



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 27 avril 2017 — Vol. 44 N° 115

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 27 avril 2017 — Vol. 44 N° 115

Table des matières

Discussion générale (suite)	1
Adoption des crédits	20
Documents déposés	20

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président
M. Ghislain Bolduc, président suppléant

M. Laurent Lessard
Mme Manon Massé
M. Benoit Charette
M. Serge Simard
M. Alain Therrien
M. Patrick Huot
M. Guy Bourgeois

- * M. Marc Lacroix, ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- * M. Stéphane Lafaut, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 27 avril 2017 — Vol. 44 N° 115

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2)

(Onze heures dix-huit minutes)

Le Président (M. Iracà) : Bonjour à tous! À l'ordre, s'il vous plaît! Je vous souhaite une excellente journée. Nous allons commencer les crédits budgétaires et les terminer aujourd'hui. Nous avons, vous le savez très bien, fait une grosse journée hier de crédits budgétaires en transports, alors nous allons poursuivre aujourd'hui. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2017-2018.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Vallières (Richmond) sera remplacée par M. Huot (Vanier-Les Rivières) et M. Gaudreault (Jonquière), par M. Bourcier (Saint-Jérôme).

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Puisque nous commençons les travaux à 11 h 18, j'ai besoin d'un consentement pour terminer, si on veut respecter nos blocs d'heures, à 13 h 18. Alors, j'ai les signes de tête à gauche, à droite et en avant. Alors, j'ai le consentement.

Avant de poursuivre nos travaux, je vous informe du temps approximatif, approximatif, là, parce que ça peut jouer un petit peu, qu'il reste à chaque groupe parlementaire pour l'étude de ces crédits. Alors, pour la partie gouvernementale, vous disposez d'environ une heure, pour l'opposition officielle, environ 24 m 30 s, et le deuxième groupe d'opposition, 19 m 30 s, et la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques, un peu plus de 10 minutes.

Discussion générale (suite)

Nous débutons donc les travaux aujourd'hui avec la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Mme la députée, la parole est à vous.

• (11 h 20) •

Mme Massé : Merci, M. le Président. Bonjour, tout le monde. Écoutez, on va aller direct au but, encore une fois. Premier élément, peut-être, que je veux rappeler, c'est qu'hier, M. le ministre, vous m'avez dit que, par rapport au réseau routier, l'argent, le 17,9 milliards dans le budget était beaucoup pour l'entretien parce qu'on ne voulait pas que nos routes tombent en ruines. Bien, juste pour la gouverne de l'ensemble, si j'ai bien analysé et compris ce qu'il y a dans le plan québécois d'investissement, il y a quand même un 12 % pour du développement, il y a 12 % d'argent qui va servir à du développement. Ce n'est pas juste de l'entretien, mais il y a aussi du développement.

M. Lessard : Bien 88 % de nos investissements confirment que c'est du maintien d'actifs, de l'amélioration de la sécurité, etc.

Mme Massé : ...

M. Lessard : Oui, donc... parce que la question que vous me posiez hier, c'est : Est-ce qu'on pourrait inverser... ça serait quoi la conséquence de prendre 17, 18 milliards pour l'entretien du réseau routier et le tourner vers le transport collectif, qui est à 7 milliards? Est-ce que ça aurait un impact sur le réseau? La question a été oui parce que le réseau, c'est quand même assez fragile à tenir avec 30 000 kilomètres. On a convenu que le Québec est grand, mais tout en continuant d'investir dans le transport collectif.

Mme Massé : Je voulais juste être bien certaine, là, que j'ai bien analysé le 12 %, mais 88 plus 12, je pense, ça fait 100.

Mon autre élément, c'est : Est-ce que... en matière de transports collectifs, on le sait, ce qui fait que les gens l'utilisent, donc qu'il y ait... pour induire cette transition nécessaire pour le Québec du transport solo vers le transport collectif, pour induire ça, on sait qu'il y a différents éléments qui comptent, bien sûr la stabilité des réseaux, l'offre et la question du tarif. On voit le Québec stagner dans son nombre de passages annuels, hein, depuis deux ans, si ma mémoire est bonne.

Est-ce que toute la question de la tarification sociale, qui est une demande qui est de long terme, est-ce que de votre côté, dans la perspective du plan de mobilité durable qui s'en vient, est-ce que c'est quelque chose vous allez considérer?

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

M. Lessard : Oui, bien, premièrement, de faire la politique parce que, dans le dernier budget, on s'est engagés à faire une politique de mobilité durable qui touche autant le transport de personnes que des marchandises par tous les

moyens de transport. Ça, on en a convenu. Donc, quand on fait la politique de ça... découlera aussi des plans d'action aussi avec des indications ou des cibles à atteindre et les moyens pour l'atteindre. Il y a des cités dans le monde qui ont décidé de prendre des règlements pour contraindre les gens à ne pas utiliser leur voiture et augmenter... Exemple, à Londres, ils ont, en vue de débloquer le centre-ville de Londres, donc, imposé des tarifs assez élevés. Au début, ça a fonctionné pour diminuer la congestion sur Londres, étant donné la façon dont est aménagée la ville. Par la suite, il y a eu un effet de combat en sachant que... les employeurs ont pris la relève en disant : Bon, O.K., c'est trop compliqué, tu n'arrives pas à l'heure. Donc, ils ont donc donné des crédits additionnels à leurs employés pour combattre le fait que l'État avait pris la décision d'imposer des tarifs pour dissuader les gens de prendre leur automobile. Voyez-vous, il y a eu comme un contrecoup, ce qui fait que, des fois, ça vient annuler des efforts faits par des cités.

Donc, on doit quand même être vigilant, regarder ce qui se fait de bien dans le monde puis voir par quel outil on va atteindre l'augmentation de l'achalandage. Et on a compris aussi, quand on va dans des pays où ce que l'usage du train ou les transports collectifs sont très actifs sur un territoire donné, la fréquence, d'être à l'heure, d'avoir des modalités de transport efficace, des interfaces aussi où est-ce qu'on n'attend pas longtemps... donc, ne serait-ce que quand on va à Paris, pour ne citer que celui-là.

Mme Massé : Bien, écoutez, je vous invite sérieusement à considérer le tarif social. On a eu des belles expériences au Québec, à Sherbrooke avec les jeunes, à Laval avec les aînés, bon, etc. Et plus on va se donner les moyens que les gens aient un réel choix entre un transport collectif efficace et leur auto solo... bien je pense que la vie nous indique que le transport collectif demeure un choix prioritaire.

Puisqu'il ne nous reste que peut-être quatre, cinq minutes, j'aimerais vous amener complètement dans un autre sujet. C'est la question de... Vous savez, comme certains d'entre nous, je voyage constamment. N'ayant pas de voiture moi-même, j'utilise les services de taxi, et je dis bien de taxi parce que, pour moi, dans l'année qui vient de se passer, il s'est passé quelque chose d'important où on a envoyé un très mauvais message aux gens qui conduisent les taxis. On se rappelle collectivement, tout le monde, qu'alors que la compagnie Uber devait, semble-t-il, autour de 20 millions de dollars à l'État québécois, l'État québécois lui a fait un cadeau supplémentaire en lui permettant un projet pilote.

Alors, dans les quelques minutes qui vous restent, M. le ministre, je sais que ce n'est pas vous, vous n'étiez pas là lorsque tout ça s'est décidé, mais par contre le projet pilote était en cours, il se terminera à la fin de l'été, moi, ce que j'ai besoin de savoir... et on en a entendu parler, là, des infractions, déjà les choses commencent à se cumuler. Uber n'a toujours pas remboursé le 20 millions qu'il nous doit collectivement. Moi, ma question, c'est à savoir comment, comme ministre des Transports, vous faites le suivi de ce projet pilote là, comment vous vous assurez qu'on ne se fera pas avoir encore par cette multinationale.

M. Lessard : Oui. Je dirais que je trouve que j'y étais pas mal, quand même, parce que c'est quand même nous qui étions là pour la conclusion de l'entente. Nécessairement, pour le passé d'Uber avec le ministère du Revenu, il y a toujours des causes pendantes. Donc, le ministère du Revenu avec Uber pour cette période-là d'avant, l'entente qui a été conclue. Maintenant, Uber a dû conclure une entente aussi de prélèvements et de perception, donc, avec le ministère du Revenu, ce qu'ils ont fait, ce qu'ils respectent avec les versements. Par la suite, donc, il y a eu la mise en oeuvre, et on fait un suivi hebdomadaire et mensuellement, principalement sur leur ensemble des relevés, des données, ce à quoi ils doivent s'astreindre, ne serait-ce que pour la formation des personnes qui étaient déjà là pour la phase de transition, de l'obtention des compétences, des vérifications, des antécédents judiciaires, etc., de respecter les lieux qui étaient réservés pour les taxis qu'on dit plus traditionnels, donc, concernant le fait que, si vous êtes un fonctionnaire de l'État, vous devez utiliser, pour remboursement, les taxis qu'on dira traditionnels plutôt que la technologie Uber. Et donc on le signifie, puis, s'il y a des infractions, ils sont sanctionnés aussi par rapport à ça.

Le Président (M. Iracà) : Mme la députée.

Mme Massé : Oui. Et ce que les chauffeurs de taxi nous disent beaucoup, c'est, d'une part, il y a un nombre beaucoup plus grand que ce qui était prévu, un nombre de voitures Uber beaucoup plus grand que les inspections... tu sais, les règles qui régissent cette industrie du taxi, que nous avons créée collectivement, bien, que... Alors, comment vous faites? Je comprends que, par rapport à la question des paiements, et tout ça, il y a une surveillance, là, mais, sur le terrain, est-ce que le ministère du Transport s'assure qu'Uber et ses chauffeurs ne vont pas au-delà des ententes qui ont été prises?

M. Lessard : Bien, c'est le Bureau du taxi de Montréal qui a la compétence pour faire ces vérifications-là d'usage. Il y a des gens qui ont eu des constats d'infraction autant pour le chauffeur, qui peut avoir un comportement qui ne respecte pas les engagements pris par Uber, puis des pénalités autant pour le chauffeur que pour Uber. Deuxièmement, il y a aussi la Société de l'assurance automobile avec, donc, son équipe d'inspection qui font les vérifications. Des dénonciations. On a eu des associations de taxi qui ont indiqué des comportements répréhensibles, ils ont été appelés, sanctionnés et faire cesser le comportement. Il a même été porté à ma connaissance que quelqu'un avait mis sur son toit, donc, un signal comme les taxis traditionnels, alors qu'on leur demandait d'être identifiés plutôt dans la lunette arrière avec une certaine façon. Donc, la personne... Donc, on a appelé Uber, on a dit que c'est un comportement inacceptable. La personne a même été retirée des services possibles qu'elle pouvait donner. Donc, on a ce suivi-là, et puis, en général, ils respectent les ententes puis, en particulier... bien, comme les autres, si l'industrie ne respecte pas, bien, ils sont sanctionnés.

• (11 h 30) •

Le Président (M. Iracà) : Une minute.

Mme Massé : Bien, écoutez, c'est sûr que ce qui m'attriste beaucoup, un, vous le savez, pour nous, ce projet-là, pilote, n'aurait dû jamais exister, considérant les conditions dans lesquelles sa mise en application est arrivée, mais il y a aussi le fait que la pression que ça crée sur les chauffeurs de taxi, sur les gens qui possèdent des permis de chauffeur de taxi, on parle parfois de plusieurs dizaines de milliers de dollars qu'ils ne pourront jamais récupérer considérant cette concurrence, entre guillemets, déloyale... Je ne sais pas si le gouvernement va trouver des solutions à ça, mais il faudrait bien, surtout s'il décide de poursuivre d'appuyer Uber dans son affaire.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ça met fin au bloc, malheureusement, là, avec la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques. Malheureusement, je suis le gardien du temps. Alors, il y a des choses plus...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, de ce pas, nous allons débiter un autre bloc avec la partie gouvernementale. Et je cède la parole, pour faire ceci, au député de Mégantic. La parole est à vous.

M. Bolduc : M. le ministre, si vous voulez prendre quelques minutes pour répondre à la question, je vous...

M. Lessard : Je remercie donc mon collègue de Mégantic. Donc, sur cette préoccupation-là, nous avons mis en place aussi une table de travail que dirige mon collègue de Mégantic, qui est adjoint parlementaire aux Transports, qui a la responsabilité sous trois volets. Un, on avait annoncé aussi la modernisation. Donc, il a mis en place le comité, qui s'est réuni pour une première fois, donc, se donner une échéance de travail parce qu'on avait dit : À l'intérieur du même délai puis avant, même, la fin du délai, il faut être capable de faire des recommandations sur la modernisation. Deuxièmement, sur les conditions de vie des chauffeurs qui, eux, n'ont pas de permis mais qui conduisent pour les autres, quel est l'impact sur leurs conditions... de quelqu'un qui conduit le véhicule d'un autre, et quel est l'impact aussi concernant la diminution de la valeur des permis, et de voir si, internationalement, ont pu émerger des pratiques qui ont permis de voir à cette compensation-là. Et même voir qu'est-ce que le gouvernement du Québec a pu faire dans les années 80, où est-ce qu'à la suite de la décision du gouvernement du Canada, donc, de décloisonner le secteur du transport en général, il y avait des gens qui avaient des permis de transport qu'ils avaient payés, il y a eu une période d'amortissement, à partir des années 1988, je pense, sur la valeur des permis, qui a permis de réduire la valeur au livre. Donc, on regarde ce qui s'est fait au Québec, au Canada, puis on regarde ce qui se fait aussi à l'international pour qu'on puisse voir si on ne peut pas faire émerger une proposition, là, au ministre des Finances.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic, la parole est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. J'ai une question ce matin qui, je pense, est très pertinente à l'intérieur du cadre des crédits pour le budget, qui est les opérations du ministère des Transports. À titre de membre de la Commission de l'administration publique, j'ai eu l'opportunité de vivre à l'interne, en fait, je dirais, les débâcles de l'étude et du rapport du Vérificateur général en regard de la structure et des opérations du ministère des Transports.

Je dois dire que notre démocratie a des forces et des faiblesses, et, des fois, nous en voyons de toutes les couleurs. Et je pense que ça, c'en est une très belle démonstration. Le rapport du Vérificateur général avait des messages clairs, et nous, la Commission de l'administration publique... se sont rencontrés pour discuter et, avec la Vérificatrice générale, préparer, si on veut, une vérification des propos qui avaient été mis en document sur le rapport de la Vérificatrice générale. Et, à travers cette débâcle-là, qui, pour une commission qui est supposée être apolitique, nous nous sommes ramassés très rapidement dans une espèce de chaos où, à partir de documentation et de toute sorte de sagas, en passant par la clé USB, la documentation, le contenu de cette clé-là, les délais et une histoire un peu abracadabrante qui, à la fin... a fallu fermer parce que les actions de la Commission de l'administration publique risquaient d'avoir des impacts directs sur les enquêtes en cours de l'UPAC et des vérifications qui étaient en cours, donc.

D'ailleurs, la commission avait fait des recommandations là-dessus, et nous avons planifié de rencontrer le sous-ministre en poste quelques mois après les vérifications qu'on avait faites avec la Vérificatrice générale et du ministère, incluant Mme Savoie et Mme Trudel, etc. Malheureusement, pour des raisons fonctionnelles, le sous-ministre a eu un problème de santé et a dû s'absenter, et nous n'avons pas pu, durant l'automne 2016, avoir des rencontres comme prévu, rencontre qui a eu lieu plus tard et qui a été faite avec le sous-ministre actuel pour vraiment faire une clarification sur l'état de la situation du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification pour voir où nous en étions.

Je crois qu'il serait très important aujourd'hui de voir quelle est la position du ministère des Transports aujourd'hui à l'égard de cette réorganisation, qui, pour moi, semble très, très pertinente pour la population du Québec, de prendre le temps de regarder et d'essayer de comprendre un peu la situation, où on en est. Donc, M. le ministre, ma question à vous est : Est-ce que vous pourriez nous donner un état de la situation et une image de ce qui se passe maintenant au ministère des Transports et comment vous réorganisez votre ministère?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Mégantic. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, je pense que mon collègue de Mégantic, qui suit de près les travaux qu'on fait au ministère tout en étant sur différentes commissions, a dressé, même, un portrait assez exhaustif de ce qui s'est passé aux Transports. On a pu constater un peu ce qu'on appellera la saga, là, des documents, des déclarations, etc. Quand je suis

entré en poste, évidemment, le sous-ministre en titre, comme vous l'avez mentionné, avait donc le mandat de voir à la transformation. Il est tombé malade. Rapidement, il avait fait faire un diagnostic un peu de l'organisation avec une firme de... Raymond Chabot Grant Thornton, qui nous a amenés à faire des constats et de voir comment on pouvait redéployer. Par la suite, le sous-ministre Lacroix, qui m'accompagne, puis on aura l'occasion de l'entendre sur ce volet-là... On a choisi la proactivité, donc, c'est-à-dire basé sur les meilleures pratiques qu'il a pu faire lui-même, donc, lorsqu'il était à la Régie des rentes du Québec, donc, comment, avec une équipe qui aussi été renouvelée, pas nécessairement renouvelée par les personnes, mais renouvelée aussi par les pratiques, procédures pour, donc, répondre à différents rapports du Vérificateur général quant à la gestion des risques, entre autres.

Alors donc, on s'est mis au travail pour que... et il a déposé, puis on pourra l'entendre, donc, un plan de réorganisation qui vise huit chantiers, principalement. Donc, le constat était, au fil des années, là, Marteau, la commission Charbonneau, etc., donc on avait rajouté beaucoup de couches pour s'assurer que... puis ça a été quand même une critique du Vérificateur général dans le dernier rapport. Alors, sur le contrôle du processus, il y a beaucoup de contrôle, beaucoup trop de contrôle, puis pas assez sur l'efficacité, l'efficience, etc. Donc, trop d'encadrement, ce qui est un peu révélé. Alors donc, évidemment, on ne pourrait pas le voir taxé de ne pas avoir trop encadré. Tout le monde demandait de faire de quoi de plus à toutes les fois. Mais il faut regarder, parfois, au-delà, puis savoir si la mesure donne quand même de l'efficience, de l'efficacité puis de la qualité dans les contrôles.

Ce qui fait qu'au mois de décembre le sous-ministre nous a déposé, donc, un plan sur huit chantiers, donc au nom du ministère, qui révisait la structure, un, organisationnelle, deux, qui optimisait le processus administratif et d'affaires, qui optimisait la gestion contractuelle puis renforçait le contrôle des coûts, qui améliorait la gouvernance et rehaussait la performance organisationnelle, renforçait l'éthique puis la transparence, améliorait les relations avec les citoyens et les partenaires et consolidait et maintenait l'expertise, qui est une des recommandations aussi de la commission Charbonneau.

Il y a quatre recommandations qu'il adressait au ministère, dont augmenter l'expertise interne, ce qui a été fait, les homologations, les comités d'experts externes, entre autres, qui ont été mis en place, donc, et accroître la mobilisation des personnes. Ça fait que, si vous me permettez, comme il a déposé ce plan-là, qu'il l'a soumis à la Commission de l'administration publique, pour lequel il a été entendu, alors, si vous m'autorisez, donc, je vais permettre au sous-ministre Lacroix, donc, qui est le...

Le Président (M. Iracà) : Alors, on me fait signe qu'il y a consentement.

M. Lessard : ...l'architecte en chef du ministère.

Le Président (M. Iracà) : M. le sous-ministre, s'il vous plaît, veuillez vous nommer ainsi que votre titre avant de répondre.

M. Lacroix (Marc) : Marc Lacroix, sous-ministre en titre.

Le Président (M. Iracà) : La parole est à vous, et bienvenue.

• (11 h 40) •

M. Lacroix (Marc) : Oui, merci beaucoup. Alors, merci, d'abord, de me laisser l'occasion d'expliquer les tenants et aboutissants du plan de transformation organisationnel en vigueur au ministère. C'est une question fort pertinente parce qu'en dernière analyse il s'agit d'un enjeu fondamental, hein, soit celui de rétablir la confiance des citoyens et citoyennes dans la gestion du ministère.

Mais, juste avant, peut-être, de parler du plan de transformation, il ne faut jamais oublier qu'à travers toute cette saga, comme vous l'avez qualifiée, c'est ça, de rappeler, par exemple, que le ministère dispose d'un certain nombre de forces sur lesquelles il peut s'appuyer, il ne faut jamais oublier ça, un vaste portefeuille de compétences puis l'expérience, une connaissance intime du territoire puis des détenteurs d'enjeux, un fort sentiment d'appartenance, un niveau d'engagement élevé de la part de ses employés puis aussi une très bonne capacité d'intervention en situation d'urgence, une ouverture également aux meilleures pratiques, finalement, aux meilleures façons de faire.

Néanmoins, je l'ai dit lors de ma comparution devant les membres de la Commission de l'administration publique, un des principaux facteurs de succès d'un changement organisationnel, c'est de reconnaître qu'on se doit de changer. Ce n'est surtout pas de vouloir nier les lacunes, je dirais, en place, ou encore de ne pas regarder en face l'ADN culturel de son organisation, que j'ai eu l'occasion de décrire en commission parlementaire et qui, notamment, est caractérisé par une lourdeur administrative et un focus qui n'est pas suffisant, à mon avis, sur ce qu'on appelle les 3E: l'économie, l'efficience et l'efficacité.

Donc, on a amorcé une importante période de transition, si vous voulez, au diapason d'un plan de transformation organisationnelle, qui est constitué de huit chantiers qu'a nommés le ministre, et il y a... prenez seulement pour la première année de réalisation de ce plan triennal de transformation organisationnelle, il y a 17 objectifs à atteindre et il y a une soixantaine d'actions. On parle donc ici d'un plan de transformation d'envergure qui mobilise quand même beaucoup de personnes. Il y a près de 30 % des gestionnaires qui sont impliqués, si on veut, dans la livraison des différents biens livrables. Il y a plus de 350 personnes, actuellement, qui travaillent justement à déployer un certain nombre de changements organisationnels.

Et tout ça, c'est important, on le prend au sérieux, d'abord parce que les parlementaires ont exprimé, et cela à plus d'une reprise et de manière bien sentie, la nécessité, leurs attentes à l'effet que le ministère s'améliore, je dirais, mais, en même temps, nous avons reçu en amont, j'ai reçu, comme sous-ministre, et mon prédécesseur également, une attente bien

affirmée du premier ministre lui-même, à savoir de définir de nouvelles façons de faire et de revoir l'organisation du travail dans une perspective de transparence et de rigueur accrues.

À la base de cette vision ministérielle du plan de transformation au ministère, bien, il y a un certain nombre de dimensions. Il y en a trois, en fait. D'abord, la recherche d'un niveau de performance accrue, un cadre de gouvernance renforcé puis une équipe mobilisée parce qu'on ne saurait, en dernière analyse, parler de performance organisationnelle sans pouvoir compter, hein, sur du personnel fortement mobilisé. On parle ici d'un ministère qui compte 6 500 personnes, un ministère fortement décentralisé dans les régions du Québec. Donc, le travail de transformation, ça ne peut pas se faire par le sous-ministre seul, par le seul comité de direction du ministère. Il faut faire agir ensemble, avec sens.

Donc, les chantiers sont au nombre de huit, et j'aimerais peut-être rapidement les passer en revue. Le premier des chantiers, c'était de réviser la structure organisationnelle avec comme objectif de clarifier les responsabilités, de renforcer l'imputabilité et d'assurer aussi un meilleur équilibre des pouvoirs au sein de l'organisation. Sachez que cette réorganisation administrative, elle est en vigueur depuis le 1er avril dernier. Et, si vous prenez soin de jeter un regard sur l'organigramme qui existait avant le 1er avril et celui maintenant, déjà, à l'oeil, vous allez voir de grands changements : d'abord, un sous-ministériat dédié spécifiquement à la performance organisationnelle.

Vous savez, quand on arrive dans une organisation puis on pose la question comme premier dirigeant : Qui s'occupe de la performance organisationnelle?, et qu'on se fait répondre : Tout le monde, moi, ce que j'entends ou ce que je comprends, ce n'est pas tout le monde, c'est personne. Chacun, de bonne foi, s'en occupe, mais, institutionnellement, corporativement, qui s'en occupe? Bien, la responsabilité n'était pas clairement logée. Aujourd'hui, il y a un sous-ministériat complet qui est dédié, je vais dire, à la recherche de la performance organisationnelle accrue et au développement d'une culture d'amélioration continue.

Donc, deuxième grand changement, si on veut, je ne veux pas tous les passer en revue, la création d'un sous-ministériat dédié à la gestion des grands projets majeurs. Vous en parlez au cours des dernières heures au sein même de cette commission, c'est la valse des millions, hein? Tel projet, 100 millions, 200 millions, finir la 35, 400 millions. Écoutez, on a une obligation, là, non seulement de résultat pour livrer les routes, puisque c'est de cela dont on parle, mais, encore là, faut-il le faire de manière à ce qu'on respecte les budgets, l'échéancier et enfin qu'on gère les projets majeurs de la façon la plus professionnelle possible. Donc, il y a un sous-ministériat, maintenant, qui est dédié à cette fin.

Donc, voilà pour réviser la structure organisationnelle. Encore une fois, il y a beaucoup plus d'éléments, mais il y a huit chantiers. Donc, je vais tout de suite passer au deuxième, c'est l'optimisation des processus administratifs et d'affaires parce que, là, ici, l'objectif, c'est de réviser l'organisation du travail dans une perspective de décloisonnement, d'élimination des doublons et de développement d'une approche client. Alors c'est important, vous savez, dans une organisation performante, de se questionner sur nos façons de faire, de réviser nos processus. Le monde change, les technologies dans les organisations prennent de plus en plus de place. Le citoyen requiert de l'efficacité, les différentes parties prenantes, de plus en plus d'efficacité. On ne peut pas être en mode, si on veut, si vous me passez l'expression latine, «cruise control», hein? Il faut absolument avoir un sens critique développé par rapport à nos propres façons de faire. C'est le sens du chantier n° 2.

Le chantier n° 3, optimiser la gestion contractuelle et renforcer le contrôle des coûts. D'abord, s'assurer de payer le juste coût dans le cadre des contrats, et aussi de poursuivre la mise en place de dispositifs permettant l'optimisation de la gestion contractuelle. Le jour 1 de l'optimisation de la gestion contractuelle, là, ce n'est pas il y a quelques mois. Ça fait des années que ces efforts-là sont entrepris au ministère. Mais, comme le révèle la Vérificatrice générale dans son dernier rapport, il reste encore du travail à faire. Le plus grand donateur d'ouvrage au Québec, c'est le ministère des Transports, et on doit être à la hauteur, si on veut, de la responsabilité qui nous incombe à cet égard. Et c'est la raison pour laquelle un chantier complet est dédié à l'amélioration des façons de faire à cet égard.

Chantier 4, l'amélioration de la gouvernance puis rehausser la performance organisationnelle. Bien, il nous faut consolider les pratiques favorisant l'amélioration continue et la gestion axée sur les résultats, hein? La gestion axée sur les résultats, ça découle de l'adoption de la Loi sur l'administration publique. Ça fait déjà une quinzaine d'années. Il ne faut pas que ça demeure un slogan. Il faut que, dans la gestion quotidienne, on vise les résultats. Il faut qu'on adopte un mode de fonctionnement, l'équipe de gestion, pour justement être centré sur les résultats. Il nous faut également gérer nos risques organisationnels de manière à atteindre nos objectifs stratégiques, tactiques et opérationnels. Donc, une bonne connaissance de nos risques, la mise en place de mesure de mitigation de ceux-ci pour s'assurer justement que l'atteinte de nos objectifs n'est pas compromise à cause d'un risque qu'on aurait négligé. L'utilisation des ressources, maintenant, bien, assurer une utilisation efficace et efficiente des ressources fait partie de l'amélioration de la gouvernance et du rehaussement de la performance organisationnelle. C'est autant de volets. Ce sont les dimensions couvertes par le chantier 4.

Chantier 5, on assume que tout le monde prend ça pour acquis, mais c'est un rappel constant dans la fonction publique parce que non seulement nous avons une obligation de résultat, mais nous avons également, comme agents publics, une obligation de moyens. Nous devons donc, et c'est le thème du chantier 5, renforcer l'éthique et la transparence, hein? Nous devons, les objectifs poursuivis dans le cadre de ce chantier, renforcer à accroître la portée des actions en éthique et d'assurer également la disponibilité et la diffusion proactive de l'information parce que la transparence est une dimension fort importante dans la gestion publique moderne de l'efficacité, de l'efficience et, je vous dirais, de la performance globale d'une organisation.

Chantier 6, l'amélioration des relations avec les citoyens et les partenaires. Peut-être que ça aurait d'être le chantier n° 1 parce que, finalement, c'est la finalité de l'action de toutes les ressources investies au sein de ce ministère, offrir des services davantage adaptés aux besoins et attentes des citoyens et des partenaires. Et, autres objectifs, maintenir et accentuer le dialogue avec les citoyens et les partenaires municipaux et associatifs, dimension fort importante pour un ministère omniprésent sur le territoire au Québec et qui intervient dans la vie des uns et des autres avec de multiples projets,

mais aussi un certain nombre de dérangements, si vous me passez l'expression. Alors, il est très important d'avoir des mécanismes pour maintenir ce dialogue-là, de faire bien comprendre les finalités qu'on poursuit, mais d'être à l'écoute aussi des partenaires puisqu'ultimement nous sommes au service du public.

Le chantier n° 7, consolider et maintenir l'expertise, c'est un thème qui revient souvent lorsqu'on parle...

• (11 h 50) •

Une voix : ...

M. Lacroix (Marc) : ...le ministère des Transports, renforcer, donc, l'expertise interne dans les domaines clé, soutenir le développement des compétences et planifier la main-d'oeuvre et la relève.

Et finalement le chantier 8, on ne saurait s'en passer, accroître la mobilisation des personnes.

Alors, voilà pour l'essentiel du plan de transformation organisationnelle. Et je terminerai en vous disant, pour paraphraser un célèbre philosophe, que l'avenir n'est pas ce qui va arriver, mais ce qu'on va en faire, et c'est ce que nous cherchons à faire actuellement, justement, au sein du ministère, avec l'équipe de gestion, mais aussi l'ensemble des employés.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Lacroix. Ceci met fin au bloc de la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un autre bloc d'environ 19 minutes avec le deuxième groupe d'opposition. Et je cède la parole au député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. M. le ministre, bonjour de nouveau ce matin.

Peut-être vous revenir sur le parent pauvre, malheureusement, des services financés par l'entremise de votre ministère, soit le transport adapté. Oui, les derniers crédits laissent entendre à une légère augmentation de quelques millions sur une période de cinq ans, mais il fait savoir que c'est un domaine qui a été gelé pendant plusieurs, plusieurs années, période pendant laquelle plusieurs centaines, sinon milliers de nouveaux usagers s'est ajouté. Bref, c'est une situation qui est difficile.

Et j'ai eu l'occasion d'échanger, à quelques reprises dans ma circonscription, avec Pierre Langlois, qui est le président du regroupement des usagers de transport adapté, pour qu'il puisse bien m'illustrer la situation de ses membres, et, franchement, c'est une situation qui se doit d'être corrigée. On parle de personnes qui disposent encore d'un minimum d'autonomie, mais qui doivent avoir l'assistance pour leurs déplacements. Dans certains cas, c'est pour des rendez-vous médicaux, donc des rendez-vous de la toute première importance. Dans d'autres cas, c'est carrément pour pouvoir maintenir un lien d'emploi, donc pour aller travailler. Et malgré tout ça, malgré cette quête d'autonomie qui est plus que légitime, on leur met continuellement des bâtons dans les roues.

Dans ma région en particulier, dans les Laurentides, on parle de 300 à 400 nouveaux usagers par année, et ce sont des usagers qui sont reconnus, parce qu'il faut effectivement être accrédité, en quelque sorte, pour être reconnu comme étant admissible à ce service. Et M. Langlois me parlait même d'une liste d'attente. Donc, je ne sais pas si le concept vous est familier, mais, pour moi, c'est complètement ahurissant de savoir et d'apprendre qu'il y a une liste d'attente pour bénéficier d'un service qui, encore une fois, permet à des gens de maintenir leur autonomie.

Donc, une liste d'attente, 300 à 400 nouveaux usagers uniquement pour les Laurentides. On avait des données également pour d'autres régions, la région de Drummondville également, avec une augmentation qui est assez importante, mais des budgets qui ne suivent pas. Est-ce que vous trouvez la situation acceptable, là?

M. Lessard : Oui? Oh! M. le Président, oui, merci.

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

M. Lessard : Donc, ce programme-là existe depuis plusieurs années. Évidemment, le transport adapté a été pris en charge par les territoires dans le temps avec les municipalités, les usagers et le support du gouvernement dans les politiques publiques. Évidemment, ce montant-là n'avait pas progressé au fil des années, a même un petit peu régressé en période de... lorsqu'on a dû rétablir l'équilibre budgétaire. Il est revenu à son étape cette année devant le fait que le gouvernement a retrouvé l'équilibre budgétaire. On a demandé de faire un effort additionnel pour les prochaines années, ce qui a été fait, là, à la hauteur de 15 millions de dollars. C'est 3 millions par année. Et j'ai annoncé hier, peut-être, je ne sais pas si vous étiez là, que, même avec nos crédits, donc, on pourra bonifier même à 95,7 millions annuellement plutôt que 93, donc encore une petite bonification qui recevra, donc certainement... qui ne répond pas à tous les besoins probablement, mais c'est au moins 5,7 millions de plus par année pour les prochaines années, avec la votation des crédits.

Plus que ça, parce que, dans les services dont vous me parlez, souvent l'hôpital n'a pas de frontières liées à un territoire de municipalité, puis là on me disait : Qu'est-ce qu'on fait? Moi, je fais mon transport adapté. Là, j'arrive, je change de MRC, là l'autre MRC ne veut pas me prendre en charge sans me charger quelque chose. Alors, on a mis aussi, dans l'interconnexion des territoires, 2 millions additionnels par année pour s'assurer qu'il y a une prise en charge parce que, là, il y a comme une petite bataille entre... pas une bataille, mais entre deux MRC qui disaient : Non, non, non, c'est moi qui prends en charge les personnes. Si tu passes à travers mon territoire, là, je vais te charger quelque chose. Finalement, il y avait beaucoup de difficultés. Donc, on a rajouté aussi 2 millions par année pour faire ça.

Le Président (M. Bolduc) : M. le député.

M. Charette : Merci bien. On a quelques minutes uniquement à notre disposition, mais est-ce qu'on peut s'entendre sur un certain nombre d'engagements? Est-ce qu'on peut admettre que des listes d'attente, peu importe la

région, dans ce type de services plus qu'essentiel, c'est inacceptable? Est-ce qu'on peut s'entendre que, si les budgets sont encore insuffisants pour remédier à cette situation inacceptable, qu'on puisse la corriger sans attendre des années, des années encore de nouveau? Donc, première question.

Et, à travers l'explication que vous m'avez donnée, vous illustrez une partie du problème aussi, c'est-à-dire les interconnectivités ou les problèmes de juridiction entre MRC. C'est là aussi une partie du problème, en ce sens que le fardeau du financement du transport adapté relève beaucoup des municipalités, énormément, même, au niveau des différents CIT, notamment. Est-ce que le gouvernement du Québec ne devrait pas donner des directives claires à ce niveau-là? Donc, un deuxième volet à mon point.

Peut-être un troisième, et je suis obligé de les amener en rafale, compte tenu du temps à ma disposition. Dans la grande, grande région de Montréal, il y a des bouleversements de structures qui sont attendus avec l'arrivée de l'ARTM, notamment. Est-ce que vous pouvez prendre des engagements formels par rapport au type de représentativité que cette clientèle-là va avoir au sein de cette structure, qui sera très déterminante, là, pour l'offre de services à des gens qui, encore une fois, ne demandent qu'à maintenir une autonomie, là, bien légitime?

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

M. Lessard : Oui, bien, première affaire, au niveau des clientèles, l'admissibilité, c'est géré, depuis une vingtaine d'années, par les municipalités avec des administrations parce qu'ils y contribuent autant que... donc, il y a une contribution de la municipalité.

Deuxièmement, on note aussi que, dans des régions, il y a une disparité dans l'offre de services, dépendamment que tu demeures, exemple, dans la ville de centralité ou tu demeures dans le territoire. Alors donc, il y a beaucoup de pression qui est mise sur les conseils municipaux parce qu'il y en a que, si tu demeures en ville, tu as droit à cinq services par semaine ou même peut-être sept puis, si tu es en dehors de la ville, bien là tu as droit juste à deux. Alors donc, moi, j'ai entendu des choses comme ça. J'ai rencontré des associations, donc, qui doivent aussi résorber ou analyser puis donner une équité au moins aux gens du même territoire et en mettant une prestation claire.

Deuxièmement, ils ne pouvaient beaucoup... En tout cas la prestation de l'État... la contribution financière, je veux dire, n'avait pas monté, donc ils devaient composer avec des limitations, eux-mêmes avec leurs limitations de budget. On les augmente de 5,7 millions par année pour l'ensemble du territoire puis on ajoute pour l'interconnectivité.

Et je termine en disant : Concernant l'Autorité régionale de transport métropolitain, donc ils ont la responsabilité d'assurer sur leur territoire le transport, donc, adapté. Et on s'est assurés aussi qu'avec l'équipe de M. Côté, qui est le directeur maintenant de cette autorité-là, le responsable du comité de transition, que les autres CIT, les autres conseils intermunicipaux qui vont rester pour le reste du territoire, dans leur territoire, qu'on ait aussi de la souplesse. Un, ils ont tous été rencontrés pour s'assurer que la transition se fasse correctement et que ce ne soit pas à cause d'une question de budget que le reste du territoire ne puisse pas répondre, donc, au transport collectif en général et adapté en particulier.

Le Président (M. Bolduc) : M. le député.

• (12 heures) •

M. Charette : Je vous écoute, et vous dites : L'ARTM aura la responsabilité, les conseils municipaux ont la responsabilité. Donc, c'est beaucoup se dégager d'une responsabilité qui peut et qui doit être aussi la vôtre, en ce sens que, comme ministre, vous avez la possibilité de donner des lignes directrices claires, vous avez la possibilité de donner les budgets nécessaires pour répondre à un minimum de besoins. Et je ne sens pas, à travers vos réponses, cette volonté-là. Et, oui, il y a eu 15 millions d'ajoutés sur une période de cinq ans, mais, comme je vous dis, dans les seules Laurentides, j'ai 300 à 400 nouveaux usagers par année. Et je peux vous donner le détail complet au besoin. En fait, c'est tout près de 4 000 usagers actuellement qui sont reconnus. Donc, c'est une augmentation essentiellement de 10 % par année. Ça, c'est le cas des Laurentides. Si on multiplie par l'ensemble des régions du Québec, ma foi, le 3 millions supplémentaire, après plusieurs années soit de coupures soit de gel, n'arrive pas à combler les besoins. Et, si c'était pour un luxe ou un caprice d'aller se prendre une crème glacée au dépanneur à l'occasion, je dirais : Bien, peut-être il faut réévaluer des besoins, mais on parle de gens qui sont en quête d'une autonomie légitime pour des rendez-vous médicaux, pour aller travailler ou pour des déplacements qui leur sont permis. Donc, j'aimerais sentir chez vous une volonté nettement plus grande de résoudre une situation qui, malheureusement, perdure depuis plusieurs années.

M. Lessard : Je ne voudrais pas que vous me prêtiez des intentions d'intensité, O.K.? Donc, il n'y a pas de monopole à la CAQ non plus de savoir qu'on veut travailler pour le transport adapté, d'accord? Avant, il n'y en avait pas. Là, on en a rajouté non seulement 3 millions par année, mais ce sera 5,7 millions par année, additionnels, puis à toutes les années pendant les cinq prochaines années, sur votation des crédits. Donc, l'effort est plus grand que vous le dites.

Deuxièmement, on a toujours gardé de la latitude. Puis, je ne sais pas dans votre coin, moi, dans mon coin, les maires ont dit : On va l'organiser, le transport. On va se prendre en charge puis on va faire des comités, parce qu'on y met de l'argent, on va avoir un pouvoir décisionnel. Bon, ce n'est pas parfait, ils le reconnaissent, mais ils mettent de l'argent au service de la population puis ils essaient d'être le plus équitables possible. Savez-vous quoi? En général, ça fonctionne assez bien, sauf qu'au fil des années on comprend bien qu'il y a peut-être plus d'usagers, puis là ils disent : Oh! un instant. La contribution municipale, nous autres aussi, on a des limites à faire la contribution. Donc, ils essaient de trouver l'équilibre, comme on essaie de trouver l'équilibre. Mais, avant cette année, on n'en avait pas rajouté. Cette année, on ajoute 5,7 millions de nouveaux dollars par année. Savez-vous quoi? Il n'y a personne qui va me retourner le chèque. Ils vont tous le prendre pour donner de nouveaux services à des personnes, plus d'heures. Plus que ça, je rajoute 2 millions

par année pour l'interconnectivité des territoires. Donc, si vous additionnez les millions, ça commence à faire pas mal plus d'argent qu'ils en avaient. Puis c'est correct parce que je pense que, pour une période, ils ont dû ajuster ou de ne pas être capables de faire le développement souhaité.

Le Président (M. Iracà) : Oui, M. le député.

M. Charette : En fait, je ne nie pas cette augmentation, je l'ai mentionnée d'emblée, mais on pourra se reparler en cours d'année, très certainement, ou lors des prochains crédits pour voir quel sera le résultat. Si, l'année prochaine, on se reparle et qu'il y a encore des listes d'attente dans plusieurs régions, donc des usagers qui sont privés de services... Et qu'est-ce que ça veut dire, une liste d'attente? C'est que, pour que l'utilisateur reconnu puisse avoir droit aux services, malheureusement, ça veut dire qu'il y a... quoi, qu'il y a eu en amont soit décès ou que la personne qui avait suffisamment d'autonomie pour se déplacer à travers le transport adapté a perdu cette autonomie-là. Donc, l'année prochaine, on se reparle pour voir si cette liste d'attente, qui est absolument inacceptable, prévaut encore dans plusieurs régions.

Il me reste quelques minutes. Je vais vous parler d'un sujet aussi très, très important, celui du transport que l'on peut appeler par taxi, que l'on peut appeler, à travers différentes applications, comme Uber. Vous êtes le troisième ministre en poste depuis la dernière élection. Je dois vous avouer que le gouvernement a laissé entendre plusieurs avenues. Donc, la cohérence a été difficile à suivre, pendant un moment, au fil des titulaires qui se sont succédé, et là est intervenue cette entente pour un projet pilote avec Uber. Mais, dès le départ, la Coalition avenir Québec a été très claire : on est sympathiques à de nouvelles avenues innovantes, mais ceci doit se faire, naturellement, dans le respect de la législation et en toute légalité. Donc, on s'est dits ouverts à Uber non pas au détriment d'une industrie existante et non pas à la défense d'Uber comme tel, mais comme étant une voie qui peut permettre d'améliorer le système de transport de façon générale.

Or, j'ai des questions par rapport à cette entente-là. Il y a des chiffres qui ont été publiés il y a quelques semaines. On est à quelques mois, donc, depuis le début du projet pilote. Quelles sont les sommes qui ont été versées par Uber jusqu'à maintenant dans le cadre de ce projet-là?

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

M. Lessard : Donc, je reviens sur l'entente. Donc, j'ai compris que la CAQ était favorable à l'établissement du projet pilote concernant Uber. Donc, on a...

M. Charette : M. le Président, compte tenu du temps qui me revient, j'aimerais des réponses précises concernant les sommes qui ont été versées jusqu'à maintenant par Uber dans le cadre de ce projet pilote là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le ministre.

M. Lessard : Bien, je pense que vous avez le choix des questions, moi, j'ai le choix des réponses.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. Lessard : Bon, parfait. Alors donc, quand les préambules sont longs, on doit prendre le temps.

M. Charette : M. le Président, il me reste sept minutes, c'est très court. La question, elle est précise, je serais en droit d'avoir une réponse à cette question, s'il vous plaît.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je ne suis pas en mesure de contrôler, là, le contenu des réponses. Ce que je peux vous dire, il vous reste 5 min 41 s. Je vais laisser M. le ministre répondre.

M. Lessard : Ça allait bien, là, on va continuer ça comme ça. Alors, je vais répondre ce que je veux répondre. Alors donc, je comprends que la CAQ était favorable à Uber. Le projet pilote est en cours. Ils devaient se conformer, ce qu'ils font. Ils devaient verser des montants, ce qu'ils font, comme ils doivent respecter le reste de la réglementation. Quand ils ne le respectent pas, on les sanctionne. Il y a un premier versement qui a été fait de 1,1 million à l'établissement et 1,9 million le 7 février 2017.

M. Charette : Sur une période...

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

M. Charette : Peut-être nous préciser, justement, la période que ça couvre. Donc, les trois ou quatre premiers mois de l'entente?

M. Lessard : Bien, ça a couvert le premier paiement lors de l'ouverture, 1er novembre, puis l'autre au 7 février. Donc, c'est la date la plus récente du dernier versement.

M. Charette : Et là où je veux en venir, M. le Président, l'entente précise également que, sur cinq ans, il y aurait un fonds de 25 millions de versé pour permettre à l'industrie du taxi de se moderniser. Donc, à la vitesse où les entrées

d'argent se font, on peut entendre ou on peut supposer que les versements d'Uber seront nettement, nettement supérieurs aux 25 millions en question. Peut-être nous préciser vos intentions dès ce moment-ci. Est-ce que le fonds prévu pour l'innovation de l'industrie du taxi sera bonifié en fonction de ces résultats peut-être plus importants que prévu des entrées d'argent par Uber?

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

M. Lessard : Bon, juste séparer deux paquets, là. Uber verse dans un fonds qui va servir à la modernisation. Donc, le projet pilote est sur un an, renouvelable si les conditions sont là. Deuxièmement, le gouvernement avait annoncé déjà 5 millions par année pour faire la modernisation, auxquels les sommes d'Uber viendront s'ajouter. Alors donc, Uber, ce n'est pas 25 millions sur cinq ans parce qu'ils ont des étapes à franchir, à savoir, un, c'est un an, avec une possibilité de renouveler d'une autre année, je crois. Mais le gouvernement a dit : Nous allons mettre en place un fonds de modernisation de 25 millions, 5 millions par année.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Charette : Ce que je souhaitais entendre. Les contributions d'Uber viennent s'ajouter aux 25 millions, donc on parle d'un fonds qui sera conséquemment plus important.

Dans notre prérogative à nous, oui à l'innovation, oui à des applications qui peuvent permettre de moderniser l'industrie, mais, en même temps, dans le respect des lois. Et, il y a quelques semaines, est apparu un nouveau phénomène, spécialement dans la région de Montréal, soit celui des lanternons, des enseignes qui sont ajoutées aux véhicules-taxis. Et déjà j'y vois une infraction aux principes parce qu'à travers l'application d'Uber il y a cette volonté de commander un transport à travers un taxi et non pas de le héler sur la rue, notamment. Et d'ailleurs les versements que fait Uber font suite à une demande à travers l'application. Donc, si ces enseignes permettent à des automobilistes d'Uber de prendre des clients, un, ils échappent vraisemblablement aux principes de l'entente, et, deux, on vient concurrencer de façon encore illégale une industrie qui, je le répète, doit certainement se moderniser, mais qui a le droit de pouvoir opérer avec des mesures équitables.

Donc, selon vous, la notion de lanternon, est-ce que ça contrevient à l'esprit de l'entente du projet pilote? Et, si oui, est-ce qu'on peut s'attendre à des mesures de correction à ce niveau-là?

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

M. Lessard : Comme vous le dites bien, et, dans l'entente, ça prévoyait donc qu'il y a un secteur traditionnel qui est réservé aux services de taxi, puis que je ne veux pas dire traditionnel, mais qui n'était pas sur l'application mobile. Tous les fonctionnaires de l'État qui veulent se déplacer en taxi doivent prendre un taxi conventionnel pour être remboursés de leurs frais. Et, bon, les espaces réservés, les espaces qu'on peut appeler un taxi aussi, ils ne peuvent pas être là. S'ils sont là, ils seront sanctionnés. Deuxièmement, ils devaient s'identifier parce qu'il y avait quand même tout le volet de l'anonymat que moi, je considère, à savoir c'est qui, les Uber. Alors, ils devaient maintenant s'identifier avec une vignette. Et on nous a porté à notre connaissance que quelqu'un avait même poussé l'audace d'installer sur son véhicule, donc, le lanternon. Donc, ça a été signifié. Un, c'est interdit, puis, deuxièmement, on a signifié à Uber qu'il devait aller plus loin dans sa sanction et retirer cette personne-là de son système de transport, ce qu'il a fait.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

• (12 h 10) •

M. Charette : Et, on le sait, c'est une application. Il y en aura d'autres, hein, vraisemblablement. Uber n'a pas le monopole de l'innovation, mais il y aura certainement d'autres soubresauts qui viendront confronter l'industrie. Il n'empêche que les propriétaires de permis, actuellement, sont largement pénalisés par cette concurrence qui leur est apparue et qui est souvent déloyale. Quelle est l'intention du gouvernement par rapport à la valeur des permis? Est-ce qu'il a été question, à un moment donné, de procéder à un rachat de permis? Est-ce qu'il y a des sommes qui ont été prévues en ce sens-là? Est-ce qu'il y a un échéancier? Est-ce qu'il y a une valeur globale qui a été déterminée? Bref, quelles sont vos intentions pour venir aider des gens qui, bien malgré eux, se retrouvent victimes d'une concurrence qui est particulièrement déloyale dans certains cas?

Le Président (M. Iracà) : Ceci met fin au bloc avec le deuxième groupe d'opposition. Nous allons procéder à un autre bloc de 20 minutes avec la partie gouvernementale. Alors, je cède la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. M. le ministre, nous avons eu droit à des explications très élaborées sur, finalement, la réorganisation du ministère, ce que je trouve très, très bien parce qu'on y retrouve l'ensemble des ressources que je suis habitué de considérer dans une organisation, soit les budgets, soit les compétences et soit un personnel mobilisé. Je pense qu'on a eu une image d'ensemble de tout ça.

J'ai aussi entendu des choses qui plaisent beaucoup, moi, à mes oreilles, comme, finalement, de l'amélioration continue. On a parlé de mobilisation et de communication dans la structure, on a parlé d'éthique et de transparence. J'aimerais bien qu'on complète un peu l'ensemble de ce débat-là et qu'on nous donne un peu plus en détail, si on veut, les délais puis comment la structure va répondre, finalement, aux défis de demain au ministère des Transports.

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

M. Lessard : Oui, bien, peut-être avant de laisser le sous-ministre compléter son information, il y a un changement dès cette année dans la relation, un, avec les citoyens, deuxièmement avec les partenaires. On a déposé, un, de façon plus hâtive cette année la programmation routière. Dans un souci de transparence, tous les projets apparaissent par territoires. Donc, moi, j'ai fait l'annonce nationale sur les deux prochaines années. On planifie sur cinq ans puis on annonce la programmation sur deux ans. Et j'ai donné une semaine à chacun de nos collègues, ministres régionaux... d'annoncer la programmation de l'ensemble des 2 000 quelques cent projets qui vont se réaliser territoire par territoire.

Deuxièmement, concrètement, il y a un protocole, donc, qui est développé, une politique de relation avec les clients, donc avec les partenaires que sont les municipalités. Aller rencontrer des municipalités, donc on... parce qu'après tout ce qui s'est passé avec Charbonneau la crainte s'est installée, quand on rencontre qui, puis, etc. Donc, on a refait nos politiques. Il y a une politique de relations avec les partenaires. Le ministère va rencontrer les maires dans chacune des MRC pour aller expliquer la programmation parce que ça a une influence sur leur propre programmation municipale, en disant : Ah! si le ministère fait tel pont, tel pont cette année, si en plus il le fait au printemps, à l'automne ou à l'été, bien, je vais coordonner mes travaux moi-même, comme maire de municipalité, pour éviter qu'on se retrouve à passer deux, trois fois ou mettre des contraintes additionnelles à des résidents là-dessus. Donc, c'est déjà en déploiement.

On s'est fait critiquer aussi sur l'utilisation des ressources du ministère, à savoir que, quand ils prenaient leur retraite, c'est eux autres qui avaient des contrats. Bien, on a déposé une politique d'octroi de contrats aux personnes retraitées. En général, tu n'y as pas recours, puis, en particulier, s'il y a une spécialité, un, ils devront... le sous-ministre pourra l'élaborer plus amplement, là, mais donc... parce qu'on a eu des critiques par rapport à ça. Ils obtenaient des contrats alors qu'ils n'étaient plus au ministère.

Donc, il y a une série de mesures comme ça qui nous permettent immédiatement d'avoir des gains d'efficience, ne serait-ce qu'en évaluation. C'était très décentralisé. Tu demandais de faire des dossiers d'évaluation dans des territoires pour faire de l'expropriation, bien, un avait deux ressources, l'autre en avait cinq. Ça fait que, s'il y avait 12 dossiers, puis tu as deux ressources, bien là il ne faisait pas appel à l'autre territoire en disant : Oui, toi, tu n'as pas beaucoup de dossiers d'expropriation cette année, mais tu as cinq ressources de plus que moi. Donc, comment... On a recentralisé, d'une certaine façon, la coordination, au sein du même ministère, des équipes d'évaluation. Ça fait que, là, on a une équipe de 100 personnes qui s'occupent de peu importe où on a à faire des travaux. S'il y a une intensité, parce qu'on a un pont, parce qu'on a des travaux d'urgence à faire, etc., ou d'expropriation, bien là on a une unité au complet qui est au service des territoires plutôt que chaque territoire en compétition ou, en tout cas, qui refuse des prêts de service de l'un à l'autre. C'est des choses qui... ça n'a pas de bon sens que ça marchait de même avant, mais c'était de même.

Alors, c'est des changements qui permettent d'avoir des gains d'efficience, d'efficacité. Puis là je pourrais, si l'autorisation m'est donnée, laisser le sous-ministre en titre de nommer des affaires aussi concrètes que ça dans le changement quotidien des traitements de l'information ou de l'action qui est posée par la suite.

Le Président (M. Iracà) : M. Lacroix, la parole est à vous.

M. Lacroix (Marc) : Oui, merci, M. le Président. Donc, encore une fois, merci de me donner à nouveau l'occasion de parler du plan de transformation organisationnelle. Vous aurez constaté qu'il s'agit d'un plan, vous l'avez vous-même soulevé, multidimensionnel, qui adresse toutes les dimensions de la performance d'une organisation. On ne joue pas dans un film nouveau, là, on a travaillé dans d'autres organisations, comme le ministre l'a mentionné, la Régime de rentes, où on a atteint des sommets, je veux dire, en termes de performance organisationnelle, de reconnaissance publique par le Mouvement québécois de la qualité, une reconnaissance comme parmi les 50 meilleurs employeurs au Canada. Il y a aussi la Société de l'assurance automobile, qui, dans le dernier rapport... dans un des rapports, l'année dernière, de la Vérificatrice générale du Québec où on faisait mention de son système, exemple, son modèle de gestion intégré de la performance organisationnelle. Donc c'est possible de travailler dans la fonction publique, dans le secteur public, et d'être performant. Encore faut-il avoir une vision claire, je veux dire, d'avoir un plan de match, puis de rendre des comptes, puis de le faire dans la transparence.

Le plan se déploie sur trois ans, je l'ai dit, mais déjà, pas plus tard qu'hier, je transmettais au secrétariat de la Commission de l'administration publique un premier rapport de reddition de comptes sans qu'on nous l'ait demandé, là, M. le Président, de façon spontanée. On le fera chaque trimestre. Il y a un rapport de reddition de comptes qui sera transmis aux parlementaires. Être suivi, là, par les parlementaires sur l'état d'avancement de nos travaux, là, oui, ça nous stresse un peu, je pourrais dire, mais, en même temps, c'est ça le challenge. C'est qu'on a des engagements, on le fait publiquement, on sait que, tôt ou tard, on va être rappelés par la commission, qui va nous demander des comptes, mais on est transparents, on envoie nos résultats, on n'a pas peur d'être questionnés, mais, en même temps, ça nous motive d'aller de l'avant et de livrer ce qu'on a promis.

D'ailleurs, au premier trimestre, quand les parlementaires prendront connaissance du rapport, ils pourront constater que 87,5 % des biens livrables qui étaient promis au cours du premier trimestre ont été livrés dans les délais. Donc, on est bien partis, là, pour livrer ce qu'on a promis dans le cadre du plan de transformation organisationnelle.

Maintenant, ne sous-estimons pas la complexité de cette entreprise. On a un ministère de 6 500 personnes, fortement décentralisé, qui a un ADN, comment je pourrais dire, très fort, je pourrais dire, culturellement parlant. Ce n'est pas qu'il y a de la résistance, mais une entreprise de changements organisationnels, ce n'est pas nécessairement facile. Ce n'est pas ça qui va nous arrêter. Vous savez, il y a déjà quelqu'un qui a dit que, si vous voulez rendre tout le monde heureux, n'aspirez pas à devenir un leader, vendez plutôt de la crème glacée. Nous, on a choisi d'être sous-ministre et non pas

maître glacier. Alors, vous comprenez, on est déterminé à atteindre nos résultats et justement à faire mieux que par le passé dans la gestion publique au ministère des Transports.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Lacroix. On m'indique que le député de Dubuc désire poser une question. La parole est à vous.

M. Simard : Il me reste combien de...

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste 12 min 20 s.

M. Simard : 12 minutes. Bon, c'est correct. On devrait être bon.

Le Président (M. Iracà) : Ça devrait être correct?

• (12 h 20) •

M. Simard : On devrait être bon.

M. le Président, d'abord, je salue mes collègues, je salue le ministre et bien sûr l'ensemble des gens présents. M. le Président, comme vous le savez sûrement, un aéroport, c'est souvent une infrastructure, c'est-à-dire une porte d'entrée d'une municipalité qui très souvent, quelquefois, même aussi très souvent, donne une mauvaise image à la municipalité ou à la région dans laquelle on entre, bien sûr, par la voie des airs. Et je dois vous dire également que, souvent, ce n'est pas de la mauvaise fois, mais beaucoup plus que la municipalité n'a pas les revenus nécessaires pour être en mesure de l'entretenir correctement ou encore de faire les suivis correctement sur cette porte d'entrée.

Également, M. le Président, soit qu'on n'a pas l'argent pour le faire ou encore ça ne fait pas partie des priorités en raison qu'on dit : On va servir notre clientèle, c'est-à-dire nos contribuables. Après ça, on s'occupera de ceux-là qui reviennent par les airs, là, mais c'est comme ça très souvent qu'on entrevoit cette porte d'entrée.

Moi, M. le Président, je dois vous dire, là je vais vous parler d'un petit peu mon expérience personnelle, j'ai été en charge de mettre en place une corporation d'un aéroport, pour ne pas la nommer, celle de Saguenay. L'aéroport, après la fusion, était... écoutez, il y avait tellement de dossiers, on la laissait faire, puis personne ne s'en occupait. J'avais demandé au maire Tremblay : Écoutez, on va s'occuper de notre porte d'entrée, c'est-à-dire on va aller faire du ménage, on a des locataires, on va s'en occuper, et puis on a fait ce qu'il fallait. On a mis en place une corporation, on a fait des rénovations, on a mis en place de l'autofinancement par rapport aux loyers, par rapport aux stationnements, un stationnement payant automatique. Et, nécessairement, on a commencé, là, à peaufiner et à enjoliver notre porte d'entrée parce qu'on s'est mis avec les gens, des gens du milieu, le conseil d'administration s'est mis la main à la pâte, et on a amélioré, effectivement, notre porte d'entrée.

Maintenant, M. le Président, ce n'est pas toutes les municipalités qui ont cette chance de faire ça à l'intérieur du Québec. Et il y a des enjeux relativement importants par rapport au transport aérien. Ces enjeux, M. le Président, d'abord, premièrement, ce sont les coûts élevés des dessertes aériennes régionales, ensuite la qualité de la desserte régionale. Très souvent, c'est de mauvaise qualité pour le transporteur et également de mauvaise qualité pour l'utilisateur. C'est un problème majeur. Ensuite, c'est un sous-financement chronique des infrastructures aéroportuaires régionales, particulièrement au niveau des exploitants municipaux. Ça, c'est des enjeux qui brossent le tableau, M. le Président, de ce qui se passe au niveau des aéroports.

Il y a eu des actions de posées, on va en parler, des actions posées, M. le Président. Le 25 juillet 2016, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Pierre Arcand — il ne faut le nommer, je n'aurais pas dû le nommer, je m'excuse — et le ministre des Transports du temps, ça, on parle de 2016, ont pris la décision de faire un communiqué de presse annonçant la tenue d'un sommet du transport aérien régional qui aura lieu au mois de février 2018. Donc, ça s'en vient, mais, pour préparer ce sommet-là, il faut être en mesure de poser les gestes, également. L'organisation du sommet et les étapes préalables sont coordonnées conjointement par le ministère des Transports et la Société du Plan Nord.

Justement, avant-hier, M. le ministre, avant-hier, on a fait une conférence de presse là-dessus. Et je dois vous dire, M. le Président, que je pense que ça a été bien reçu par les municipalités, ça a été bien reçu également par les partenaires. Mais je vais vous dire qu'on ne fera pas ça tout seuls, M. le Président, en catimini, sans s'occuper des gens, sans s'occuper des utilisateurs. Au niveau de la gouvernance, on va avoir un comité de gouvernance, c'est-à-dire qui va donner des orientations, bien sûr, très pointues.

Qui va être présent sur ce comité organisateur? Il y a le député d'Abitibi-Est, il y a, bien sûr, moi-même. Je m'excuse, mais mon titre, c'est celui-là, c'est moi-même. Maintenant... le député de Dubuc. Ensuite, il y a M. le président de la Fédération québécoise des municipalités, il y a également le président de l'Union des municipalités du Québec, il y a également le président-directeur général de l'Association québécoise des transporteurs aériens. Il y a également la directrice de l'aéroport de Val-d'Or, qui est également directrice ou présidente des Aéroports du Québec. Il y a également le président-directeur général de la Société du Plan Nord et le sous-ministre adjoint au ministère des Transports qui vont être sur ce comité-là.

M. le Président, c'est extrêmement important qu'on puisse nécessairement faire l'ensemble... le tour du Québec pour connaître les problèmes vécus par les territoires, par les régions parce qu'il n'y a pas seulement qu'un aéroport dans une municipalité. Dans ma région à moi, juste très près, là, il y a l'aéroport de Bagotville, il y a l'aéroport de Saint-Honoré, il y a l'aéroport de Roberval, il y en a plusieurs, aéroports dans ma région. Mais il y en a de plus gros, il y en a des moins gros, et c'est ces gens-là qu'on veut rencontrer. Donc, on va se promener sur le territoire du Québec, mon collègue

d'Abitibi-Est et moi-même, pour s'assurer qu'on va être en mesure, justement, de poser des questions et d'avoir des réponses, des orientations et des inquiétudes.

Combien il me reste de temps, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste 5 min 30 s.

M. Simard : Cinq minutes, on est encore bon pour un petit tour. Bon, à partir de ce moment-là, encore une fois, on ne fera pas seulement aller vérifier auprès des régions. On va travailler aussi, M. le Président, on va vérifier quelles sont les perceptions des utilisateurs, mais également des transporteurs eux-mêmes. On va avoir des rencontres là-dessus avec des transporteurs, des gens impliqués dans le domaine de l'aviation. Et à ce moment-là, quand on va avoir fait le tour du territoire, fait le tour des intervenants directement impliqués dans les aéroports et les... j'appelle ça des corporations, à ce moment-là on posera des gestes.

Maintenant, ce que je veux savoir au moment où on se parle, M. le Président, je voudrais poser la question au ministre, c'est une question à développement, bien sûr, mais qu'il nous explique quelle est la volonté, l'objectif du gouvernement par rapport au sommet sur le transport aérien. Il va nous peaufiner ça, mes amis, d'une façon bien intéressante, puis j'aimerais l'entendre.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre, il vous reste quatre minutes.

M. Lessard : Oui, merci. Donc, mon collègue a dressé un bon tableau, là, sur le sommet qui se tiendra le 2 février 2018. Et pourquoi 2018 plutôt que 2017, en cours? Évidemment, comme on travaille... vous avez indiqué qu'on travaille avec les deux unions municipales, ils seront en élection cette année. Ils nous ont demandé de reporter pour éviter qu'on se retrouve dans une situation où est-ce qu'on va faire la consultation demain avec notre collègue d'Abitibi-Est, le député de Dubuc, donc qui vont faire la consultation, vont se répartir le territoire, 11 territoires visités et 12 rencontres sectorielles avec les différents partenaires pour que, vers le mois de septembre, on puisse avoir un bon aperçu de ce qu'ont dit les exploitants, les partenaires qui ont les aéroports locaux et régionaux...

Nécessairement, derrière tout ça, parce que je pense que vous êtes père fondateur du programme de réduction des tarifs aériens, vous aviez l'occasion... eu l'occasion dans le temps, quand c'était ma collègue de Laviolette qui était ministre des Transports, de faire une tournée, et ce qui apparaissait évident à ce moment-là, c'est que ça n'a comme pas de bon sens que ça coûte aussi cher entre Québec et Sept-Îles que le même tarif que pratiquement d'aller en Europe. Alors donc, vous avez installé ou instauré le nouveau programme de réduction des tarifs aériens qui a permis à la population, là, des Îles, de la Basse-Côte-Nord, la Minganie, de Fermont, Nord-du-Québec, donc d'être admissibles. On a rajouté cette année, Kegaska, donc, parce que l'enveloppe fait à peu près 1,2 million.

Ce qu'on va faire avec le forum, parce que... Évidemment, les unions municipales dans le temps ont beaucoup parlé des routes, des transferts fiscaux, des transferts d'argent, la responsabilité des ponts, donc l'utilisation des taxes pour les bâtiments principaux, l'eau potable, l'assainissement des eaux usées, mais on n'a pas beaucoup et souvent abordé la question des aéroports locaux et régionaux, alors qu'on s'est occupés aussi des véhicules, donc l'accès au territoire par des véhicules, la motoneige et les VTT, donc toutes les autres modalités, mais pas tellement sur celle-là. Et ça a vieilli. Tout a été construit dans les années 70, 80. Donc, pour d'aucunes, c'est assez fatigué.

Donc, on va parler d'infrastructures. La condition des infrastructures puis les conditions gagnantes d'une infrastructure, c'est quoi? Les avions ont changé. Dans le temps, nous, à Thetford-Mines, exemple, on pouvait faire atterrir un Dash 8. Est-ce que c'est encore le bon outil pour le développement chez nous? La piste, dans quelle condition qu'elle se trouve? Les bâtiments puis les hangars, les appareils pour faire l'atterrissage chez nous, les plafonds sont tout le temps très bas. On arrive, souvent on ne peut pas atterrir. C'est un normal dans l'économie moderne d'aujourd'hui, alors qu'il y a de l'économie qui fait en sorte... je regarde à Saint-Georges de Beauce, à Victoriaville, à Sherbrooke, il y a des grandes entreprises qui s'assurent qu'ils puissent atterrir. Quand Cascades décide qu'il faut qu'ils atterrissent parce qu'ils reviennent au siège social, puis, à 2 heures l'après-midi, il faut que tu sois à Toronto, bien, il faut que l'interface entre les avions à l'aéroport de Victoriaville et ailleurs, on puisse donc avoir accès nécessairement rapidement parce que les prises de décision puis les meetings sont fréquents.

• (12 h 30) •

Deuxièmement, donc après infrastructures, nécessairement, les tarifs. Vous allez être sollicités, certainement, pour regarder ces éléments de tarifs. Puis, troisièmement, c'est qui donne la desserte puis combien de dessertes? Est-ce qu'on est capables d'augmenter la compétition ou le nombre de dessertes par celui qui l'exploite sur l'ensemble du territoire, parce que, là, il y a toutes sortes de... Ça inclut aussi Hydro-Québec parce qu'il y a eu quelques... pas critiques, mais des opportunités à savoir qu'Hydro-Québec se déplace aussi beaucoup sur le territoire. Est-ce qu'on a rempli des avions pour aller. Mon collègue, hier, d'Ungava en parlait en disant : Bon, il y a beaucoup de monde qui se promène sur le territoire, on maximise-tu ces avions-là puisqu'on investit aussi dans les infrastructures? Donc, le gouvernement du Québec a une vingtaine d'aéroports, qu'il investit annuellement 20 millions et 30 millions par année, puis mon collègue en a mentionnés plusieurs, puis je ne voudrais pas essayer de répéter les noms des villes du Nord parce qu'il y a beaucoup de «i», de «u», de «j» et parfois de «k». Alors donc, je lui ai laissé le loisir de le faire. Mais le forum qui se tiendra après que vous ayez couvert tout le Québec, autant du point de vue de ceux qui sont sur les territoires, les partenaires municipaux, et autres, donc on aura un bon aperçu de ce qu'on pourra faire. Comme on sera en consultation prébudgétaire aussi, donc, ça va pouvoir signifier au ministre des Finances nos attentes. Et, lorsqu'il y aura le forum, en février 2018, nécessairement, on sera capables peut-être de commencer à quantifier, là, des montants pour le mettre au service de nos populations territoriales.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Ceci met fin au bloc de la partie gouvernementale. Nous allons débiter un autre bloc avec l'opposition officielle pour une période totale... parce qu'on a ajusté le temps restant résiduel d'hier, ça vous fait un 24 minutes environ. Donc, M. le député de Sanguinet, la parole est à vous.

M. Therrien : Merci, M. le Président, je vous salue. Je salue le ministre, son équipe encore une fois. Je salue les députés de la partie gouvernementale, mon collègue de Deux-Montagnes, toujours un plaisir de travailler avec vous.

Écoutez, on va parler d'Uber. C'est sûr que c'est un sujet important, il va s'en dire. Vous êtes responsable de ce qui se passe dans ce dossier. Alors, je pense qu'il est de bon aloi qu'on réserve du temps. Et, je vais vous dire, là, pas mal le bloc au complet va être là-dessus, je vais avoir beaucoup de questions à vous poser, et on va regarder, voir, les réponses, puis j'aurai sûrement des sous-questions, là.

Au départ, on sait que le moins qu'on puisse dire, c'est que le premier ministre a été quand même assez permissif, depuis 2014, avec les activités antérieures au projet pilote. Bon, au niveau... bon, on le sait qu'au niveau de Revenu Québec ça posait problème. Ces gens-là ont absolument un litige par rapport à ça. Aussi, Uber est une entreprise qui fait affaire dans les paradis fiscaux. Mais ce qui est un peu paradoxal pour un gouvernement, pour un Parlement comme le nôtre, c'est que, nous, pendant plus d'un an, j'ai participé à ces activités-là. Vous savez, la Commission des finances publiques a travaillé beaucoup pour diminuer, justement, l'accès des Québécois à des paradis fiscaux. Alors, on a travaillé dans le sens qu'on veut que les gens utilisent de moins en moins ces paradis fiscaux là parce qu'on considère qu'il s'agit d'une équité fiscale que tout le monde devrait bénéficier au Québec. Et là, quand je vois que vous avez finalement fait une entente avec quelqu'un qui fait affaire dans les paradis fiscaux, avec le petit préambule que je fais avec vous, est-ce que ça vous rend mal à l'aise?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Sanguinet. M. le ministre.

M. Lessard : Oui, bien, je n'ai pas à qualifier cet élément-là. Moi, je me suis assuré que l'entente Canada d'Uber est une entente avec le fisc pour s'assurer qu'il fait le prélèvement, sinon c'est... la première condition d'exploitation d'un projet pilote, c'est qu'il soit conforme, dans son organisation, avec le fisc provincial et fédéral également.

Alors, deuxièmement, donc, sur les exploitations antérieures, le ministère du Revenu du Québec est toujours en litige avec Uber, puis on espère récupérer ces sommes-là pour les mettre, je dirais, même au service de l'industrie, mais donc la première condition, c'est qu'ils aient signé une entente fiscale, ce qu'ils ont fait.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Therrien : On peut quand même convenir qu'avec le passé problématique qu'ils ont eu, là, au niveau fiscal, moi, je pense... écoutez, c'est mon opinion, peut-être, vous allez dire, puis j'ai le droit à mon opinion, mais je trouve que c'est un peu bizarre qu'on fasse affaire avec une entreprise qui a un passé aussi — je vais peser mes mots — délinquant au niveau de la fiscalité au Québec. Moi, je pense qu'on devrait donner l'exemple, et c'est ce qu'on avait parlé en Commission des finances publiques, c'est de donner un exemple pour faire en sorte que les gens qui font affaire avec le gouvernement ne doivent pas... et, ultimement, s'ils l'ont déjà fait, bien, je pense que ça devrait peut-être allumer des cloches pour dire qu'on ne devrait peut-être pas faire affaire avec eux.

Nous, on travaille beaucoup dans ce sens-là puis on a travaillé à la Commission des finances publiques. Ça fait que de voir cette entente arriver, moi, je trouve ça un peu... honnêtement, je trouve ça dommage parce, comme on dit souvent : Lui qui a bu boira, ça fait que ça devient... On part avec deux prises contre nous. C'est ce que je pense. C'est mon opinion, soit dit en passant, mais je vois que vous, vous n'avez pas la même crainte par rapport à Uber. Est-ce qu'il y a des vérifications qui vont être faites pour s'assurer que ces gens-là vont bien se conformer aux règles fiscales québécoises? Et, s'ils ne se conforment pas, qu'est-ce que vous allez faire?

M. Lessard : Bien, il n'y a de «si», ils ont conclu une entente, il faut qu'ils la respectent. C'est la condition, la première condition pour qu'on puisse... qu'on a pu après... voir si on est capable de conclure une entente avec eux. Et, malgré tout, donc, je dois dire que vous n'êtes pas le seul à nous avoir mis au courant que c'est dans leurs pratiques internationales sur le respect des ententes. Alors, j'ai eu la chance de rencontrer, avant la possible conclusion de cette entente-là, quand même, l'industrie ou des membres de l'industrie parce qu'il y a beaucoup de représentants, mais... dont un ancien ministre des Transports qui était ici tantôt, je ne sais pas s'il est parti, mais qui m'avait avisé de serrer la vis puis de m'assurer que, dans l'entente, si on en arrivait à une entente, d'être capable d'avoir des moyens puis des vis un peu partout, donc ce qui a fait apparaître la clause de résiliation à l'entente, à défaut de respecter l'entente, que j'étais capable d'y mettre fin. Alors donc, ça a paru dans l'entente. Il y a des suivis réguliers, fréquents, et ils ont des obligations, et puis c'est ce qui conditionnera le fait qu'il y aura ou pas un renouvellement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député.

M. Therrien : Moi, je vous comprends bien, là. J'entends ce que vous dites, sauf que vous me dites : On va vérifier, ainsi de suite, sauf que, dans le contrat du projet pilote, là, il y a... quand je vois ça, honnêtement, puis je vous le dis en tout respect, j'ai de la misère à vous croire. Pourquoi? Bien, parce que, dans le projet pilote, vous devriez sévir et vous ne le fait pas. Puis je vais revenir là-dessus, mais, juste avant, je vais lire la définition de ce qui est un projet pilote. Alors, c'est... fiche terminologique de l'Office québécois de la langue française. Projet pilote : «Réalisation à petite échelle, effectuée à titre expérimental, en vue de vérifier les paramètres conceptuels d'un projet.»

Ce qui arrive, c'est que le projet que vous avez proposé, là, le projet pilote, ça touche 85 % du marché, et il n'y a pas de limite quant à l'utilisation que les gens peuvent faire d'Uber, il n'y a pas de limite quantitative. Alors, moi, honnêtement, ce n'est pas ce que je m'attends d'un projet pilote, et, décidément, quand je regarde la définition, on peut dire que ce n'est pas un projet pilote.

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

M. Lessard : Comment qualifier cette intervention?

M. Therrien : De logique.

M. Lessard : Il y a un cadre, il y a une loi qui a été adoptée, donc, à l'intérieur de la loi... là, je parle sous toute réserve, là, parce que vous comprendrez qu'actuellement il y a une demande de requête en annulation, et qui est une cause pendante devant les tribunaux, et qui sera entendue lorsque les procureurs se seront entendus.

Alors, je ne peux que me rabattre sur le fait qu'il y a une loi. Il y a des articles qui encadrent l'autorisation de faire un projet pilote, qui encadrent la reddition de comptes hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle qu'ils doivent réaliser. Elle comprend, entre autres, le nombre d'heures passées sur application, le nombre de chauffeurs, le nombre de courses. Alors, je m'en limiterai à la loi, tout simplement, étant donné, M. le Président, puis peut-être dans votre responsabilité vous avez peut-être l'obligation aussi d'indiquer aux parlementaires qu'on devrait faire attention à ce qu'on dit, étant donné qu'après de nombreuses... puis c'est normal, il y a eu quand même de nombreuses requêtes en injonction, etc., il y a toujours... on l'oublie, il y a toujours une cause pendante devant les tribunaux sur le fonds même du projet pilote dans lequel, donc, j'invite à la prudence, sachant cet élément-là.

M. Therrien : Bien, justement, j'y arrivais, là, mais, en tout cas, pour ce qui est de la définition de projet pilote, moi, je trouve qu'on part avec des bases qui ne sont pas les bonnes. Puis je vous dis ça en tout respect parce qu'un projet pilote ce n'est pas ça. Ce n'est pas ça. Ça fait que c'est sûr qu'au départ on voit qu'il y a un problème quant à ce qu'on était censés faire et ce qu'on a fait en réalité.

Évidemment, le contrat... Et vous savez où est-ce que je veux en venir, là. Je comprends qu'il faut être prudents et qu'il y a une situation qui est pendante, là, mais le problème, c'est qu'elle ne devrait pas être pendante parce que, si on regarde le cinquième élément, le cinquième picot, là : «Défaut d'une ou l'autre des parties.» Avec quelque chose d'aussi clair que ça, là, il ne devrait pas avoir de «pendante» à quelque part parce que ce que ça dit, puis vous le connaissez par cœur, je vais lire pour les gens qui nous écoutent : «Advenant le défaut de se conformer à toutes les règles ou à l'une ou l'autre de celles-ci, l'entente prendra fin automatiquement — ça, je pense que c'est assez clair, je ne sais pas si vous voulez que je définisse qu'est-ce que ça veut dire le mot "automatique", là, "automatiquement", c'est de façon automatique, sans intervention humaine, systématiquement, obligatoirement — et Uber devra cesser l'ensemble de ses opérations au Québec, sans autre préavis.»

• (12 h 40) •

Alors, si, devant quelque chose d'aussi clair que ça et devant le mot «automatique», on réussit à faire pendre des affaires, là, c'est parce qu'il faut qu'on m'explique, là, parce que, vous le savez, je vais vous en sortir des litiges, là, il y en a long comme le bras, là, puis je pense que je peux vous en sortir jusqu'à à soir, des litiges. Ça fait que, là, on a un problème. C'est qu'on a des preuves à outrance que ce projet-là n'est pas respecté, et le terme «automatique» n'est pas appliqué par le ministre qui est chargé de le faire appliquer.

Alors, moi, je veux vous entendre, je sais que c'est une cause pendante, c'est facile à dire, mais moi, je veux, là, comprendre cette affaire-là parce que ça n'a pas de bon sens qu'on soit en train de discuter de ça, alors que, pendant des mois, il y a eu des infractions à plusieurs reprises, puis j'en ai, des exemples, je peux vous en dire, je vais vous en dire, de toute façon, d'ailleurs, je vais vous en dire quelques-unes. Après ce que vous allez avoir dit, là, je vais vous en dire, des infractions, puis vous allez essayer de me convaincre que c'est normal qu'on laisse pendre quelque chose comme ça.

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

M. Lessard : Je ne voudrais pas insister sur une cause pendante. De toute évidence, vous en perdez l'essence. Ça veut dire que quelqu'un a pris une requête en annulation avec un argumentaire qu'il a déposé qui évoque certains éléments dont vous reprenez aujourd'hui, ce qui m'empêche de discuter avec vous de la cause pendante. D'ailleurs, il y a un article dans nos règles de procédures qui nous invite à la prudence et à ne pas discuter du fond des éléments qui sont repris dans la requête en annulation par les organisations. Alors, je ne sais pas si... en droit, là, mais ici on fait quand même pas mal de lois. Puis, en partant, on nous demande de les respecter.

Deuxièmement, lorsque quelqu'un attaque cette loi-là, il a le droit de le faire, il saisit les tribunaux pour pouvoir le faire. Actuellement, les procureurs sont à fixer les horaires pour les tribunaux et à défendre ces éléments-là pour lesquels je ne peux commenter l'aspect dont vous invoquez, qui est repris en partie dans les requêtes par les parties dans le mandat.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Therrien : Mais, écoutez, très simple, la clause 2.4, trois infractions en date du 20 mars. La clause 2.6, 129 infractions. La clause 2.7, 37 infractions. L'article 10, 24 infractions. Puis là, je vous dis, la tempête du 24 janvier, là, alors qu'ils ont le droit de monter leurs tarifs juste de 1,5, ils les ont montés de 4.

Qu'est-ce que ça prend de plus pour sacrer ça dans les vidanges? Qu'est-ce que ça vous prend de plus pour vrai, pour vrai, là?, parce que, là, là, moi, je comprends, là, vous, vous avez un fonds de pension, moi, j'en ai un. On a l'avantage tous les deux d'avoir un fonds de pension qui grossit à mesure qu'on travaille. On est chanceux. Les gens qui travaillent dans l'industrie du taxi, là, qui sont touchés par Uber, là, c'est des gens qui se sont acheté une job, 50 %, c'est des nouveaux arrivants. C'est gens-là, là, leur fonds de pension, c'est leur permis, puis, à mesure que vous restez assis à attendre des causes pendantes, là, ces gens-là, ils voient leur fonds de pension diminuer comme peau de chagrin. Ça fait que, là, à un moment donné, M. le ministre, j'ai beaucoup de respect pour vous, là, mais, à un moment donné, il va falloir que vous preniez vos responsabilités, là, puis que vous déchiriez cette entente-là. Ça prend une seconde à faire. Et puis, à ce moment-là, là, on va vraiment parler d'équité puis on va faire en sorte que le gouvernement, là, il assure sur son territoire, là, une concurrence qui est légitime, qui est saine pour l'ensemble des Québécois et pour l'industrie du taxi en particulier.

Moi, je pense que c'est votre responsabilité en tant que ministre, M. le ministre, de faire et d'agir promptement parce que chaque heure qui passe, c'est le fonds de pension de ces gens-là qui en train de se décimer. Ça, là, c'est le fonds de pension des travailleurs, c'est leur famille, c'est leur avenir qui est en jeu. Ce n'est pas une joke, là. Ce n'est pas une blague, là. On n'est pas là à jaser puis parler de crème glacée, là. On parle de l'avenir des citoyens qui travaillent des heures interminables par semaine et qui attendent un geste honorifique de votre part pour faire en sorte que vous leviez votre chapeau puis que vous disiez à ces gens-là : Je vous ai compris. Oui, il est temps qu'on fasse en sorte qu'Uber arrête de gruger dans les poches des gens qui travaillent fort puis qui paient leurs taxes.

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

M. Lessard : M. le Président, je n'ai pas beaucoup de commentaires parce que, de toute évidence, les arguments que j'ai donnés, le critique de l'opposition officielle ne les entend pas. Et je m'en remets malheureusement au fait qu'il y a des procédures. Ils ont le droit de le faire. D'ailleurs, ils l'ont fait à plusieurs reprises, puis c'est leur droit.

Maintenant, c'est la cour qui tranchera cet élément-là parce que c'est directement sur le fond. On n'en est plus la forme, on n'en est plus sur les requêtes préliminaires, d'urgence, etc. C'est un traitement sur le fond. Et, sur le fond, c'est ces arguments-là qu'ils feront valoir. Puis, à partir de là, appartiendra au tribunal... moi, j'ai confiance dans le tribunal, il prendra la décision.

Pendant ce temps-là, on suit des projets tels que décrits par le projet pilote. On signifie si ça s'en écarte, que ce soit le chauffeur de taxi ou Uber lui-même, en lui rappelant leurs obligations, droits et devoirs, et les clauses s'interprètent les unes par rapport avec l'autre. Il y a des lois sur les interprétations des lois. Ce n'est pas seulement la lettre... On disait en droit : La lettre tue, mais l'esprit vivifie. Donc, on dit : Il faut regarder l'ensemble de l'esprit des contrats, mais ça, je vais laisser ça aux tribunaux. Ma job puis mon travail comme ministre des Transports, c'est de regarder ce que la loi leur exigeait, s'assurer qu'ils la respectent, et on aura aussi à aller en cour par rapport à l'esprit du fond dont... vous invoquez très bien.

Le reste des aspects, on les comprend très bien. Mon collègue de Mégantic est en train d'analyser et de mettre... il a mis en place un comité, dans lequel participe l'industrie, de la modernisation, quel est l'impact sur la rémunération des chauffeurs qui, eux, n'ont pas de permis mais qui conduisent pour les autres. Donc, de quelle façon ça a pu les avoir affectés. De l'autre côté, ceux qui avaient vraiment des permis et qui nous ont fait part, donc, de la diminution de la valeur des permis. Donc, ils vont évaluer. Est-ce qu'il y a des recommandations qui peuvent être faites concernant le volet de ces permis-là, puisque l'industrie nous en avait proposé, déjà, un certain nombre de rachats de permis? Il y en a déjà eu dans le passé, des stratégies de faîtes. Donc, à l'intérieur du même délai, mon collègue devrait être capable de nous faire des recommandations avec l'industrie pour voir s'il ne peut pas émerger des pistes de solutions pour l'impact qui peut être créé sur ceux qui sont détenteurs, comme vous l'avez bien mentionné, sur la valeur qu'ils avaient avant, pendant, puis après.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. Therrien : Vous savez que l'empathie, c'est une qualité que chaque politicien devrait avoir parce que ça nous permet de faire un meilleur travail, de savoir comment les autres peuvent se sentir quand on pose un geste ou une action. On est tous des députés ici. On le fait dans nos comtés quand les gens viennent nous rencontrer. On essaie de comprendre en quoi... qu'est-ce qu'ils ont comme problème et en quoi on peut les aider parce que c'est définitivement problématique pour eux.

Si vous étiez un chauffeur de taxi, là, puis que vous vous écoutiez parler, là, comment vous trouveriez votre ministre quand on sait que toutes les minutes qui passent, là, fait que le permis diminue? À chaque jour, leur permis diminue. Ils vont travailler, là, puis, à chaque jour, là, leur fonds de pension s'effondre. À chaque jour. Puis je pourrais vous sortir... je n'ai même pas des exemples. Je n'ai pas besoin d'exemples. Tu sais, des fois, quand ça ressemble à un chat, ça miaule comme un chat, puis ça court comme un chat, puis ça a du poil comme un chat, c'est un chat, ça. Bon, bien, quand, là, le fonds de pension des travailleurs s'égrène, là, jour après jour, comment vous, là, si vous étiez chauffeur de taxi, là, comment vous vous trouveriez comme ministre quand je vous entends dire ça? Puis je vous pose la question parce que vous êtes probablement un des ministres les plus empathiques que je connaisse.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Therrien : Alors, si vous ne voulez pas ternir la réputation des autres, là, soyez vigilants dans vos propos.

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

M. Lessard : Ça, M. le Président, je ne sais pas comment prendre ça quand on fait ce genre d'affirmation là. J'ai de la misère des fois à le suivre sur... plus qu'il est respectueux, plus que, dans le fond, il met en doute, tout le temps, le travail et l'intégrité des autres. Alors, quand vous nous avisez que... par respect, je sens que la ligne d'après, ça va être : on va en manger toute une. Alors donc, ma mère, avant la politique, elle m'a montré la politesse, M. le Président. J'essaie de l'appliquer au quotidien puis en étant respectueux des individus que je rencontre, même quand il y a des difficultés, même quand...

Je comprends pour les chauffeurs de taxi. Je les ai rencontrés avant l'élaboration du projet pilote dans les circonstances que moi, je suis arrivé. Je leur ai dit qu'on allait travailler sur trois aspects. Je comprenais leur détresse, pour d'aucuns. Ils me l'ont très bien exprimée. Il n'y a pas un groupe qui ne me l'a pas exprimé. Ils me l'ont tous exprimé, soit par groupe, soit individuellement, ce qui a posé le geste non seulement d'être empathique, mais de vraiment... puis pas seulement de la compassion, hein, travailler sur la compassion, travailler aussi sur la compensation parce que, s'il y a des impacts... c'est pour ça qu'on a mis en place le comité. Je l'ai évoqué en partant. Donc, il y a des travaux qui sont faits, qui sont déjà en cour, et puis on a un objectif de voir comment on peut faire émerger une solution pour les accompagner dans cette difficulté-là. On comprend, c'est une décision d'État. S'il y a des impacts, il faut assumer, puis on verra par quels moyens on peut le faire.

• (12 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. Therrien : Je pense que, là, c'est clair, là, la clause, la cinquième clause est quand même très claire. On a besoin, ça a l'air, de la justice pour savoir quelle position, finalement, vous allez être obligés de prendre, là, même si c'est clair. Un borgne avec un oeil crevé verrait ça, là. Moi, là, je vais vous... étant donné que ça, là, je pense que c'est clair que vous ne faites rien, là, là, j'aimerais ça vous posez des questions sur une saine concurrence parce que, là, là, étant donné qu'on est en attente, là, il y a une saine concurrence, là, qui doit s'établir entre les gens qui participent à l'intérieur... qui font le même service ou un service semblable, là. Et l'ancien ministre, M. Daoust, avait dit : «Il faut réglementer ça, a-t-il dit, en parlant de l'industrie du taxi, citant trois principes qui devraient guider la réflexion des parlementaires et des groupes qui prennent part aux consultations sur le transport rémunéré — qui se concluront la semaine prochaine à Québec, là : la sécurité des usagers, la qualité du service et les besoins d'une solution équitable dans le dossier d'Uber. On ne peut tolérer deux systèmes.»

Alors, actuellement, on a deux systèmes, O.K.? Les taxis doivent respecter les agglomérations. Ils ont obtenu leurs permis de la commission des transports en fonction des besoins de la rentabilité de l'agglomération; pas Uber. Ils doivent détenir une plaque d'immatriculation qui leur coûte 1 000 \$. Uber, ils ont juste besoin d'une vignette. Ils doivent se soumettre à un code de bonne conduite aux exigences du ministère, selon la loi n° 100; pas Uber, aucun code de discipline au projet pilote. L'inspection mécanique doit se faire par un garage recommandé et mandaté par la SAAQ pour les taxis. Aucune réglementation pour le mandataire de l'inspection mécanique. Là, je peux continuer longtemps, là.

Ça veut dire qu'en attendant, là, qu'on pend la cause au tribunal, là, on peut-u aider des gens, là, à faire en sorte qu'ils aient une concurrence qui ne soit pas déloyale? Parce que moi, je ne peux pas comprendre qu'un gouvernement laisse sur son territoire une concurrence déloyale s'affliger. Alors, est-ce qu'il y a quelque chose qu'on peut faire point par point? Est-ce que vous pouvez rencontrer les gens puis faire en sorte que chacun de ces points-là soit éliminé pour faire en sorte qu'il n'y ait plus de clivage et qu'on arrête de désavantager les chauffeurs de taxi au détriment d'Uber?, parce que ça, là, encore une fois, vous jouez sur le pain quotidien des gens qui travaillent dans l'industrie du taxi. Est-ce qu'on peut au moins avoir une action concrète et finalement d'arrimer les conditions de l'un et de l'autre, des chauffeurs de taxi et des gens qui font Uber? Est-ce qu'on peut au moins espérer ça en attendant que la cause pendante soit encore pendante?

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

M. Lessard : Bien, écoutez, à vous écouter, là, c'est les arguments... Je l'ai lu, la requête de ceux qui contestent le projet de loi. Ils invoquent ces éléments-là. Donc, on ne va pas faire semblant, là. Je comprends très bien, là. Ils sont avec nous aujourd'hui. Je comprends ce que vous faites. Ils comprennent ce qu'on fait, ils comprennent ce qu'on dit. Ils ont eu l'occasion de tester plusieurs fois devant les tribunaux, d'en faire requête interlocutoire d'urgence, etc. Il y aura une... sur le fond, il y aura de la discussion sur le fond. On a émis principes et valeurs avant de conclure une attente qui découlait de la loi. Donc, on a émis une série de... donc, de principes et valeurs qui nous amenaient à conclure une entente éventuellement. Ça sera analysé, certainement, dans le cadre de la requête.

Et puis, dans ce sens-là, là, honnêtement, je comprends ce que vous faites, là. Je l'entends très bien. Je suis expérimenté comme mes autres collègues. Ça fait des années qu'on est assis ici, sur les bancs, à entendre ce volet-là quand il y a une requête devant la cour. C'est exactement le comportement que prend le critique de l'opposition. C'est le travail que vous avez à faire. C'est correct. Je le comprends.

Mais, à partir du moment qu'on vit dans le système de droit... C'est ce qu'ils invoquent, c'est des droits, hein, parce qu'ils veulent faire valoir leurs droits à l'intérieur d'un projet de loi. Les projets de loi sont attaquables. On en a assez adopté ici ensemble, des lois. Ça n'a pas empêché ceux qui contestaient de faire valoir. C'est correct, c'est le pouvoir judiciaire, le pouvoir de révision. Et puis on est actuellement... le processus, il est enclenché. Et tous les arguments que vous me mettez sur la table sont compris à l'intérieur de la requête qu'ils demandent.

Alors, je ne veux pas paraître bête et méchant, mais je comprends très bien mon travail, qui est d'assumer, un, une responsabilité qui découle d'avoir conclu une entente qui est en vertu d'une loi qui était passé aussi au Parlement, de voir à sa réalisation, son exécution puis à son respect. Puis, pendant ce temps-là, bien, il y a une procédure devant la cour qui est légitime de leur part. Ils ont le droit de faire ça. Et puis ça sera maintenant au tribunal d'apprécier ce qui aura été fait. Mais nous, on a pris la peine, avant de conclure une entente, d'émettre une série de principes et valeurs. On a conclu cette entente-là puis on fait le suivi correctement.

Alors donc, quand même que vous reviendriez 1 000 fois... Je comprends, en plus, on a eu un comité de travail sur les différentes facettes dont vous faites part concernant le travail rémunéré de ceux qui n'ont pas de permis comme tel mais qui conduisent pour les autres, ceux qui ont acheté un permis dont la valeur a pu être affectée et la modernisation de l'industrie à même les sommes, un, qui ont été dédiées par l'État, plus les sommes qui sont versées par Uber dans ce cadre de projet pilote là. Donc, c'est l'environnement dans lequel je travaille et pour lequel, donc, on verra à la fin, là, si les paramètres ont été respectés. Mais actuellement il y a la révision du pouvoir judiciaire.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Ceci met fin au bloc, malheureusement, avec l'opposition. Il vous reste cinq secondes, M. le député, cinq secondes.

M. Therrien : Bien, écoutez, la loi, là, la loi, c'est : «Advenant le défaut de se conformer à toutes [...] règles [...] à l'une ou l'autre de celles-ci, l'entente prendra fin automatiquement...»

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. Therrien : Ça, c'est tous les moments où...

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député.

M. Therrien : ...est-ce qu'ils ont brisé le règlement...

Le Président (M. Iracà) : M. le député de Sanguinet, il ne reste plus de temps, malheureusement.

M. Therrien : ...

Le Président (M. Iracà) : S'il vous plaît! S'il vous plaît! M. le député de Vanier-Les Rivières.

M. Huot : Merci. Merci, M. le Président. Hier dans les crédits, j'ai parlé beaucoup de congestion routière. J'avais fait un lien avec, bon, le troisième lien, le transport en commun, l'ensemble des autoroutes. Je voudrais me concentrer un petit peu plus spécifiquement aujourd'hui sur ma circonscription, sur mon comté.

Je vous disais hier que j'étais le... secteur des Rivières, secteur central géographique, là, le centre géographique de la ville de Québec. Donc, les autoroutes Henri-IV, les autoroutes Laurentienne, Charest, Capitale, c'est pas mal tout dans mon comté que ça passe. Donc, peut-être plus spécifiquement, parce qu'il y a des travaux importants qui s'en viennent... qui ont été faits et qui s'en viennent sur Henri-IV, surtout Henri-IV. Si on a un peu de temps, peut-être aborder Laurentienne, là, qui est la limite est de mon comté, mais je sais que mon collègue d'Abitibi veut avoir quelques minutes aussi pour prendre la parole. Donc, peut-être aborder la question d'Henri-IV, qui a été un enjeu important, qui a été une priorité dans la région de Québec. On s'entend, là, ça fait plusieurs années qu'on en parle. Ça avait été identifié tant par la ville de Québec que par le gouvernement du Québec aussi, qu'il fallait élargir Henri-IV. Les gens qui vivent à Québec ou qui passent par Québec sont à même de le constater, l'autoroute Henri-IV, c'est un goulot d'étranglement actuellement. Même le dimanche après-midi, à deux heures, souvent en direction sud, il y a des problèmes de congestion, même en direction nord aussi avec le goulot à l'autoroute Charest quand on s'en va en direction nord, avec le goulot au boulevard Hamel quand on s'en va en direction sud. Donc, c'est un véritable problème de congestion actuellement. La configuration de l'autoroute n'est plus adaptée aux conditions de la ville de Québec actuellement. Donc, c'est pour ça qu'à partir de 2009 il y a commencé à y avoir des interventions qui ont été faites. Il y a eu tout un débat aussi, à savoir si on élargit à trois voies au complet, voie réservée ou pas voie réservée. Il y a eu toutes sortes de débats là-dessus. On a dit, même... au départ, quand ça a été annoncé, on disait que les délais... quand on en a reparlé récemment, on a dit que les délais étaient peut-être trop longs, on a essayé de raccourcir le plus possible les délais.

Donc, il y a eu quand même des choses qui ont été faites dans les dernières années, on a préparé un peu, dans le secteur du parc technologique, on a préparé l'élargissement. Quand on passe, on voit déjà qu'il y aurait trois voies de disponibles. Elles ne sont pas encore en circulation, si on veut, parce que plus loin n'a pas été terminé encore. Il faut comprendre qu'élargir l'autoroute Henri-IV, ce n'est pas élargir l'autoroute 20 où est-ce qu'on est à même le sol puis qu'on creuse un petit peu, et on élargit la voie. Il y a plusieurs viaducs, il y a plusieurs ponts, on est en hauteur, à l'occasion on doit passer en dessous à certains autres endroits. Donc, c'est quand même des travaux assez importants.

Donc, il y a les premières phases qui ont été faites, il y a des choses qui seront complétées aussi cet été. On a des choses qui vont se faire, également... je pense que c'est la ville, là, qui doit faire des choses sur le boulevard Hamel, en dessous de l'autoroute Henri-IV. Il y a des réaménagements à faire, il y a des travaux d'infrastructure à faire là aussi. Mais ce qui s'en vient, c'est la phase... appelons-la la phase II, là, la phase la plus importante, qui est assujettie à la directive de gestion sur les projets majeurs parce qu'on parle de quelque chose de quand même très, très, très important.

• (13 heures) •

Et on peut ajouter à ça, dans le même axe qui a été fait, l'autoroute Charest, qui fait partie aussi... qui est la limite sud de mon comté. Il y a eu des interventions qui ont été faites, j'en ai parlé un petit peu hier, l'élargissement vers Cap-Rouge et Saint-Augustin. De l'autre côté, en direction est, il y a des choses à faire. Et une nouveauté, là, bien, je ne sais pas si c'est une nouveauté, le ministre pourra peut-être nous le préciser, on est en béton, là, dans ce secteur-là, donc beaucoup plus durable, peut-être un petit peu plus cher au moment de la construction, mais beaucoup plus durable. Et on va voir une meilleure fluidité, évidemment, du trafic. C'est l'objectif derrière les travaux qui sont là. Mais, si je reviens à Henri-IV, on a des travaux importants pour l'élargissement à trois voies, tant en direction nord qu'en direction sud, et on doit refaire aussi l'échangeur Capitale-Henri-IV, qui est... je ne sais pas si on peut dire qui est en fin de vie utile ou presque, là, mais il a besoin de travaux très, très, très importants.

Et j'en ai parlé aussi hier, il y a la question de l'aéroport. Et on a peut-être une occasion de développer quelque chose vers l'aéroport. C'est un débat qui dure depuis longtemps dans la région de Québec, qui a été remis sur la table il n'y a pas tellement longtemps. Peut-être qu'on en parlera un petit peu plus avec les réflexions qui sont faites actuellement, là, sur l'ensemble du transport en commun à Québec. Il va falloir desservir par transport en commun l'aéroport éventuellement. Mais avec les travaux qui sont là, on a peut-être une occasion de faire quelque chose en direction de l'aéroport à partir de l'autoroute Henri-IV et de l'autoroute Charest, peut-être un prolongement. Mais il y a des choses, il faut y penser, à mon avis. Et c'est un projet qui est majeur, évidemment, pour la région de Québec.

Je vais m'arrêter là-dessus pour questionner le ministre parce qu'il y a des démarches qui ont été faites auprès du gouvernement fédéral avec Chantiers Canada, le nouveau Fonds Chantiers Canada. Je ne sais pas si on a eu les confirmations, si c'est à venir. Il y aura des annonces à faire éventuellement de tout ça, mais peut-être nous parler un peu de l'échéancier qu'on peut voir parce que, comme j'ai dit en introduction, ça a été un grand débat, là. L'échéancier, on trouvait que c'était quand même long, mais on ne parle pas de travaux mineurs. Comme j'ai dit, c'est des infrastructures quand même très importantes. Alors, peut-être un mot là-dessus, sur les échéanciers, mais sur l'ampleur des travaux. Et à terme, on peut confirmer aux gens, je pense qu'on aura trois voies de chaque côté, tant en direction nord qu'en direction sud. Et ça, on peut dire de Chauveau, le secteur Chauveau, on est près de L'Ancienne-Lorette d'un côté, Neufchâtel de l'autre. À partir de là jusqu'à l'autoroute Charest, ça sera fait. À partir de Charest jusqu'aux ponts, on est déjà à trois voies, donc, mais on parle de travaux importants. Si on parle juste des échangeurs, des échangeurs avec l'autoroute Charest, c'est là que les goulots sont très, très importants. Donc, ce n'est pas simple, de refaire ça, c'est complexe. Donc, un mot là-dessus, sur les montants qui sont prévus, les échéanciers, et le fédéral, et la vision qu'on aura globalement une fois que les travaux seront complétés.

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

M. Lessard : Alors, merci. Je vois que mon collègue de Vanier-Les Rivières, quand il parle de transport sur Québec, il s'anime. Il a une bonne compréhension du territoire, la configuration.

Évidemment, le projet dont on parle sur Henri-IV, c'est quand même un projet assez ambitieux. C'est de l'ordre d'environ 500 millions sur deux kilomètres, donc, pour permettre, évidemment, la voie, là, trois voies dans tout l'axe, donc ce qui était déjà le cas jusqu'à Charest, mais ce qui n'était pas le cas pour le reste du tracé. Donc, il va couvrir jusqu'à la sortie après, donc vers Chauveau. Donc, c'est ça quand on prend la Capitale, mais après ça la sortie qui va à Chauveau, elle va être redressée.

En général, on voit que les rétrécissements causent beaucoup de congestion. Quand on va pour prendre Hamel, les sorties sont trop courtes, ce qui fait que, nécessairement, les changements de comportement de conducteurs à la dernière minute amènent nécessairement inutilement de la congestion, ce qui fait que, dans les travaux qui ont été exécutés l'an passé, qui se sont terminés l'an passé, pour lesquels on a libéré les emprises, on a quand même prévu des travaux excédentaires qui avaient été faits dans le but de libérer les emprises pour les travaux à venir. Alors, si vous me permettez, on va peut-être aller un petit peu plus dans le détail. J'ai le sous-ministre au territoire, qui peut nous en parler.

Alors donc, sur l'échéancier, on veut démarrer cette année. Sur les montants avec le fédéral, on est en demande pour à peu près 173 millions de dollars sur un projet qui se rapproche du 500 millions. Donc, on veut commencer cette année, ce qui veut dire, donc, que l'échéancier, le montant et la durée des travaux... peut-être laisser au sous-ministre Lafaut l'occasion d'en parler, si vous me permettez, avec l'autorisation.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Alors, j'ai le consentement. Simplement vous nommer ainsi que votre titre avant de prendre la parole, s'il vous plaît.

M. Lafaut (Stéphane) : Oui. Alors, bonjour, M. le Président. Mesdames et messieurs. Stéphane Lafaut, sous-ministre associé au territoire.

Donc, au niveau des travaux pour l'élargissement d'Henri-IV, écoutez, comme disait le ministre, on a déjà débuté. Donc, dès 2014, il y a des travaux qui ont été effectués en concordance avec ceux de la ville de Québec. C'étaient surtout des travaux de parachèvement mineurs qui surplombaient la rue Rideau et aussi la rivière Lorette. On se voulait des travaux de continuité pour tout le tronçon d'Henri-IV, mais il a fallu quand même qu'on le subdivise en tronçons parce qu'il y avait d'autres importants limitrophes qui se déroulaient dans la grande région de Québec. Et, lorsqu'on a fait une modélisation du trafic et des entraves que ça aurait occasionnées, puis je parle ici de... les travaux de réfection de l'échangeur Laurentien-la Capitale, on parle aussi des travaux qui ont été effectués sur le boulevard Charest, autoroute 40. Il fallait synchroniser tous ces travaux-là pour s'assurer de minimiser les impacts sur les citoyens, surtout considérant, là, que ce sont des axes qui sont à très grande utilisation.

Donc, pour la phase II des travaux d'élargissement d'Henri-IV, on parle de travaux qui vont s'échelonner sur cinq années. Cette année, on va faire encore des travaux préparatoires, et puis les travaux majeurs visent surtout à commencer en 2018. Donc, c'est là où est-ce qu'on se situe, et on parle de travaux qui s'échelonnent facilement sur cinq ans.

Le but dans tout ça, c'est de préserver les voies aussi de circulation. Donc, on doit faire des ajustements. On va devoir être très minutieux pour maintenir deux voies de circulation dans chaque sens à mesure qu'on construit la troisième voie, et puis certainement que la troisième voie va avoir un objectif certain de faciliter puis d'augmenter la capacité.

Éventuellement, on a parlé aussi de la Capitale... pas la Capitale, mais Henri-IV en montant vers les ponts, rejoindre la tête des ponts, et puis on va aussi avoir, au fur et à mesure qu'on va travailler sur Henri-IV, des travaux d'ajustement parce qu'il va y avoir des corrections de voies qui vont se faire éventuellement à la tête des ponts pour améliorer la fluidité. Donc, ça aussi, c'est en planification pour améliorer, là, tout le trafic qui sort de Québec vers la rive sud. Donc, c'est un peu, là, les détails que je voulais faire part à l'audience.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Lafaut. M. le député de Vanier-Les Rivières, est-ce que vous aviez terminé?

M. Huot : Bien, je pourrais en parler encore longtemps, mais je sais que mon collègue veut prendre la parole, a des questions importantes à poser.

Le Président (M. Iracà) : Alors, député d'Abitibi, la parole est à vous.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Pour combien de temps?

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste 7 min 40 s.

M. Bourgeois : Bon, allons-y rondement. Merci, M. le Président. M. le ministre, c'était important pour moi de venir à cette séance des crédits parce que le rôle que joue le ministère des Transports dans une région comme la mienne, c'est fondamental. Juste pour vous donner une idée, un des premiers gestes que j'ai posés suite à notre élection, c'est de mettre en place un comité de développement économique pour le territoire du comté d'Abitibi-Est, à l'intérieur duquel participent, donc, les acteurs du développement économique. Et, à notre première séance, on a établi quelles étaient les priorités. La priorité qui a été identifiée très clairement, c'est le réseau routier, toute la question d'accès pour l'exploitation des ressources naturelles, pour le transport des personnes, des biens. Et vous n'êtes pas sans savoir que, nous, notre région dans l'ensemble, c'est-à-dire l'entrée au sud-est se fait dans le comté d'Abitibi-Est, mais à la sortie vers l'Ontario, dans le comté de Rouyn-Noranda, et la route 117, qui est la Transcanadienne, c'est un axe routier des plus importants. Je n'ai pas la chance, comme le collègue de Vanier-Les Rivières, d'avoir des autoroutes multiples. Je pense qu'on est une des rares régions du Québec qui n'en a pas, d'autoroute, pantoute. Et ce n'est pas la demande qu'on fait. Nous, ce qu'on veut, on veut avoir des routes sécuritaires qui vont permettre à la fois à nos populations de se déplacer d'une façon sécuritaire, à nos entreprises, de réaliser leur mandat de transport.

• (13 h 10) •

Et là je fais une autre parenthèse. Vous savez que c'est la route la plus courte pour desservir tout l'Ouest canadien et le Midwest américain? Il y a un avantage concurrentiel majeur à utiliser cette route-là, à la fois par rapport à la distance, on sauve plus de 110 kilomètres de trajet pour se rendre dans l'Ouest américain, mais également sur toute la question du transport hors norme. Hier, j'étais en commission parlementaire avec votre collègue des Ressources naturelles, et on parlait de toute la question des éoliennes. Les éoliennes, là, les pales et les installations, passent par notre région parce que, pour faire ce transport-là via le camionnage, c'est vraiment le réseau qui est privilégié. Et en plus c'est un axe qui nous permet de me rendre dans le comté de mon collègue d'Ungava pour aller avoir accès à tout ce qui est le grand et vaste projet que celui du Plan Nord.

Donc, vous comprendrez que les axes côtiers chez nous, c'est vraiment fondamental. Et là-dessus on a besoin du ministère, qu'il soit présent, à l'écoute et performant. Et, de ce côté-là, je tiens à souligner l'ouverture qu'il y a avec le ministère quand on a des enjeux. Je vous donne un exemple, à Val-d'Or. La ville de Val-d'Or, la 117, c'est le phénomène, hein, à l'époque, la route principale passait dans le village, qui est devenu une ville qui s'est développée. C'est la même chose à Rouyn-Noranda. Il y a des travaux majeurs qui se font actuellement pour une voie de contournement dans le secteur de Rouyn-Noranda. Nous, à Val-d'Or, déjà, il y a une voie de contournement, mais il y avait un enjeu encore pour un secteur. Et le ministère, dans son analyse au départ, nous avait offert... bien, avait offert à la ville de Val-d'Or d'installer des feux de circulation. Mais, à moins de trois kilomètres de là, il y a une mine, qui s'appelle Goldex, avec Agnico-Eagle. Il y a plus de 500 travailleurs qui se rendent là tous les jours. On a, sur la faille de Cadillac, une multitude de mines qui sont là. Puis, je peux vous le dire, à 4 h 30, 5 heures de matin, moi, là, je prends mon véhicule pour me déplacer pour aller prendre l'avion, là, il y a du trafic comme en plein après-midi. À toute heure du jour, il y a un trafic qui est important.

Donc, d'avoir des mesures qui peuvent sécuriser, pour nous, ça, là, c'est fondamental. Il n'y a rien qui doit être priorisé de façon, je dirais, plus importante que ça, de faire en sorte qu'on assure la sécurité parce que la 117, on le sait, malheureusement, c'est une route meurtrière, qui a été meurtrière trop souvent. Donc, quand on a les moyens de pouvoir influencer toute la sécurité, on doit les prendre. Et là-dessus il y a eu une entente qui s'est faite avec le ministère pour, au lieu de faire l'installation de feux de circulation, d'installer un carrefour giratoire. Ça a été démontré clairement, la sécurité est pas mal plus grande avec les carrefours giratoires.

Il y a aussi, dans la réalisation d'enjeux importants comme... Tout récemment, j'ai eu la chance de faire l'annonce de l'attribution du décret pour un projet minier fort important en Abitibi-Témiscamingue, qui était attendu depuis

longtemps, c'est-à-dire la possibilité de l'extension de la fosse de la mine Canadian Malartic. C'est un projet majeur. Je vous fais grâce de tout ce qu'il a comme impact économique, mais il y avait un enjeu : il faut déplacer la route. Il faut déplacer la route, la route 117, je vous rappelle, qui est la Transcanadienne, qui est un axe routier majeur chez nous. Et là il y a eu des discussions avec votre ministère, et on a trouvé la façon de le faire selon les règles de l'art. Mais il y a des enjeux parce que cette route-là, elle doit être réalisée dans les plus brefs délais.

Donc, c'est une entente qui a été réalisée avec votre ministère. C'est des sommes, donc, qui viennent d'acteurs externes, qui sont négociées avec votre ministère, mais pour permettre la réalisation de projets de ce type-là. Et là-dessus je vous invite à encourager l'ouverture du ministère à travailler avec les acteurs, mais à travailler dans le sens de pouvoir réaliser des projets de façon efficace, rapide, adéquate, en respectant les normes les plus élevées pour assurer la sécurité du transport, la sécurité des usagers.

Donc, là-dessus, M. le ministre, aussi, l'autre aspect, c'est que dans la programmation, chez nous, les gens ont questionné, ils ont dit : C'est le ministère qui va faire la route. Est-ce que vous pourriez clarifier cet aspect-là, très clair, comment ça fonctionne quand il y a des partenariats comme ça, parce que, dans le cas du projet, entre autres, à Malartic, à ma connaissance, ce n'est pas le ministère qui va assumer le coût de la route, c'est la mine? Rassurez-nous là-dessus.

M. Lessard : Oui. Je pense que mon collègue...

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, je veux simplement vous aviser qu'il vous reste 50 secondes.

M. Lessard : 50 secondes? Dans la programmation de 4,6 milliards sur deux ans, il y a une contribution des partenaires, qui sont parfois des partenaires municipaux, mais, dans ce cas-là, comme, exemple, le carrefour giratoire pour Val-d'Or... mais, dans ce cas-là, c'est l'industrie qui paie le coût du déplacement de la mine, donc, d'environ 50 millions de dollars. Donc, oui, c'est quelque chose à éclaircir. Je sais que, dans la programmation de ce que j'ai mis, on voyait la ventilation, mais ce n'est pas assez souvent rappelé. Donc, on peut, avec les partenaires municipaux ou l'industrie, parfois avoir à relocaliser des routes. Dans ce cas-là, c'est l'industrie qui va assumer 100 % des coûts de la relocalisation de ce tronçon-là sur la 117.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin à l'étude budgétaire.

Adoption des crédits

Le temps alloué à l'étude ces crédits budgétaires relevant du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2017-2018 étant écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix.

Une voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Ainsi, le programme... Un instant! Le programme 1, Infrastructures et Systèmes de transport, est-il adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division. Le programme 2, Administration et Services corporatifs, est-il adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division. Finalement, l'ensemble des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable et Électrification des transports pour l'exercice financier 2017-2018 est-il adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division.

Documents déposés

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition ici, à ma gauche.

La commission ajourne donc ses travaux jusqu'au mercredi 3 mai 2017, après les affaires courantes, où elle procédera à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 13 h 17)