation du terminal de Lévis de 8 millions à 16 millions. Le ministre a dit : Bien, moi, si j'étais le député, là, le député de Lévis, je ne l'ai jamais entendu parler de ça. Mais je pense qu'il aurait pu parler de ça de Matane. Je ne fais pas de... Moi, je ne vois pas le rapport, là, il y a un responsable. Mais toujours est-il que, de passer les coûts de 40 millions à 125 millions, on n'a pas d'explication. On n'a pas plus d'explication pour l'augmentation des coûts de Lévis de 8 millions à 16 millions et du F.-A.-Gauthier... vous l'avez bien défendu, là, qu'à 148 à 175, mais il y a quand même eu une augmentation de 27 millions.

Donc, malheureusement, on va le redemander, mais je connais un peu la réponse du gouvernement à l'égard de la Vérificatrice générale, autant le député de Mégantic que le ministre, il dit : Ils ont le choix, ils ont le loisir d'y aller quand ils veulent. On comprend ça, mais je pense que, si, de façon unanime — ou le ministre — dire : Regarde, moi, là, je gère une situation... Ce n'est pas moi, le responsable, là, ce n'est pas moi, le responsable de tout ce capharnaüm-là, là. Moi, je veux savoir : Qu'est-ce qui se passe? Comment ça se fait que c'est comme ça? Bien, je pense que la Vérificatrice générale, elle serait là de façon beaucoup plus rapide.

L'autre explication que j'ai, puis je le dis sans méchanceté, sincèrement, je l'ai mentionné tantôt, député d'un grand comté rural, ministre de l'Agriculture, ministre des Transports, ça en fait beaucoup. Peut-être que c'est trop de pouvoirs. Je ne doute pas de votre volonté, M. le ministre, mais, à un moment donné, là, il y a 24 heures dans une journée. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Tremblay) : M. le député de Nicolet-Bécancour, M. le ministre, M. le député de Matane-Matapédia, Mme la secrétaire, merci beaucoup pour votre participation à cette interpellation.

Je lève donc la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 4)