



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 19 avril 2016 — Vol. 44 N° 64

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité
durable et de l'Électrification des transports (1)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 19 avril 2016 — Vol. 44 N° 64

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Jacques Daoust	2
Mme Martine Ouellet	4
M. Claude Surprenant	6
Discussion générale	6

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Marc H. Plante

M. Ghislain Bolduc

M. Guy Bourgeois

M. Donald Martel

- * Mme France Boucher, Commission des transports du Québec
- * Mme Dominique Savoie, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
- * M. Paul Côté, Agence métropolitaine de transport
- * M. Jocelyn Fortier, Société des traversiers du Québec
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 19 avril 2016 — Vol. 44 N° 64

Étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (1)

(Quinze heures trente-sept minutes)

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

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports pour l'exercice financier 2016-2017. Une enveloppe de huit heures a été allouée pour l'étude de ces crédits.

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

La Secrétaire : Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons débiter par des remarques préliminaires puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée jeudi, en fin d'après-midi, et donc à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ceux-ci.

Alors, il y a une entente, je crois, entre les différentes formations politiques pour que nous terminions à 18 h 30. Est-ce que j'ai consentement pour terminer à 18 h 30? Consentement? Consentement.

Alors, nous allons procéder maintenant aux remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez...

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon. Oui?

Mme Ouellet : ...presque 15 h 40.

Le Président (M. Reid) : C'est une entente entre les partis.

Mme Ouellet : C'est... Ah?

Le Président (M. Reid) : Parce qu'on savait que ça commençait peut-être avec un peu de retard.

Mme Ouellet : C'est ça, mais on n'est pas censés faire le trois heures au complet? Parce que, là, il manque un 10 minutes.

Le Président (M. Reid) : Bien, en fait, c'est que le règlement permet de faire, et c'est le sens de ce qui se passe, permet d'imputer le temps écoulé... bien, c'est-à-dire, c'est de s'assurer que le temps qui ne sera pas pris sera écoulé, considéré comme écoulé et réparti selon les mêmes règles que le temps alloué pour les questions.

Mme Ouellet : O.K., mais on est censés avoir notre trois heures.

Le Président (M. Reid) : L'entente, c'est qu'il y a une partie du temps dépassé 18 h 30 qui va être considérée comme étant écoulée, en vertu du règlement. Et c'est une entente qui a eu lieu entre les partis.

Mme Ouellet : O.K. Ce n'est pas ce que j'ai eu comme indication.

Le Président (M. Reid) : Bien, écoutez, ce qu'on peut faire, on peut revenir plus tard pour ça, pour ne pas perdre trop de temps, étant donné qu'il y a des gens.

Mme Ouellet : Oui, parfait.

Le Président (M. Reid) : On reviendra avec ce consentement, qui doit être unanime si on veut le faire comme ça.

Remarques préliminaires

Alors, je donne la parole, donc, à M. le ministre pour 17 minutes. Vous disposez de 17 minutes pour vos remarques préliminaires. M. le ministre.

M. Jacques Daoust

M. Daoust : Merci, M. le Président. Mmes et MM. les membres de la commission, merci, d'abord, de nous accueillir aujourd'hui. Si je dis « nous », c'est que, pour me seconder dans le cadre de cette étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour l'année financière 2016-2017, je suis accompagné de M. Pierre Ouellet, qui est mon directeur de cabinet, de Mme Dominique Savoie, qui est sous-ministre, M. André Caron, qui est sous-ministre associé, et ainsi que des sous-ministres adjoints, Mme Marie-France Bérard, Mme Danièle Cantin, Mme Chantal Gingras, Mme Anne-Marie Leclerc et M. André Meloche.

M'accompagnent également ou m'accompagneront, si nécessaire au cours de cet exercice, les dirigeants des organismes qui relèvent de la responsabilité du ministre, à savoir, M. Dave Leclerc, vice-président aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière de la Société de l'assurance automobile du Québec, en remplacement de Mme Nathalie Tremblay, qui est présidente-directrice générale...

Le Président (M. Reid) : ...un peu plus fort parce qu'il semble... le son ne se rend pas bien.

• (15 h 40) •

M. Daoust : Excusez-moi. Je vais enlever ça. Je vais m'entendre plus comme ça. Je m'excuse.

M. Dave Leclerc, qui est vice-président aux affaires publiques, stratégie de prévention routière de la Société de l'assurance automobile du Québec, en remplacement de Mme Nathalie Tremblay, qui est présidente-directrice générale, Mme France Boucher, qui est présidente de la Commission des transports du Québec, M. Jocelyn Fortier, président de la Société des traversiers du Québec, et M. Paul Côté, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport.

D'entrée de jeu, vous aurez sans doute noté que, depuis le 28 janvier dernier, le nom du ministère que je dirige a été modifié. En effet, le ministère des Transports est alors devenu le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Ce changement d'appellation vise à bien marquer le nécessaire tournant que notre gouvernement souhaite prendre dans le secteur des transports. Le changement de nom du ministère s'inscrit dans un cadre beaucoup plus large qui découle d'une vision d'ensemble cohérente. En matière d'électrification, cette vision structurante, responsable et mobilisatrice est clairement énoncée dans le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Ce plan, doté d'un budget de plus de 420 millions de dollars, a pour objectif de favoriser les transports électriques, tant collectifs, individuels que de marchandise, de développer la filière industrielle, de créer un environnement favorable en mettant en place un cadre législatif et réglementaire favorisant l'électrification des transports.

Au-delà de l'utilisation de l'électricité comme source d'énergie pour le transport des personnes et des marchandises, ce plan constitue également une occasion unique de mettre en valeur notre savoir-faire. Québec peut en effet miser sur une forte base industrielle en transport terrestre, une base composée d'environ 650 entreprises qui fournissent du travail à quelque 30 000 travailleuses et travailleurs. Plusieurs de ces entreprises de renommée internationale sont d'ailleurs des leaders dans leur champ de compétence. On peut penser à Bombardier Produits récréatifs, Bombardier Transport, Nova Bus, Paccar, Prévost Car et plusieurs autres. L'électrification des transports représente donc non seulement un moyen d'améliorer notre bilan en matière d'émission de gaz à effet de serre, mais aussi un moteur inestimable pour la création de richesse. À l'heure actuelle, le Québec électrique, c'est plus de 8 680 véhicules légers électriques en circulation, une position de leader au chapitre des ventes de véhicules électriques au Canada, six réseaux de recharge totalisant plus de 1 000 bornes de recharge publique, 3 000 emplois directs et indirects dans une trentaine d'entreprises spécialisées, une expertise dans des domaines de pointe, enfin, un réseau de recherche bien établi.

D'ici 2020, notre plan d'électrification vise plus spécifiquement à augmenter à 100 000 le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, à participer à la lutte contre les changements climatiques, à réduire notre dépendance énergétique au pétrole et ainsi améliorer la balance commerciale du Québec en diminuant de 66 millions le nombre de litres de carburant consommés annuellement, à contribuer au développement économique du Québec en utilisant de l'énergie produite ici même et en misant sur la création de 2 000 emplois et des investissements privés de 500 millions de dollars dans une filière d'avenir. Ce plan d'action comprend toute une série de mesures concrètes qui contribueront à faire du Québec une économie sobre en carbone. J'aurai probablement la chance de vous en énumérer quelques-unes plus tard, durant nos travaux.

Mais quelle que soit la source d'énergie utilisée, les transports reposent d'abord et avant tout sur des infrastructures sécuritaires, efficaces et de qualité. Il va donc sans dire que notre gouvernement accorde une très grande importance au maintien et à l'amélioration de l'état de ses infrastructures publiques. À preuve, il y a quelques jours à peine, j'annonçais que plus de 4,7 milliards de dollars seront investis pour la période 2016-2018 dans le réseau routier québécois. Ce montant inclut une participation financière de l'ordre de 288,3 millions de dollars de la part des partenaires du gouvernement du Québec.

Ces investissements se répartissent en fonction des grands axes d'intervention établis par le ministère, à savoir 2,4 milliards de dollars qui seront consacrés aux structures, dont 247 millions de dollars aux structures du réseau municipal, plus de 1,2 milliard de dollars qui sont destinés aux chaussées, 608,5 millions de dollars qui iront à l'amélioration du réseau et finalement 478,4 millions de dollars qui seront destinés au développement du réseau. Au total, ce sont 2 139 chantiers routiers qui seront entrepris, poursuivis ou complétés à la grandeur du territoire, des chantiers qui généreront près de 31 500 emplois directs et indirects, qui seront ainsi créés ou maintenus partout à l'échelle du Québec. Concrètement, on parle plus spécifiquement de reconstruction, de réfection ou de renforcement de quelque 1 228 structures, dont 338 sur le réseau municipal. De même, près de 3 200 kilomètres de routes, soit plus de 12 fois la distance entre Québec et Montréal, feront l'objet de travaux divers, notamment de reconstruction, d'asphaltage et de réfection de chaussée.

Comme à chaque année, d'importants projets routiers seront entrepris ou poursuivis. Je pense notamment au projet Turcot à Montréal. À ce sujet, en date du 1er mars 2016, l'avancement des coûts, c'est-à-dire la proportion des

sommes utilisées, était de 20 % sur le montant total du projet de 3 670 000 000 \$. Parmi les autres projets, mentionnons également la reconstruction de l'échangeur entre les autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne à la capitale nationale, le prolongement de l'autoroute 70 vers la Ligne-Bagot, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, ainsi que l'amélioration de la route 389 sur la Côte-Nord. Ces importants chantiers, auxquels s'ajoute une multitude d'autres projets tout aussi essentiels, constituent en fin de compte un puissant moteur économique et de création d'emplois dans toutes les régions du Québec.

L'ampleur des sommes investies témoigne de l'importance que notre gouvernement attache au maintien de notre patrimoine routier. Cela démontre aussi qu'il est tout à fait possible de stimuler l'activité économique et la création d'emplois tout en assurant une gestion rigoureuse des fonds publics.

Dans un autre ordre d'idées, le 16 mars 2015, le Canada et les États-Unis ont signé un accord sur le précontrôle pour tous les modes de transport. Toutefois, pour entrer en vigueur, cet accord doit être ratifié par les législateurs des deux pays. Le 30 août 2015, afin de s'assurer que la question plus spécifique du prédédouanement américain à la gare Centrale de Montréal et à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec progresse rapidement, le premier ministre a mandaté M. Raymond Chrétien, diplomate de carrière et ancien ambassadeur du Canada à Washington, pour agir à titre d'émissaire du gouvernement du Québec dans ce dossier prioritaire. Le premier ministre est également intervenu à plusieurs reprises auprès de décideurs américains en faveur de l'établissement de tels services au Québec, notamment lors de sa visite à Washington.

Ces démarches ont porté fruit puisque, le 10 mars dernier, le premier ministre du Canada et le président des États-Unis ont annoncé qu'une entente de principe avait été conclue. Ainsi, l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec et la gare Centrale de Montréal font nommément partie de la liste des endroits priorités pour l'obtention de services de prédédouanement américain en lien avec l'accord sur le précontrôle de mars 2015. La mise en place prochaine de services de prédédouanement à la gare Centrale de Montréal et à l'Aéroport de Québec aura un effet positif sur le commerce et le tourisme en réduisant significativement le temps d'attente lors de déplacements vers les États-Unis. Ces services agiront comme leviers économiques pour le Québec et ses partenaires.

Et, puisqu'il est question de transport des personnes, rappelés qu'une commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile s'est tenue du 18 février au 10 mars derniers. Cette commission a permis d'entendre plus d'une trentaine d'intervenants et de recevoir de nombreux mémoires et commentaires. Certains consensus se sont dégagés sur ces audiences. D'abord, le statu quo n'est plus viable. Le gouvernement doit aussi assurer le respect des obligations fiscales, augmenter les mesures dissuasives à l'égard de ceux qui font du transport illégal, autoriser une modulation des tarifs en fonction du moment de la journée, du week-end ou des jours fériés, ajuster la formation des chauffeurs et favoriser l'utilisation des applications mobiles. Au plan statistique, l'industrie du taxi au Québec, c'est 8 365 détenteurs... permis de propriétaire, dont 6 459 propriétaires ne possèdent qu'un seul permis, une couverture dans 324 agglomérations, une valeur globale estimée de 1,2 milliard de dollars pour l'ensemble des permis, un total de 26 000 chauffeurs, une proportion de 80 % du transport adapté qui est effectué par des chauffeurs de taxi.

Ces données ainsi que les diverses représentations qui nous ont été faites nous ont amenés à identifier six grands principes qui guident la réflexion actuelle, à savoir qu'il faut premièrement offrir un environnement d'affaires équitable, améliorer le service à la clientèle, assurer la sécurité des usagers, réduire l'évasion fiscale, tenir compte de la réalité des enjeux des régions, permettre une plus grande flexibilité et une responsabilisation accrue de l'industrie dans sa prise en charge. Comme je viens de le mentionner, la réflexion se poursuit. Nous pouvons néanmoins identifier les prochaines étapes, qui se résument ainsi : la présentation d'un projet de loi, l'adoption de ce projet de loi dans les meilleurs délais avec la collaboration attendue des oppositions.

• (15 h 50) •

Au chapitre de la prévention de la collusion, de la corruption et de la fraude, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est en mode vigilance et poursuit constamment ses efforts. Diverses actions ont été mises de l'avant afin d'apporter plus spécifiquement les améliorations recommandées par la commission Charbonneau. Le ministère a pris part aux travaux du comité interministériel mis en place sous l'égide de ma collègue, la ministre de la Justice, Mme Stéphanie Vallée. Le ministère contribue aussi activement à la mise en oeuvre du plan d'action annoncé par notre gouvernement le 24 mars dernier afin de répondre aux recommandations de la CEIC. Quatre recommandations parmi les 60 formulées par la CEIC concernent directement le ministère. Je suggère donc que nous passions rapidement en revue chacune d'elles ainsi que les actions mises en oeuvre pour y répondre.

La première d'entre elles est la recommandation n° 3, qui se lit comme suit : «[Instaurer] un comité d'experts indépendants chargé d'approuver la programmation du ministère des Transports du Québec pour les projets de conservation des chaussées, des structures et d'amélioration du réseau routier en fonction d'un budget décidé par le Conseil du trésor et par le ministre des Transports.» Le comité proposé dans cette recommandation a été formellement mis en place en mars 2016. Ce comité a pour mandat de valider la conformité de la programmation des projets routiers du ministère en fonction de ses objectifs de performance et de ses stratégies d'intervention. Il sera chargé d'émettre un avis sur la programmation routière à compter de la saison 2017-2019. Les experts se prononceront plus particulièrement sur les trois grands aspects de la programmation, soient la conservation des chaussées, la conservation des structures et l'amélioration du réseau routier. C'est important de rappeler que l'établissement de la programmation au ministère se fonde sur des cibles régionales et vise à assurer le maintien en bon état des structures et des chaussées. Ces objectifs établis par des spécialistes en gestion opérationnelle tiennent compte des ressources disponibles.

La recommandation n° 4 propose de «réduire les délais d'obtention des certificats d'autorisation pour l'installation des centrales d'enrobage mobiles et leur qualification à un appel d'offres afin de favoriser la concurrence dans le domaine de l'asphaltage». Signalons que les nouvelles modalités de qualification pour assurer et favoriser la concurrence dans le domaine de l'asphaltage seront en vigueur pour les contrats réalisés au cours de la présente saison de travaux. Cette nouvelle

directive relative à l'adjudication des contrats de fabrication et de pose prévoit notamment la prise en compte d'une nouvelle usine lors de l'analyse de la concurrence, la qualification d'une nouvelle usine d'enrobage tout au long de l'année.

En ce qui concerne la recommandation n° 5, qui s'énonce comme suit : «[Inciter] les donneurs d'ouvrage publics à reconnaître les produits similaires homologués par d'autres juridictions lorsque pertinent et [analyser] les exigences qui limitent le nombre de concurrents potentiels dans leur approvisionnement», mentionnons qu'à ce jour un comité directeur de l'homologation est en action. Il doit convenir des principes directeurs aux plans stratégique, fonctionnel et opérationnel de manière à s'assurer que les conditions garantissant une plus grande concurrence soient présentes.

Enfin, en ce qui a trait à la recommandation n° 23, qui suggère «d'accélérer les efforts d'accroissement de l'expertise interne au ministère des Transports du Québec afin d'atteindre les cibles établies pour 2017 et de se doter d'un plan d'amélioration pour les années subséquentes», selon les plus récentes compilations, la cible de 970 ressources supplémentaires fixée par le ministère était atteinte à 64 %. On compte ainsi 622 nouvelles ressources, dont 257 ingénieurs et 189 techniciens des travaux publics. L'engagement de notre gouvernement et du ministère de donner suite aux recommandations de la CEIC est ferme. D'ores et déjà, le ministère a déjà mis en place des mesures concrètes et significatives.

En terminant, au printemps 2015, le ministère a accueilli avec enthousiasme l'adoption de la Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification du transport voit également d'un très bon œil une éventuelle participation de la Caisse de dépôt et placement du Québec dans certains de ses grands projets. D'ailleurs, depuis l'entrée en vigueur de la loi, en juin 2015, et tel qu'établi, le ministère contribue à la planification de certains projets de la caisse. Il semble évident que d'ambitieux projets comme l'implantation d'un système léger sur rail, le SLR, d'un axe routier de la 10 sur le nouveau pont Champlain et vers l'ouest, jusqu'à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, pourraient avantageusement bénéficier de l'apport de la caisse.

À titre de ministre, je suis grandement intéressé à ce que d'éventuels partenariats se concrétisent. Je puis d'ailleurs vous assurer que j'entends suivre ces dossiers avec beaucoup d'intérêt et d'attention. Je suis intimement convaincu que les citoyennes et les citoyens du Québec pourraient tirer un double avantage d'une telle collaboration, c'est-à-dire aussi bien en termes d'amélioration de la qualité de vie qu'au plan financier.

Voilà qui complète ma présentation de quelques actions du ministère au cours de la dernière année de même que des perspectives qui s'ouvrent à nous pour l'avenir. Vous avez bien pu noter que, bien que le gouvernement soit parvenu à équilibrer son budget, les principes de saine gestion nous commandent de faire des choix responsables, réalistes et respectueux de la capacité de payer des citoyens, des choix permettant de maximiser les résultats sans jamais compromettre la sécurité des usagers ainsi que l'efficacité des systèmes de transport afin de contribuer au développement économique et social de l'ensemble des régions du Québec. Je suis maintenant disponible pour répondre à des questions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant la porte-parole de l'opposition officielle et députée de Vachon à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de 10 minutes.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui. Bien, merci, M. le Président. Je voudrais dans un premier temps saluer le ministre des Transports ainsi que toute son équipe, une grande équipe, je ne sais pas combien, mais de toute son équipe qui l'accompagne. C'est assez impressionnant, nous, de notre côté, deux, de voir toute cette grande équipe là face à nous. Saluer mon collègue de la deuxième opposition. Et donc nous sommes actuellement pour un huit heures sur l'étude des crédits du ministère des Transports. En fait, du côté du transport, le bilan, depuis deux ans, du gouvernement libéral n'est pas très impressionnant.

Du côté de l'électrification des transports, on sait, M. le Président, l'électrification des transports, là, c'est vraiment l'avenir pour le Québec, c'est du développement économique. Le ministre devrait être sensible à ça. C'est de la création d'emplois, des entreprises de chez nous. On fabrique, et j'aime toujours le rappeler, au Québec un des... puis je ne me gênerai pas, je pense, le meilleur moteur électrique au monde, fabriqué chez nous, ici, à Boucherville. On fabrique des batteries, on fabrique des bornes de recharge. On a des entreprises du côté des manufacturiers des autobus, des camions légers. On fabrique des wagons avec Bombardier. On a vraiment tout ce qu'il faut. Puis en plus, M. le Président, on a de l'électricité verte, donc, ça, c'est exceptionnel, à 99 % verte.

Puis le Parti libéral, au lieu de continuer sur la lancée que nous avons initiée au gouvernement, nous avons lancé toute une stratégie d'électrification des transports, bien, le Parti libéral coupe en deux les montants annuels que nous avons annoncés, investir en électrification des transports. Malheureusement, les libéraux n'ont pas d'ambition pour le Québec. Loi zéro émission. Si on veut électrifier, comme le dit la stratégie d'électrification des transports du gouvernement libéral, il faut avoir une loi zéro émission parce que, de toute façon, même le budget total de la stratégie ne serait même pas suffisant pour le nombre de voitures que le gouvernement libéral veut électrifier d'ici 2020.

Et, au Parti québécois, nous avons déposé le projet de loi n° 392, Loi sur les véhicules automobiles à zéro émission de gaz à effet de serre, une loi qui a été adoptée dans 10 États américains, M. le Président, représentant 30 % du marché. Il n'y a aucune raison que nous ne l'adoptions pas au Québec. Et ça fait déjà un an que c'est déposé et ce n'est toujours pas appelé par le gouvernement, alors qu'on sait qu'il y a des modèles extrêmement intéressants, qu'ils ne sont pas fournis. Je vais vous donner un exemple, M. le Président. Juste du côté de Volkswagen, il y a un modèle qui est offert dans les 10 États américains mais pas au Québec. Pas au Québec, pourquoi? Parce qu'on n'a pas de loi zéro émission. Ça a été dit directement par les représentants de Volkswagen au Salon de l'auto.

Du côté du métro, qui est une autre avenue pour électrifier les transports, bien, il y a le prolongement de la ligne bleue, M. le Président. Et qu'est-ce qu'a fait l'ancien ministre des Transports, aujourd'hui député de Marguerite-Bourgeoys?

Bien, il a mis le pied sur le frein parce que là, là, il voulait analyser des options suspendues sur rail, pas suspendues sur rail. Et là on a tout arrêté ce qui était prévu. Et là il y a eu des études, des nouvelles études qui ont été faites. Et on le savait, M. le Président, ces analyses-là avaient déjà toutes été faites, que les autres systèmes n'avaient pas le débit nécessaire pour pouvoir répondre à la demande. On a perdu, M. le Président, deux ans du côté de la ligne bleue. Qu'est-ce qui arrive avec la ligne jaune? On n'a toujours pas d'information concernant la ligne jaune.

Donc, ça, ce sont des projets structurants au niveau de l'électrification des transports. Et, du côté de la ligne jaune, il y a aussi urgence avec tous les projets de rénovation, qu'on parle du pont Champlain, qu'on parle du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Le SLR. Qu'est-ce qui est arrivé avec le SLR? Bien, récidive de l'ancien ministre des Transports, mis le pied sur le frein sur le projet du SLR parce qu'encore là il voulait regarder d'autres options, alors que toutes les études avaient été faites pour un système léger sur rail. On a perdu deux ans sur le SLR et on ne pourra pas avoir le SLR en même temps que le pont Champlain. Alors qu'on sait qu'on a des problèmes de congestion monstre entre Montréal et la Rive-Sud, ce que le gouvernement libéral a fait, c'est de mettre le pied sur le frein d'un projet qui avait été lancé et entamé avec le système léger sur rail.

• (16 heures) •

On a besoin de projets structurants en transport collectif. Ce qu'on veut, ce n'est pas un pied sur le frein, ce qu'on veut, c'est un pied sur l'accélérateur. Et ça, c'est toute la différence entre une volonté politique et de la vision dans le domaine de l'électrification des transports et des transports collectifs et pas de vision pantoute et pas de volonté politique, comme ce qu'on a pu observer jusqu'à présent.

Et, du côté de l'électrification de l'axe Saint-Michel, bien, c'est simplement un abandon du projet. Donc, encore là, du côté de l'électrification des transports, on repassera.

Du côté du transport actif, du transport par vélo, bien, ça a pris une grosse année de travail de mobilisation de l'ensemble des acteurs de la société avec Vélo Québec, avec Équiterre, une pétition de 48 000 noms, pour faire reculer le gouvernement sur le financement de la route verte. Mais au moins le gouvernement a reculé sur le financement de la route verte. Il a rétabli, un petit peu moins que ce qui avait été avant, quand même, mais a rétabli une partie du financement de la route verte.

Toutefois, sur la sécurité des cyclistes, M. le Président, sur la sécurité des cyclistes, vous vous rappelez des accidents, tristes accidents qui avaient eu lieu à l'été 2014, et on nous avait promis des améliorations puis des modifications pour la sécurité des cyclistes au Code de sécurité routière. On nous les avait promis pour il y a un an. Il y a un an, M. le Président. Ce n'était pas si compliqué que ça, là, des améliorations dans le Code de la sécurité routière pour les cyclistes. Il y a eu des comités, il y a eu des rencontres. Je me rappelle d'avoir été présente à une rencontre, là, il y avait, là, je pense, je ne sais pas, 30, 40 ou 50 personnes autour de la table. Je pense qu'il y avait des consensus qui s'étaient dégagés de ça, et toujours pas rien pour l'amélioration du Code de sécurité routière pour les cyclistes.

Du côté du transport adapté, M. le Président, le transport adapté, là, c'est pour les gens qui sont plus vulnérables, qui n'ont pas la capacité de se déplacer dans le transport ordinaire, pour les personnes handicapées, pour les personnes âgées. Et on sait qu'on va en avoir de plus en plus, des personnes âgées. Et la demande, elle a augmenté de façon extrêmement importante dans les dernières années, mais le budget a toujours été gelé. Et là il y a des représentations de la part des différents groupes représentant les personnes à mobilité réduite pour une augmentation du budget parce que ce qui s'en vient, M. le Président, c'est qu'il va devoir y avoir des choix.

Et là, pour l'instant, les transports adaptés pour les hôpitaux, c'est encore assuré, mais le transport adapté pour aller à l'école, ce n'est pas nécessairement toujours assuré, pour aller au travail et encore moins pour les loisirs. Et on sait à quel point les loisirs, pour surtout les personnes âgées mais aussi les personnes handicapées, c'est important pour les sortir de leur isolement. Et donc c'est aussi la santé, c'est des coûts en santé en moins si on réussit à sortir les gens de leur isolement. Donc, ce n'est pas des demandes futiles quand on parle de loisirs. Puis ces gens-là n'ont pas des loisirs 10 fois par semaine. Donc, c'est important, ces loisirs-là. Et là, déjà, on n'est pas capable de répondre à la demande. Et, en plus de ça, il y avait un programme pour adapter les taxis, 20 000 \$ pour adapter les taxis pour le transport adapté. Bien, ce programme-là a été coupé, et maintenant les gens n'ont droit qu'à 15 000 \$, et donc moins de taxis pour être capable d'assurer le service. Des coupures incompréhensibles.

Des coupures aussi du côté du transport collectif en région. Et je vais prendre les quelques minutes qu'il me reste pour le dossier des taxis. Je ne pourrai pas passer à côté du dossier des taxis. Le gouvernement libéral se traîne les pieds dans le dossier des taxis. Après deux ministres, après deux consultations, après deux ans de taxi illégal, toujours pas de projet de loi. On nous avait promis un projet de loi, avec l'ancien ministre, pour l'automne passé; pas de projet de loi. On nous avait promis un projet de loi pour la fin mars, puis ce n'est pas parce que, là, ça n'a pas été étudié en long puis en large, là, et toujours pas de projet de loi, M. le Président. Et ce qu'on voit, c'est que c'est le premier ministre qui n'est pas d'accord avec ses ministres des Transports, hein? Il a congédié son ancien ministre des Transports en grande partie sur le dossier des taxis. Le nouveau ministre des Transports arrive en poste, déclare aussi le taxi d'UberX illégal, annonce qu'il va nous faire un projet de loi pour la fin mars. Et je pense que ça a très bien été dans les consultations. Il y avait quand même une assez grande unanimité sur un grand nombre de sujets, mais toujours pas de projet de loi. Et on a bien compris que c'était le premier ministre qui bloquait le ministre des Transports. Et le problème, M. le Président, c'est que, pendant ce temps-là, le taxi illégal continue sur le terrain. Comment ça se fait que la loi n'est pas appliquée pour UberX et qu'elle est appliquée pour les chauffeurs de taxi? Est-ce que les chauffeurs de taxi, il va falloir qu'ils se rendent jusqu'à retenir le paiement de leurs taxes? Ça n'a pas de bon sens, M. le Président, c'est un dossier qu'il faut absolument régler.

Et, juste en terminant, je voudrais juste dire... Puis je pense que, du côté des gens du ministère, de nous envoyer des réponses aux crédits, et je vous les montre, M. le Président, une pile comme ça à 24 heures d'avis, je pense que ce

n'est pas très raisonnable. Et je pense que ce serait important que vous nous envoyiez ça un petit peu plus tôt pour que nous ayons le temps d'en prendre connaissance. C'est juste pour notre travail de parlementaire. Et j'aurai l'occasion d'y revenir, mais des questions que nous posons, qui sont pertinentes et qui nous demandent... et on dit que cette question n'est pas pertinente pour l'étude des crédits, et pas du tout de réponse, je trouve que ce n'est pas acceptable dans un cadre de travail de parlementaire qu'on fait ici, à l'Assemblée nationale. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition pour ses remarques préliminaires. Vous avez un maximum de sept minutes, M. le député de Groulx.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, j'aimerais d'abord saluer le ministre et les députés qui font partie du gouvernement et qui l'accompagnent, de même que les fonctionnaires, effectivement, qui sont très nombreux, qui travaillent d'ailleurs fort aussi ces temps-ci de l'année, qui l'aideront donc à répondre à nos questions, ma collègue députée de Vachon.

Alors, nous sommes ici aujourd'hui pour effectuer une tâche centrale à notre responsabilité parlementaire, M. le Président. Alors, plus spécifiquement, je suis ici aujourd'hui au nom de ma formation politique mais aussi de tous les Québécois pour m'assurer de la bonne gestion des programmes du ministère des Transports et des importants projets d'infrastructures dont il est responsable.

Alors, il y a juste deux points que je voudrais adresser en particulier, là, maintenant. Au niveau des cahiers, effectivement, je vais y aller dans le sens de ma collègue, ce serait fort apprécié de pouvoir recevoir les cahiers bien avant, d'autant plus qu'on entend à gauche et à droite que les cahiers sont préparés bien avant, et on ne nous les envoie que la veille. Donc, on ne peut pas rendre l'exercice aussi judicieux qu'on le voudrait. Alors, on va demander au gouvernement, dorénavant, d'assurer une plus grande transparence dans le respect de ce qu'il avait énoncé lorsqu'il a été élu et de nous permettre d'avoir une approche plus constructive en ayant le temps de vraiment lire les cahiers, d'ailleurs qui ne sont pas boudinés, rien. On reçoit ça exceptionnellement de cette façon-ci cette fois-ci. Je suis très surpris.

Maintenant, au niveau des taxis, effectivement, il y a du retard. Il faudrait accélérer les choses. On a demandé d'ailleurs aujourd'hui... on a déposé une motion, au salon bleu plus tôt, aujourd'hui, pour demander à ce que le gouvernement dépose un projet de loi avant le 15 mai prochain et pour lequel on n'a pas eu l'appui de l'opposition officielle, ce qui nous surprend énormément, d'autant plus que ma collègue pousse beaucoup pour régler les choses, mais on n'a pas eu son appui. Donc, je déplore le fait qu'on n'a pas eu d'appui, d'une part, puis que, d'autre part, le gouvernement n'aille pas assez vite au niveau du dépôt de son projet de loi qu'il nous avait effectivement promis pour le 30 mars dernier.

Alors, cela étant dit, M. le Président, notre temps est précieux et limité en ce qui nous concerne. Donc, je vais vous demander d'utiliser le temps qu'il me reste pour des questions éventuelles.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Avant de passer à la période de questions, j'aimerais qu'on règle la question du temps parce que nous avons un ordre jusqu'à 18 heures et nous avons une entente pour 18 h 30. Est-ce que ça convient? J'ai un consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Donc, alors, ça va. Merci beaucoup.

Discussion générale

Alors, je suis maintenant prêt à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un premier bloc d'échange. Mme la députée de Vachon et porte-parole de l'opposition officielle, la parole est à vous.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, déjà ce matin, les chauffeurs de taxi étaient juste ici, à côté de l'Assemblée nationale, pour sensibiliser les élus et particulièrement les ministres du gouvernement libéral à ce qui est en train de se passer. Ce n'est pas normal qu'ici, au Québec, on ait deux poids, deux mesures, et qu'on tolère déjà depuis deux ans du transport illégal. Vous savez, dans le passé, là, il y a déjà eu des tentatives de faire du taxi illégal, et les gens ont été poursuivis et arrêtés. Donc, je ne comprends pas cette tolérance-là.

Je voudrais répondre aussi à mon collègue de la deuxième opposition que nous avons proposé un amendement à sa motion pour faire en sorte que ce soient les mêmes règles qui s'appliquent à tous parce que, dans sa motion, il donnait des règles pour les gens d'UberX puis d'autres règles pour les gens de l'industrie du taxi. Et ça, nous, au Parti québécois, on n'est pas d'accord avec ça, que ce soient deux règles différentes pour les gens qui font la même chose, du transport rémunéré de personnes, ce qu'on appelle communément du taxi. Donc, on avait demandé que toutes les mêmes règles s'appliquent pour l'ensemble du transport des personnes, et malheureusement cet amendement-là a été refusé de la part de la CAQ. Donc, pour nous, ce qui est important, et je crois que c'est aussi, de ce que j'ai entendu, l'avis du ministre des Transports, c'est que ce soient les mêmes règles qui s'appliquent pour tous.

Et là moi, j'aimerais savoir du ministre des Transports, parce que, là, on a vu la semaine passée... Je trouve ça triste de voir que les chauffeurs de taxi en soient rendus à menacer de retenir leurs paiements de taxes et impôts, mais

c'est de la concurrence déloyale. Les gens d'UberX ne paient pas de taxes, ne paient pas d'impôt. Uber est dans les paradis fiscaux. Puis les chauffeurs ne paient pas de taxes, ne respectent pas les lois fiscales du Québec. Ce n'est pas normal qu'on en soit rendus là. Et là la tension sur le terrain augmente. Est-ce que le ministre des Transports a l'intention de déposer son projet de loi avant le 12 mai, qui est la date limite pour la possibilité de finaliser le projet de loi avant la fin de la session parlementaire?

• (16 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre.

M. Daoust : Merci, M. le Président. Écoutez, je reçois les commentaires des deux oppositions. On n'est pas complètement restés à ne rien faire dans le cas d'UberX parce que, depuis 2015, vous savez, il y a quand même 1 367 véhicules qui ont été saisis, et on convient que ça ne semble pas être suffisant comme mesure pour replacer la situation.

À sa base, je pense qu'il y ait un assez bon consensus qu'il faut corriger le problème. Les difficultés, bien sûr, ça tient qu'il faut qu'on aille vers les technologies nouvelles, c'est vrai, puis en même temps, vous avez tout à fait raison, Mme la députée, on n'a pas à tolérer ce qui est illégal. Et c'est pour ça qu'on veut présenter un projet de loi, un projet de loi qui va être global puis un projet de loi qui devrait être capable de régler cette situation-là. On parle d'Uber, mais Uber, pour moi, c'est un terme générique pour définir ces technologies-là, UberX, son application, bien la... d'une façon que nous considérons être illégale.

Le projet de loi, vous savez, actuellement, il est en préparation, si ça peut rassurer certaines personnes. Et il n'y a personne qui retarde là-dedans. Mais je vais vous faire une analogie. Vous savez, c'est une brique à poser. Même si vous mettez 20 maçons, ça n'ira pas plus vite pour poser la brique. Et actuellement nos meilleurs éléments au niveau du ministère, au niveau légal, sont en train de structurer cette loi-là avec le support du ministère pour qu'on la présente dans les meilleurs délais. Les meilleurs délais, pour moi, c'est quoi? C'est de les faire à l'intérieur du périmètre, là, qui ferait en sorte qu'on puisse, après en avoir été saisis, du projet de loi, le discuter de façon collégiale, comme on le fait ici, comme on le fait en commission parlementaire, puis être capables de l'adopter avant la fin de la session. La seule difficulté que j'ai dans le moment, c'est qu'il y a certains obstacles, si vous voulez, financiers dont on doit faire le tour pour être capables d'y arriver. Ce n'est pas vrai que le gouvernement va passer à la dépense, 1,2 milliard de dépenses cette année. On ne peut pas faire ça.

Alors, il faut voir comment on gère cette situation-là, mais, en soi, je pense que, quand on déposera le projet de loi, et, je vous le dis, on veut le faire dans un délai rapide, si ce n'était... si on n'avait pas ces petits obstacles-là, pour ne pas dire de grands obstacles, si on n'avait pas ça, probablement qu'il serait déjà déposé, Mme la députée. Alors, comprenons, M. le Président, qu'on n'a pas l'intention de retarder dans ça, mais on veut le faire correctement puis on ne veut pas créer un dommage plus grand que celui qu'on veut réparer. Mais, je vous répète, nos meilleurs éléments au ministère sont à pied d'oeuvre actuellement, et on devrait être en mesure de déposer ça. Mon intention, c'est de le faire dans les délais qui feraient en sorte qu'on règle le problème rapidement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Et, nous l'avons dit, nous offrons toute notre collaboration pour l'étude de ce projet de loi là, mais il y a deux choses. Il y a l'amélioration des encadrements, actuellement, du taxi parce qu'effectivement il y a des choses qui sont désuètes, et je pense que c'est le temps de moderniser un peu ce cadre-là, mais il y a aussi contrer le taxi illégal. Nous, nous avons déposé un projet de loi pour contrer le taxi illégal, le projet n° 593. Et je pense qu'on peut rapidement arrêter le taxi illégal. La ville de Calgary l'a fait. Pendant le temps qu'ils analysaient quel cadre ils allaient déposer, ils ont arrêté le taxi illégal, ils ont fait une injonction, et ça a fonctionné. UberX a arrêté son service.

Et moi, j'ai une proposition à faire au ministre des Transports. J'ai vu qu'hier le ministre des Transports a annoncé, pour la Renault Twizy, qu'il souhaitait faire ce qu'on appelle un papillon dans le projet de loi n° 76. Donc, c'est un amendement qui n'est pas tout à fait en rapport avec le projet de loi n° 76, mais pour pouvoir permettre que la Twizy puisse fonctionner en milieu urbain. Bien, moi, je vais lui proposer un deuxième papillon, au ministre. Donc, à l'intérieur du projet de loi n° 76, on est à la toute fin de l'analyse de ce projet de loi là, qu'on puisse également faire un papillon pour contrer le transport illégal, donc exactement dans la même ligne que ce que vient de nous dire le ministre dans l'introduction des crédits. C'est-à-dire, il dit : On est d'accord pour augmenter les mesures dissuasives pour le transport illégal. Donc, qu'on puisse introduire un papillon dans le projet de loi n° 76 pour, tout de suite, contrer le taxi illégal pour que, pendant que nous faisons nos discussions sur le projet de loi sur le taxi, le taxi illégal arrête de se faire dans les rues du Québec.

Et le ministre l'a dit que, du côté des saisies, ça ne fonctionnait pas. Donc, clairement, les saisies, ce n'est pas suffisant, et ça fait longtemps qu'on sait que ça ne fonctionne pas. Uber paie le montant qui est réclamé pour la saisie et prend à sa charge toutes les poursuites. Donc là, il y a des démarches, là, dilatoires pour retarder les procès. Et donc UberX continue à être dans les rues de Montréal et de Québec en particulier.

Donc, est-ce que le ministre sera d'accord d'examiner et d'adopter un papillon, un deuxième papillon? Parce que moi, je suis tout à fait d'accord d'examiner celui sur la Twizy. Il avait raison de dire qu'il espérait que, de mon côté, il y ait de l'ouverture pour la Twizy. Et donc je lui demande : Est-ce qu'il aura de l'ouverture pour avoir une mesure pour contrer le transport illégal?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée Vachon. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, M. le Président, effectivement, j'ai parlé du papillon pour être capable d'autoriser la Twizy, qui est un véhicule à basse vitesse sur les routes, 50 kilomètres et moins. Et j'ai mentionné le nom de la députée, sachant qu'elle était très proactive en matière de transport électrique. Alors, c'est dans cette perspective-là que je l'ai fait. Et, ne nous trompons pas, les autres véhicules qui sont semblables à la Twizy, la Twizy étant encore une fois générique dans tout ça...

À savoir si on peut mettre un deuxième papillon, je vous dirai simplement que je ne suis pas contre, mais, si je suis capable de régler le projet de loi plus général dans un délai court à l'intérieur de notre session, en fait, à ce moment-là, on ne collera pas deux lois sur une période de trois à quatre semaines sur le même sujet et on réglerait le problème d'une façon définitive. Et je suis à peu près persuadé, M. le Président, que, quand nous déposerons notre projet de loi, ça ne sera pas très difficile d'avoir l'aval des partis de l'opposition.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Bien, j'aimerais ça que le ministre garde plus d'ouverture pour le papillon pour contrer le transport illégal parce que, le projet de loi, on ne sait pas s'il sera déposé. Nous, on nous l'avait promis, ça fait déjà longtemps. Et le projet de loi n° 76, on sait qu'il est à l'étude et on le sait qu'on va terminer l'étude rapidement. Et ce n'est pas deux projets de loi. C'est un amendement qui se fait en trois, quatre, cinq lignes maximum. Donc, c'est loin d'être un projet de loi complet comme le projet de loi de modernisation. Donc, il peut s'adopter beaucoup plus rapidement. En fait, ça va être un amendement, ça va être un article du projet de loi n° 76. Donc, M. le Président, il y a un adage qui dit : Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras. Donc, je pense que ça ne nous empêche pas de faire maintenant l'amendement pour contrer le taxi illégal. De toute façon, ça fait deux ans qu'on devrait contrer ce taxi illégal là et que, du côté du gouvernement libéral, il y a une tolérance inexplicable. Et ensuite on travaillera sur la modernisation du cadre pour l'industrie du taxi.

Du côté du taxi, je voudrais quand même aussi mentionner que, malheureusement, le ministère des Transports n'a pas cru... je le disais un peu plus tôt, là, qu'il y a plusieurs questions sans réponse parce que le ministère du Transport juge que ce n'est pas pertinent. Je ne sais pas trop à quel titre il peut y avoir ce jugement-là. Donc là, des questions sur les taxis, la valeur des permis de taxi par agglomération, par mois, on a fait des analyses ici, en commission parlementaire, justement sur ça, et la réponse du ministère : « Cette question ne semble pas pertinente à l'exercice des crédits [de] 2016-2017. » Bien, voyons donc! Comment ça se fait, ce n'est pas pertinent? M. le ministre, comment vous pouvez endosser ce genre de réponse là?

La même chose sur la liste et copie de tous les rapports, études et avis, autres documents concernant le covoiturage commercial, hein, Uber. « Cette question est non pertinente pour l'étude des crédits 2016-2017. » C'est quoi, ça, ce genre de réponse là de la part du ministère des Transports? Moi, je trouve que ce n'est pas acceptable, M. le Président, et je pense que le ministre devrait y voir pour s'assurer qu'on puisse avoir des informations comme parlementaires. Je pense que c'est le but de cet exercice-là. Et ce genre d'information là, c'est la base pour pouvoir avoir des discussions qui sont basées sur des informations partagées. Et ça, je crois que c'est assez important.

M. le Président, j'aimerais ça aussi, du côté des taxis... il y a ici un article du 23 mars où, du côté du juge qui a... M. Pierre Gagnon, qui a refusé de remettre les véhicules aux gens qui faisaient des récidives, les chauffeurs illégaux qui faisaient des récidivistes, les récidivistes. Deuxième, troisième, quatrième, cinquième, sixième récidive. Il dit : Ça ne fonctionne pas. Et là j'aimerais que le ministre m'explique comment ça se fait que, du côté de la SAAQ, parce que c'est les avocats de la SAAQ... n'a pas fait de demande pour augmenter les amendes, augmenter les délais. Donc, on dit ici : « Peine perdue. L'avocate de la SAAQ a indiqué qu'elle n'avait pas, à ce moment, le mandat de réclamer un cautionnement plus élevé. »

C'est quoi qu'il faut qui donne ce mandat-là? Est-ce que le ministre est dans la possibilité actuellement de le donner, ce mandat-là, pour avoir une demande de cautionnement plus élevé? Je ne comprends pas que l'avocate est en attente d'avoir un mandat de je ne sais pas qui, alors qu'il y a des récidives et qu'elle le voit très clairement que le système du cautionnement ne fonctionne pas.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre.

M. Daoust : Oui, d'abord, écoutez, on va le prendre en deux parties. La première, c'est sur le fait qu'il y a des documents où on dit que ce n'est pas pertinent. Vous savez, la session des crédits budgétaires, ce sont mes 10es, trois fois à titre de parlementaire mais sept fois à titre de président de société d'État. Les crédits budgétaires, ce qu'on essaie de s'assurer, c'est que les argents qui sont confiés aux ministères puis aux ministres sont utilisés à de bonnes fins. Puis on doit, à ce moment-là, avoir une responsabilité de transparence pour expliquer à quoi ça va servir.

Quand on rentre à l'intérieur d'un processus de loi, à ce moment-là, ce n'est pas... on a, je dirais, une pratique de tolérance dans tout ça. Mais à la fin réelle de ce que sont les crédits budgétaires, ce n'est pas là pour ça. Les crédits budgétaires ne sont pas là pour faire une espèce de procès annuel du ministère, du passé. Les crédits budgétaires, ce sont les crédits pour l'année à venir. Et les crédits pour l'année à venir, bien, à ce moment-là, normalement, là, ça devrait servir à ça. Ça sert, historiquement, à toutes sortes d'autres choses, j'en conviens, mais, sur le fondamental, les crédits budgétaires, je répète, ces argents-là... il y a des sommes qui, dans le budget, sont dédiées au ministère des Transports, par exemple, puis le ministère des Transports doit expliquer comment, à bon escient, il va utiliser ces crédits-là au cours de la prochaine année. Ça n'a rien à voir avec l'industrie du taxi.

Maintenant, pour revenir à la cause plus spécifique que ma collègue soulève, nous avons, vous vous en doutez bien, des représentants de la Société d'assurance automobile qui sont ici. Et peut-être qu'avec le consentement de

mes collègues des deux partis de l'opposition on pourrait demander à la personne de la SAAQ de nous expliquer ce qui a motivé cette décision-là.

Le Président (M. Reid) : Consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Oui, allez-y, M. le ministre.

(Consultation)

M. Daoust : On va aller chercher des explications, M. le Président...

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

M. Daoust : ...et on va vous revenir.

Mme Ouellet : Ça fait que je vais poursuivre parce que, vous savez, notre temps...

M. Daoust : C'est ça, parce qu'on ne perdra pas de temps. Ça va.

Mme Ouellet : ...est extrêmement, extrêmement compté. Et je suis tout à fait d'accord avec vous, M. le ministre, c'est pour regarder vers l'avenir, mais les questions qui étaient posées, c'est des questions utiles justement pour réfléchir sur l'avenir. Ça fait que je veux quand même vous le souligner parce que ce n'est pas la seule fois où il n'y a pas eu de réponse aux questions. Il y en a quand même un bon nombre d'autres.

J'aimerais aller maintenant du côté de la Commission des Transports du Québec. Je sais maintenant qu'il y a une nouvelle présidente, d'ailleurs, qui a été nommée tout de suite, tout de suite après que Denis Lessard ait sorti un article sur le fait que Mme Boucher était en poste mais ne se présentait pas au bureau du côté de la RIO. Donc, elle a été nommée tout de suite après ça à la présidence de la Commission des Transports du Québec, déjà depuis le mois de février. Donc, j'imagine qu'elle a eu le temps de prendre connaissance des dossiers. Et j'aimerais savoir... Il y a une cause actuellement où la Commission des Transports du Québec est allée en appel concernant les taxis, les taxis, M. le Président, du côté des services de limousine de luxe. Dans la loi, il y a un libellé qui dit qu'il doit y avoir une fenêtre qui sépare le chauffeur des passagers, mais sauf pour les véhicules dont l'empâtement mesure entre 330 et 340 centimètres. Un petit peu technique, M. le Président, je suis d'accord avec vous. Et donc la Commission des Transports du Québec a jugé que les limousines ne respectaient pas ça. Mais, vous savez, M. le Président, les clients de ce genre de transport là ne souhaitent pas avoir une vitre entre eux et leur chauffeur. Et les gens des limousines sont allés en appel, au tribunal en appel... le Tribunal administratif du Québec, qui a dit : Bien non, ça n'a pas de bon sens, justement, l'application de la Commission des transports du Québec. Et la Commission des transports du Québec est allée en appel de cette décision-là.

Je comprends que la Commission des transports du Québec veuille faire respecter la loi, mais je suis assez surprise du deux poids, deux mesures sur une fenêtre, sur quelque chose qui, même selon certains experts, nuit à la sécurité pour ce genre de véhicule là, et de voir le peu d'action, du côté de la Commission des transports du Québec, à faire appliquer la loi du taxi concernant les permis de taxi, concernant le paiement des taxes par les chauffeurs de taxi, les inspections des véhicules, le fait que le tarif, du côté des chauffeurs d'UberX, ne respecte pas le tarif de la Commission des transports du Québec. Et, de ce côté-là, il ne se passe rien. Mais beaucoup d'énergie a été mise concernant la fenêtre entre les chauffeurs et les clients pour les limousines de grand luxe. Et actuellement, M. le Président, bien, il y a une décision qui a été prise et il y a une obligation pour l'ensemble de ces chauffeurs-là de se conformer, sinon ils ne pourront plus faire le service, alors que, pendant ce temps-là, les gens d'UberX, eux autres, peuvent faire du service sans aucun problème.

Moi, j'ai beaucoup de difficultés à comprendre le deux poids, deux mesures et à comprendre comment ça se fait qu'il y a autant d'énergie qui est mise par rapport à la Commission des transports du Québec sur les limousines et si peu d'énergie sur tout le phénomène du transport illégal d'UberX au Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, vous avez environ 1 min 30 s dans le bloc.

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, simplement, je pense que notre nouvelle présidente se sent capable de répondre. Avec la permission de mes collègues, je la laisserais répondre. Est-ce que ça vous convient?

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai le consentement? Consentement. Mais je vous rappelle qu'il reste une minute.

Mme Boucher (France) : Alors, simplement, Mme la députée, en deux mots, sur le jugement de...

Le Président (M. Reid) : Pardon. Oui. Est-ce que vous voulez vous nommer, s'il vous plaît?

Mme Boucher (France) : Oui. France Boucher, présidente de la Commission des transports du Québec. Alors, pour information, le jugement de la Cour d'appel a été rendu la semaine dernière, le 13 avril, et la Cour d'appel a donné

raison à la commission dans ce dossier-là en s'appuyant, notamment et entre autres, sur l'interprétation qu'elle a faite de l'article 25 de la réglementation sur le service de transport par taxi. Donc, effectivement, nous avons porté la cause en appel parce que nous estimions que les intimés dans cette cause-là ne respectaient pas la réglementation actuelle. Et la Cour d'appel nous a donné gain de cause.

En ce qui concerne maintenant l'application ou les infractions, en fait, qu'on peut reprocher aux transporteurs par limousine ou par taxi, la commission est un tribunal, comme vous le savez, et nous ne sommes pas chargés de veiller, par exemple, aux sanctions qu'on pourrait imposer aux chauffeurs. Ça relève plutôt du bureau du transport... du bureau du contrôle routier, excusez-moi.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre, vous voulez rajouter quelque chose? Il reste quelques secondes à peine.

M. Daoust : Non. Ça va.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci. Ça va terminer le bloc. Nous passons maintenant à un bloc côté gouvernemental. M. le député de Maskinongé.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, permettez-moi tout d'abord de saluer M. le ministre et l'ensemble de son équipe, Mme la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon, M. le député de Groulx, mes collègues le député de Mégantic, le député de Dubuc ainsi que le député d'Abitibi-Est.

Donc, M. le Président, vous comprendrez que, cet après-midi, j'utiliserai le temps qui m'est dévolu afin d'apporter deux dossiers qui me tiennent particulièrement à coeur, deux dossiers qui émanent, un, de ma circonscription, mais l'autre de ma région rapprochée. Ces deux dossiers touchent beaucoup de gens et ont fait le cas de nombreux articles de journaux et aussi attirés l'attention de nombreux médias durant les dernières années.

Alors, le premier dossier, M. le Président, que je veux parler, c'est le dossier de contamination de puits de résidence par le sel de déglacage sur l'autoroute 55, plus précisément dans la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès, située dans mon comté. Donc, vous comprendrez, M. le Président, que, depuis deux ans, les citoyens s'étaient plaints ou avaient porté à l'attention au ministère une grande problématique qui était une problématique de salinité de l'eau. Donc, l'eau des puits, puisqu'il s'agit de puits individuels par résidence, avait de plus en plus un goût salin, même à un tel point, M. le Président, à ne plus être consommable, là, par les citoyens.

• (16 h 30) •

On se plaignait aussi, depuis quelques années, de la dégradation des installations sanitaires, je vous dirais, des résidences, tant au niveau des tuyaux qui amènent l'eau aux lavabos ou même des installations, comme le chauffe-eau ou ces choses-là, qui étaient beaucoup détériorées et que la corrosion allait trois fois ou même quatre fois plus vite que dans des résidences traditionnelles à cause de la salinité de l'eau. Et j'ai mon collègue de Mégantic qui pourrait vous expliquer le processus scientifique à ce niveau-là. Malheureusement, je n'ai pas les qualifications pour vous l'expliquer, mais, pour avoir été visiter ces résidences-là et avoir côtoyé les citoyens pendant de nombreux mois, je peux vous dire que c'est des inconvénients permanents.

En plus, M. le Président, on sait qu'en secteur rural il est plus difficile de dire : Bien, il y a six solutions qui s'offrent à vous. Le tuyau s'arrête à telle distance de vos domiciles. Dans ce cas-là, malheureusement, l'eau ou l'approvisionnement en eau potable municipalisée est assez éloigné du secteur touché par la salinité de l'eau de l'autoroute. Par contre, je tiens, M. le Président, par la même occasion à remercier les gens de nombreux ministères qui aussitôt que la problématique s'est fait savoir, aussitôt que les gens ont interpellé tant notre gouvernement que les municipalités, se sont mis à pied d'oeuvre pour travailler, pour répondre aux citoyens et aussi pour rassurer au niveau du danger sur la santé des gens.

Donc, j'aimerais remercier les gens de la Sécurité publique, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques ainsi que les gens de Santé publique, des directions régionales de la Mauricie, sans oublier la direction régionale du ministère des Transports, Mauricie—Centre-du-Québec, qui ont fait un travail extraordinaire, qui ont accompagné les gens victimes tout au long du processus où on trouvait le responsable de ce dossier. J'aimerais tout de suite aussi faire la distinction, ce qui est important puisqu'on est... je parle présentement du dossier des résidences et non d'un dossier qui est présentement judiciairisé. Donc, c'est bien important pour mettre les choses claires. Donc, on parle du dossier des résidences qui sont contaminées au sel d'autoroute.

Je veux vous dire que, M. le Président, durant les deux dernières années, il y a eu de nombreuses rencontres, aussi de nombreuses analyses d'eau qui ont été effectuées par le ministère des Transports et par leur direction afin de vérifier si c'est bien... et si ce n'était pas seulement que passer suite à la crue des eaux ou au printemps, suite à la fonte des neiges. Mais malheureusement on constate que, dans cette situation-là, le sel persiste dans les sols et fait que ce qui pourrait n'être seulement que passer, quelques jours annuellement, est une situation qui dure sur un très long laps de temps, même qu'il ne réussit pas complètement à s'effacer, malgré, mettons, exemple, la saison qui passe, donc en septembre, octobre, tout ça, et même novembre. Donc, ça donne des inconvénients permanents à ces résidences.

Ce que je dois vous dire aussi, c'est que le ministère a étudié et regardé avec les citoyens quelles seraient les solutions envisageables pour remédier à cette problématique-là, quelles seraient les solutions qui pourraient être acceptables pour les citoyens, premièrement, M. le Président, pour avoir de l'eau de qualité et, deuxièmement, pour en finir avec le sel — on dirait quasiment que je fais une publicité pour la santé — parce que c'est nocif, mais surtout, dans leur cas, c'est corrosif et non consommable.

Donc, le ministère a évalué et regardé avec les citoyens deux possibilités. La première possibilité est une possibilité à osmose inversée — puis là, M. le député de Mégantic, si, à un moment donné, je dis des choses, vous

pouvez me reprendre, il n'y a pas de problème — c'est une possibilité à osmose inversée. Par contre, la population du secteur n'était pas favorable à ce type de système là. Donc, de notre côté, ce qu'on a regardé en collaboration avec les gens de la municipalité, c'est s'il y avait des possibilités d'alimenter, via un réseau d'aqueduc municipal, les citoyens du secteur. Présentement, M. le Président, je vous dirais que c'est la seule et unique solution qui semblerait acceptable pour les citoyens et aussi la seule et unique solution qui permettrait de résoudre à long terme la problématique vécue par les gens du secteur à Saint-Étienne-des-Grès.

Par contre, ce qu'il faut dire, c'est qu'il y a plusieurs étapes à franchir avant d'arriver à une alimentation municipalisée. Donc, à ce niveau-là, la première étape, c'est que la municipalité, présentement, recherche l'eau, donc doit trouver de l'eau et doit trouver de l'eau en quantité et en qualité pour permettre non seulement d'alimenter leurs résidences déjà alimentées, mais aussi permettre d'alimenter ces nouvelles résidences-là qui représentent... et il y a des preneurs plus grands à ce niveau-là.

Deuxième problématique suite à retrouver l'eau, c'est d'acheminer le réseau jusque du côté de la 55, donc de l'autre côté du village principal, pour que les gens soient desservis. Je sais que le ministère a collaboré et a entretenu des échanges. Et je tiens à souligner le président ou le responsable du comité des citoyens, qui est M. Paul Langevin. Je tiens à souligner son engagement et son travail avec des nombreux citoyens qui ont eu des rencontres, qui ont donné le suivi aux résidences, qui ont expliqué et qui ont effectivement aidé à transmettre l'information, ont aidé à passer le relais entre les différents ministères et les citoyens. Donc, je tiens à les remercier aujourd'hui.

Donc, ma question, M. le Président, au ministre est simple et en même temps complexe. Ma question est : À quel point le ministère souhaite poursuivre ses démarches? Parce qu'on sait que c'est des coûts très onéreux et, d'un autre côté, M. le Président, on sait que, dans les programmes quand les résidences ne sont pas en périmètre ou pour un prolongement comme ça, les subventions d'autres ministères sont plus difficiles. Donc, j'aimerais savoir quel est le type de règlement qui pourrait être possible entre le ministère des Transports, et les citoyens, et les municipalités.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Maskinongé. M. le ministre.

M. Daoust : Oui, M. le Président. Écoutez, le ministère des Transports est très conscient des répercussions qui découlent de la présence de chlorure de sodium dans l'eau potable dans le secteur qui est situé à l'est de l'autoroute, à Saint-Étienne-des-Grès. Et le ministère a mis sur pied un comité avec la municipalité, avec la Direction de la Santé de la Mauricie, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques — député de Maskinongé, d'ailleurs, vous en faites partie — et des représentants des citoyens pour regarder les différentes solutions.

La ville aussi a confié deux mandats pour l'évaluation des besoins en eau, et l'échéance de ce premier mandat là est en avril 2016. L'autre, c'est pour chercher une source autre d'approvisionnement en eau, qui viendrait à échéance en octobre 2016. Alors, les rapports, bien sûr, de ces deux mandats-là sont attendus aussi avant qu'on puisse prendre les décisions. Mais il y a une chose que je peux vous assurer, M. le député, c'est que le ministère va apporter sa juste contribution pour établir une eau de qualité dans ce secteur-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Maskinongé.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le ministre. Écoutez, cette réponse va surtout rassurer la population. Et je vous remercie de votre ouverture. Depuis votre arrivée en poste au ministère, vous avez fait preuve d'une grande ouverture, tant dans ce dossier-là que d'autres dossiers. Alors, je salue votre travail et celui de votre équipe à ce niveau-là.

M. le Président, je vais poursuivre avec une autre question, et vous allez voir que j'ai beaucoup de suite dans les idées puisqu'on va suivre l'autoroute 55, on va traverser le pont Laviolette et on va tomber sur la rive sud, dans la région du Centre-du-Québec, mais on est toujours sur la même autoroute. Et là on va vous parler, à ce moment-là, M. le Président, de problèmes ou de demandes faites par la population, de demandes constantes faites pour le dédoublement de l'autoroute entre le secteur Sainte-Eulalie et l'autoroute 20 ou Bécancour, là, tout dépend de quel côté on se situe.

Donc, M. le Président, on se rappelle que ce tronçon de l'autoroute 55 a été inauguré en 2006 par le précédent gouvernement, et le secteur Sainte-Eulalie-Bécancour dispose juste d'une voie unique qui rencontre, donc, à ce niveau-là dans chacune des directions et compte quatre intersections à niveau à ce niveau-là. On constate aussi, M. le Président, que la longueur de la route est de 25,6 kilomètres, et il n'y a aucun terre-plein central qui peut empêcher les accidents à ce niveau-là. On dénote, depuis l'ouverture officielle de ce tronçon d'autoroute, qu'il y a eu plus de... il y a eu 12 accidents mortels ayant fait 16 victimes différentes.

La communauté d'affaires, les citoyens, les maires, plusieurs personnes se sont mobilisés tout au long des années afin de demander le doublement parce que, de un... pour des raisons de sécurité et aussi parce que les citoyens et la population du Centre-du-Québec nous informent, et nous disent, et font valoir comme argument qu'il y a plus de 10 000 par jour, je vous dirais... débit journalier moyen de 12 000 véhicules par jour qui circulent sur ce tronçon d'autoroute là.

On sait, M. le Président, que c'est aussi l'axe qui relie la Mauricie avec le Centre-du-Québec mais non seulement Mauricie avec le Centre-du-Québec, mais aussi l'autoroute 40 avec l'autoroute 20. Donc, une autoroute, je vous dirais, essentielle pour le développement économique, pour l'attraction d'entreprises mais aussi pour la venue des travailleurs, tant d'un sens que de l'autre. Et tous ceux qui connaissent bien la région Mauricie—Centre-du-Québec savent que les travailleurs, tant du côté de Bécancour, même du côté de Drummondville, proviennent de diverses régions dans la Mauricie, de diverses villes en Mauricie et au Centre-du-Québec. Je prends juste exemple que, dans ma circonscription, plusieurs travailleurs, plusieurs citoyens travaillent à l'extérieur de ma circonscription et travaillent donc à Drummondville ou même à Bécancour.

• (16 h 40) •

À ce niveau-là, j'aimerais savoir, parce qu'on sait que le ministère s'est penché sur cette question-là plusieurs fois, il a été interpellé aussi à de nombreuses reprises par les maires, je le disais tantôt, mais aussi plus récemment, et je vous dirais qu'en mars 2016... plus récemment par un rassemblement des gens d'affaires fait par la Chambre de commerce et d'industrie Coeur-du-Québec, donc, qui, eux, stipulait l'importance d'agir et d'effectuer le dédoublement de ce secteur-là. Et on peut voir aussi même... il y avait les trois présidents des chambres de commerce du Centre-du-Québec, là. J'en ai nommé seulement qu'un, mais il y avait les trois chambres de commerce du Centre-du-Québec qui étaient, à ce moment-là, porte-parole et qui interpellaient le ministère des Transports à savoir s'ils allaient effectuer le dédoublement.

Donc, j'aimerais savoir, M. le Président, quelles sont les actions qui sont prises par le ministère, de un, pour assurer la sécurité des citoyens, mais aussi, M. le Président, quels sont les moyens concrets qui peuvent donner espoir ou ne pas donner espoir aux citoyens du Centre-du-Québec?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Maskinongé. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, M. le Président, depuis 2011, il y a eu un bon nombre d'interventions ponctuelles qui ont été faites pour améliorer la sécurité routière, qui ont été réalisées sur cette portion-là, si vous voulez, de l'autoroute 55. En fait, entre autres, et ce n'est pas petit, il y a un échangeur qui impliquait des investissements de l'ordre de 43 millions de dollars qui a été fait à la hauteur du boulevard des Acadiens. Les usagers, aussi, de l'autoroute 55, depuis la fin de 2013, peuvent circuler sur un pont d'étagement qui enjambe le boulevard en disposant de... et c'est important parce que ça démontre bien la volonté d'aller dans cette direction-là, pont d'étagement qui a quatre voies séparées par un terre-plein central. Alors, il y a d'autres mesures aussi qui ont été déployées dès 2011, par exemple, la mise en place des bandes rugueuses au centre des voies puis les panneaux clignotants qui indiquent que la route est bidirectionnelle. Ce sont toutes des mesures de sécurité.

Maintenant, en 2016, cette année, le ministère va amorcer la construction de certaines voies de dépassement dans le secteur de l'intersection de la route 226 à Saint-Célestin, un investissement de 3,5 millions. Vous savez, M. le Président, quand on commence à faire des voies de dédoublement puis on commence à ajouter des voies... Mais, à défaut de tout faire ça d'un seul coup, parce qu'on est très sollicités sur nos réseaux routiers, si je répondais à toutes les demandes d'autoroute, et de prolongement, puis d'améliorations qui seraient faites, on aurait un budget qui serait à peu près deux fois celui que nous avons actuellement, pas pour le transport mais pour l'ensemble du gouvernement. Puis après ça il faut les entretenir. Alors, moi, à chaque fois que je vois, dans un projet, des zones de dépassement, c'est une troisième voie qui s'installe en attendant une quatrième voie.

Maintenant, je sais aussi qu'il y a eu des démarches qui ont été faites par les chambres de commerce, les trois chambres de commerce, ça a été publié dans *Le Nouvelliste* de Trois-Rivières, où on demandait une rencontre avec le ministre des Transports pour en discuter. Et je suis toujours ouvert à rencontrer des groupes comme ceux-là. Dans ce contexte-là, mon cabinet a organisé une rencontre avec les chambres de commerce. Et très bientôt, lundi prochain, en fait, je rencontrerai à mon cabinet les chambres de commerce concernées pour discuter avec eux. Il n'y a rien comme avoir les intervenants locaux pour nous expliquer exactement les problématiques qui entourent ces projets-là. Mais je vous rappelle que, et simplement quand on a parlé du budget de 4,7 milliards qui a été annoncé récemment, il y a à peu près 10 % de notre patrimoine routier existant qui est réparé. Et chaque fois qu'on construit, après, il faut réparer et entretenir.

Alors, il est évident aussi que je ne peux pas tout faire d'un coup sec, mais il est clair que, quand on commence à élargir, on s'en va tranquillement dans cette direction-là. Et le pont d'étagement, lui, est à quatre voies, il est donc prévu pour une autoroute qui sera à quatre voies.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Maskinongé.

M. Plante : ...de temps, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Quatre minutes.

M. Plante : Quatre minutes. Donc, merci beaucoup, M. le ministre, de votre réponse. Ce que je comprends bien... et j'aime beaucoup le message d'espoir que vous lancez aux gens de la région du Centre-du-Québec et je suis sûr que vous aurez une très bonne rencontre lundi prochain à ce niveau-là parce que, dans le fond, ce que vous nous dites, si j'ai bien compris, c'est que, dans le fond, le ministère s'affaire déjà à régler des problèmes pour la sécurité des gens, donc en faisant des voies de dépassement, et tout ça. Et ce qui est bon signe, c'est que, comme vous dites, Paris ne s'est pas construite dans une journée, mais qu'à chaque fois qu'on fait une amélioration, qu'à chaque fois on tend vers ajouter ou investir, on s'en va vers la bonne direction. Et je pense que ça, ça va donner un signal positif aux gens de la région.

Et vous l'avez dit, mais vous en avez bien parlé, mais vous avez parlé du pont d'étagement qui passe dessus l'échangeur au-dessus du boulevard des Acadiens, qui sont des travaux qui sont réalisés présentement, des travaux où effectivement, M. le Président, comme le ministre l'a mentionné... à quatre voies. Ce qui donnait le grand espoir et ce que les gens se réjouissaient tout de suite quand ils ont vu des travaux et qu'ils ont vu les plans et devis lors de l'annonce de cet échangeur-là parce qu'ils voyaient tout de suite les quatre voies et ils se disaient : Bien, écoutez, c'est un très bon début. Et ce que j'ai entendu de votre part, M. le ministre, c'est que ce début n'est pas juste une illusion, c'est aussi une vérité. On continue à faire des améliorations sur la route. On continue à s'affaire à ce que les accidents soient moins présents, à ce que la sécurité des gens soit considérée. Mais aussi, M. le Président, ce que j'ai bien apprécié dans la réponse du ministre, c'est toujours son ouverture et sa volonté de travailler avec les régions, ce qui est très important. Et je pense

que les gens du Centre-du-Québec, ce qu'ils nous demandaient et ce qu'ils disaient, c'est non seulement que pour la sécurité, mais aussi un indice ou un axe de développement économique important, majeur pour nos régions.

Donc, M. le ministre, moi, je terminerai mon intervention et je pense que, le peu de temps qu'il reste, on pourra le reporter sur notre autre bloc. Mais je terminerai mon intervention en vous disant merci, merci d'être à l'écoute des régions et merci surtout de faire preuve de cette ouverture dans de nombreux dossiers. Donc, merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Maskinongé. M. le ministre, est-ce que vous vouliez faire un commentaire supplémentaire? Non?

M. Daoust : Non, ça va aller, ça va aller très bien.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous passons maintenant au premier bloc réservé au deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je commencerais, si vous permettez, par des questions au niveau des radars photo. Alors, le ministre justifie le choix des emplacements des radars photo par les taux d'accidents et les plaintes enregistrées. Or, il s'avère que, pour la région périphérique de Québec, par exemple, le taux d'accidents par 100 000 véhicules est en moyenne, pour les 46 emplacements, de 0,769, mais, seulement, 33 emplacements ont un taux sous la moyenne. Alors, certains n'ont même connu aucun accident au cours des dernières années. De plus, suite à une demande d'accès qu'on a faite, le ministre nous informe qu'il ne détient aucune plainte pour les emplacements sélectionnés malgré qu'il s'agisse d'un des motifs évoqués pour justifier ses choix. Alors, ces informations nous portent à conclure que certains emplacements dont l'activation a été faite en octobre 2015 ont été sélectionnés avant tout pour des raisons financières. Alors, comment le ministre justifie tout ça?

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

M. Daoust : Alors, écoutez, M. le Président, je peux vous dire que, quand je suis arrivé au ministère, j'ai posé le même genre de questions et, de façon surprenante, j'ai eu des réponses qui m'ont, je dirais, satisfait.

Dans un premier temps, vous savez, ce n'est pas installé de façon arbitraire. Il y a des motifs en arrière de ça. Et un des motifs qu'on oublie souvent, puis je ne connais pas plus spécifiquement la situation dans laquelle vous êtes, mais souvent les radars photo vont être dans des endroits où ils sont plus accidentogènes, ce qui veut dire qu'il y a eu plus d'accidents. Vous me dites que ce n'est pas le cas, bon. La sévérité des accidents aussi, quand il y en a, va entrer en considération.

Et un des facteurs qu'on oublie souvent... et il y a eu un célèbre radar, on se souviendra, quand on sortait de la ville de Montréal puis on se dirigeait vers le pont Champlain, qui a été très, très, très payant. Ce radar-là, il a été installé là, pourquoi? Parce que c'est à peu près impossible pour un policier d'arrêter puis de donner une contravention. Alors, il faut regarder aussi la capacité d'une automobile d'intercepter, et de faire cette interception-là, et de donner une contravention, quand ça s'applique, tout en le faisant de façon sécuritaire. Et, à certains moments, il y a des sites comme ça qui sont plus sujets à des dépassements et qui doivent quand même recevoir des contraventions par les personnes qui en abusent.

Dans la ville de Québec, par exemple, la ville de Québec a fait le choix de surveiller un nombre élevé de sites sur l'ensemble du territoire de l'agglomération puis d'expérimenter l'utilisation d'appareils mobiles dans neuf secteurs en milieu résidentiel, voyez-vous, avec des zones qui, dans certains cas, baissent. Mais, dans les secteurs résidentiels, c'est difficile. Alors, on prend à ce moment-là des systèmes mobiles. Et une des choses qui est fascinante sur les radars, vous le remarquez certainement, je conduis moins, mais quand je conduisais, quand on me disait qu'il y en avait peut-être un, on a une tendance à ralentir un peu.

• (16 h 50) •

Alors, les radars mobiles ont quand même cet effet-là. Et ce qu'on remarque, vous savez, c'est qu'il y a eu une baisse du taux de mortalité, au Québec, qui est importante par différentes mesures qui ont été prises. Et là mon ministère me corrigera si je n'ai pas les bons chiffres, mais je pense qu'au début des années 60 on avait à peu près le tiers du nombre de porteurs de permis de conduire, si ce n'est pas le quart de ce qu'on a actuellement. Il devait y en avoir à peu près 1,5 million, si je ne me trompe pas, alors qu'aujourd'hui on en a plus de 5 millions, au Québec, des gens qui ont des permis de conduire. Et le nombre d'accidents était de plus de 2 000, alors qu'aujourd'hui il est moins de 400. D'accidents mortels, j'entends.

Alors, ce que ça veut dire, c'est que ces méthodes dissuasives là fonctionnent. Et je vous répète qu'il n'y a pas beaucoup de radars au Québec, ce qui veut dire que, s'ils sont installés à quelque part, il y a certainement, pour un radar spécifique, un motif pour lequel ce site-là a été choisi. Mais je n'ai pas le détail de chacun, mais on pourra en discuter, si vous voulez, en dehors de tout ça. Je ne pense pas, là, qu'on essaie d'attraper pour attraper le monde.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Permettez, je voudrais continuer à en discuter maintenant. Alors, vous avez fait état de taux d'accidents et de plaintes enregistrées dans vos propos, puis là n'est pas ma question, de cas où il y a effectivement des accidents. Je parle de cas où il n'y a pas d'accident et il n'y a pas de plainte d'enregistrée, puis on installe ces systèmes-là, puis ça génère des revenus voire même stratosphériques. J'aimerais qu'on... En fait, contrairement aux arguments qui étaient énoncés pour l'implantation de ces radars-là, il y a une dichotomie, là. Il n'y a pas de taux d'accident puis il n'y a

pas de plainte. Ils sont installés puis ils génèrent des revenus. C'est là-dessus que je voudrais que vous commentiez, M. le ministre.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, ce que je comprends, c'est qu'il y a différents sites qui sont considérés, mais, souvent, les villes, les municipalités, parce que le territoire du Québec est entièrement municipalisé, vont cibler les endroits où elles considèrent que ce serait plus approprié. Et une fois que cette présélection-là, j'appellerais ça comme ça, a été faite par la municipalité, à ce moment-là, il y a un comité d'experts, qui est composé de gens, bien sûr, du ministère des Transports mais aussi de la Sûreté du Québec... et avec les villes concernées. Et, à ce moment-là, on choisit les sites en fonction de critères précis qui vont être, par exemple, comme je le disais tantôt, le nombre d'accidents liés à la vitesse ou simplement des passages interdits sur les feux de circulation.

Vous savez, il y a une expression qui dit : C'est un accident qui cherche une occasion d'arriver. Quand on voit des gens qui, à répétition, passent sur des feux de circulation, c'est une question de temps avant que ça se produise. Je peux vous dire que du 15^e étage, où je demeure, à L'Île-des-Soeurs, l'intersection en bas, le stop que je vois de chez moi, une auto sur deux ne le fait pas. Et, de temps à autre, bien, on voit un policier qui est installé là. Puis vous allez me dire que c'est très payant pour lui puis qu'il n'y a pas d'accident. C'est vrai, mais, un jour, il va en arriver un.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Alors donc, on comprend que c'est beaucoup pour l'argent, finalement, ou voire essentiellement pour l'argent. Je vais vous amener sur des cas plus particuliers où on démontre une explosion des revenus en 2015. Alors, dans le document que vous aviez déposé, le rapport d'évaluation, là, alors, si on va à la page 32, alors on fait état des constats signifiés et puis des revenus générés. Alors, ça soulève des questions. Si on regarde au niveau des sites, Lévis, autoroute 20, collecteur, si on regarde au niveau des constats, par exemple, il y avait une stabilité relative des constats, autour de 2 000, 3 000, puis, en 2014, il y en a eu 5 500, tout près. Et les revenus des années antérieures variaient autour de... l'année d'avant, à peu près à 200 000 \$, puis on est tombé au-delà de 500 000 \$ en 2014.

Qu'est-ce qui justifie des croissances aussi élevées que ça? Alors, on parle de 154 %, là, de hausse, ce qui est très élevé. Le suivant, justement, Atwater, autoroute 15, on parle de 58 % de hausse. Puis, si je vais à Boucherville, là, on parle de plus de 200 % de hausse. Alors, qu'est-ce qui justifie qu'il y ait autant de constats qui soient émis, et puis donc comment on applique, finalement, la réglementation? Qu'est-ce qui justifie ça, M. le ministre?

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx, parlez au président, s'il vous plaît. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Alors, écoutez, d'abord, là, quand il y a une contravention qui est enregistrée par ces systèmes-là, là, il y a un jugement qui est porté sur ça. Il y a un certain nombre de ces contraventions-là qui ne paraissent jamais, si vous voulez, qui ne sont jamais envoyées aux personnes que le radar a attrapées, si vous voulez. Mais une des choses que peu de gens savent ou qu'on oublie souvent, c'est que ces revenus-là ne vont pas aux municipalités. Ces revenus-là sont dans un fonds qui ne sert qu'à améliorer la sécurité routière. Alors, il ne faut pas penser, là, que le gouvernement du Québec a une nouvelle source de revenus. Le but, il n'est pas ça. Le but, c'est de diminuer les accidents sérieux ou mortels, de diminuer, si vous voulez, ces affaires épouvantables là qui se produisent sur les routes. Et je vous répète que tous les revenus destinés à ces photoradars-là sont utilisés pour des fins d'amélioration à la sécurité sur les routes du Québec. Alors, il ne faut pas penser, là, que le gouvernement du Québec s'est créé un nouveau fonds avec ça, au contraire, et ils sont utilisés à cette fin-là uniquement et ils ne peuvent pas être utilisés à d'autres fins que celle-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Je reviens à mon étonnement au niveau de la forte croissance des revenus générés par les trois sites que j'ai mentionnés tantôt. Alors, M. le ministre, j'ai de la misère à croire qu'on ne parle pas ici de trappes à tickets, finalement, parce que l'impact au niveau des accidents, là, il n'y a pas de corrélation entre les accidents puis le volume, en fait, que vous générez de revenus de ce côté-là.

Mais ma question, finalement, c'est que... Avez-vous des explications? Ces gens-là, qui conduisent puis qui se font arrêter comme ça, est-ce qu'ils sont plus contrevenants qu'ils ne l'étaient l'année d'avant? C'est quoi, la dynamique qui s'opère pour qu'il y ait une si forte croissance des revenus?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Avec le consentement de mes collègues des oppositions, je proposerais que la sous-ministre, Mme la sous-ministre, apporte une réponse à ça parce que ce programme-là est administré par le ministère.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement? Consentement. Alors, voulez-vous, Mme la sous-ministre, vous nommer, votre position, et répondre?

Mme Savoie (Dominique) : Oui. Bonjour, M. le Président. Dominique Savoie, sous-ministre, ministère des Transports, Mobilité durable, Électrification des transports. C'est sûr qu'on fait un suivi sur une assez longue durée des

accidents, des comportements avant l'implantation des radars photo et des comportements après. Donc, on voit souvent une amélioration importante des comportements, mais on est toujours dans la phase de déploiement, on est dans la phase 2 de déploiement des projets. Et effectivement tous les revenus vont être utilisés pour des projets d'amélioration au niveau de la sécurité. Mais le ministère est encore à monitorer la situation avant et après le déploiement des radars photo, et c'est, jusqu'à date, positif.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Donc, est-ce qu'il y a une stratégie différente qui est déployée pour générer cette croissance de revenus là, là? Vous ne répondez pas tout à fait à ma question. Vous amenez ça sur un autre sujet, au niveau de l'argent qui est investi pour en faire d'autre, là. Ça, je le comprends, mais la question, c'est que... Est-ce que les policiers qui installent ça les calibrent différemment, mettent des limites qui vont être aléatoires selon la journée qu'ils l'installent puis le goût d'arrêter du monde ou de ne pas en arrêter? Comme je vous dis, j'ai bien l'impression que ce sont des trappes à tickets, puis ça a un effet, là, à mon avis, qui n'est pas ce qui est souhaité. Alors, ça irrite les gens puis ça ne contribue pas nécessairement à la réduction des accidents. Ce sont bien souvent des endroits où les gens circulent, puis il n'y a pas de... Ça ne répond pas, en fait, au mandat initial, là, de ces radars-là, de réduire le nombre d'accidents puis des primes. Il n'y en a pas dans bien des cas.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, il faut savoir... il faudrait faire vraiment une étude très pointue, mais, à titre d'exemple, plusieurs des sites où on peut voir une augmentation, il faudrait aller voir s'il y a eu des chantiers à ce moment-là parce qu'évidemment, dans les chantiers de construction, on y porte une attention particulière. Et les radars photo sont souvent utilisés pour les chantiers de construction pour s'assurer de la sécurité des travailleurs, des signaleurs et la sécurité des gens qui empruntent les chemins de détour. Donc, ça peut varier d'une année à l'autre sur le même chemin parce qu'il y a eu des chantiers de construction.

Donc, différentes variables peuvent influencer, mais ce qui est certain, c'est que c'est très encadré, c'est un comité d'experts. Et, pour ce qui est du déclenchement des alarmes, c'est sous la responsabilité du ministre de la Sécurité publique. Le ministère des Transports n'a pas du tout accès à l'aspect discrétionnaire de la Sécurité publique, au même titre qu'on ne sait pas plus, quand un policier va décider sur l'autoroute de donner une contravention, à quelle limite il va intervenir. Ça dépend des conditions climatiques. C'est vraiment à la discrétion du MSP. On n'est pas du tout partie prenante des choix qu'un policier peut faire dans l'emplacement de ces radars photo, à l'exception du site, mais pas du déclenchement. Le déclenchement, ça, ce n'est pas du tout la responsabilité du ministère des Transports.

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

• (17 heures) •

M. Daoust : ...M. le Président, que, vous savez, quand on parle de trappes à tickets, les trappes à tickets, les municipalités, elles en retirent un profit. Actuellement, il n'y a pas un qui va là. En fait, si je voulais mettre une trappe à ticket, bien, je la ferais avec mes radars portatifs ou avec mes détecteurs de vitesse. Et c'est ce qu'on voit dans beaucoup de municipalités ou le long des autoroutes. Vous savez, le policier, quand il se cache en dessous d'un pont d'étagement, il ne vous avertit pas avant, là. Alors, vous êtes sujet à en avoir, et ça, ça peut se déplacer d'une place à l'autre. Ils peuvent faire un côté de la route pendant l'avant-midi puis l'autre côté de la route l'après-midi, puis c'est sans appel. Ils vous attrapent puis ils vous donnent votre contravention immédiatement. Et ça, par exemple, quand c'est dans une municipalité, ça va dans les fonds de la municipalité. Alors, l'avantage, s'il y avait une trappe à ticket, ça ne serait probablement pas avec le photoradar que ça serait le plus... La municipalité n'a pas intérêt à faire ça parce qu'elle n'en retire rien.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : ...que les radars photo génèrent des revenus qui sont colossaux, et puis, à mon avis, ça ne devrait pas nécessairement être le cas, de servir à générer du revenu, mais plutôt de s'occuper de la sécurité.

À tout événement, je vais vous amener justement, parlant de sécurité, au Fonds de la sécurité routière. Alors, contrairement à sa mission, le Fonds de la sécurité routière n'a jamais servi, depuis sa création, à soutenir des programmes d'aide aux victimes de la route. Alors, l'argent va effectivement uniquement à l'implantation de radars photo. Alors, les investissements aboutiront en juin 2016 avec l'implantation des quatre derniers cinémomètres. Dans les crédits de l'an dernier, le ministère a affirmé qu'un programme d'aide financière pour des mesures ou des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route était actuellement en élaboration. Alors, à quand des programmes concrets et de l'aide aux victimes, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon.

M. Surprenant : Pouvons-nous aussi obtenir des recommandations écrites du comité consultatif, parce qu'il y en a un, il est composé de cinq membres de la table de concertation sur la sécurité routière, donc, quant à l'utilisation des sommes disponibles? Et puis les indemnités, également, versées aux membres de ce comité spécial, on aimerait bien les connaître, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre.

M. Daoust : Alors, oui, le fonds de sécurité routière, vous savez, il y a des revenus puis il y a des dépenses aussi, mais le fonds, le surplus, l'excédent accumulé est de l'ordre de 31 millions actuellement. Et il y a un comité consultatif qui encadre tout ça actuellement, qui est composé de sept membres de la Table québécoise de la sécurité routière. Et cette table-là conseille le ministre sur l'utilisation des sommes qui sont portées au fonds. Il est composé des représentants de la Fédération des transporteurs par autobus, de l'Office des personnes handicapées du Québec, l'Union des municipalités, etc. Et, quand le programme pilote va être terminé, prochainement, à ce moment-là, les sommes d'argent vont être retournées aux municipalités. À ce moment-là, ils vont commencer à l'être aux municipalités, mais ils ne pourront être utilisés que pour améliorer la sécurité routière dans les municipalités.

Alors, il n'y a pas d'énormes surplus qui sont accumulés parce qu'ils ont quand même des coûts d'opération. Tout ça, ça a des coûts d'opération. Mais, quand on regarde... Puis je les reprends parce que c'est important, je pense, les membres parce que c'est quand même un comité qui est crédible : représentants de la Fédération des transporteurs par autobus, l'Office des personnes handicapées du Québec, l'Union des municipalités du Québec, Fédération québécoise des municipalités, l'Association canadienne des automobilistes, l'Association des directeurs généraux des municipalités du Québec et de la ville de Québec.

Alors, quand on met tout ça ensemble, ces gens-là, là, ils doivent nous conseiller sur la façon de le faire. C'est un programme qui est sur le point d'être établi, si vous voulez, de façon opérationnelle. Ces excédents-là vont être distribués, mais on a un but dans tout ça, c'est qu'il ne se tue pas de monde sur nos routes. Et, je vous le dis, on a succès incroyable à l'échelle du Québec, je ne vous le dis pas assez, depuis 2000 avec quelque chose comme 1,5 million. Les hécatombes qu'il y avait dans les années 60, aujourd'hui, on est en bas de 400 avec trois fois plus de permis de conduire. Puis c'est encore trop, 330 ou 350, c'est encore trop. C'est ça qu'il faut arrêter.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Quand vous dites que vous voulez éviter les hécatombes, à la limite les blessures, et autres, alors... mais le fonds doit soutenir des programmes d'aide aux victimes de la route, et ça, vous n'avez pas répondu.

M. Daoust : Je vais demander à un sous-ministre, s'il vous plaît, d'y apporter réponse.

Le Président (M. Reid) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, effectivement, le fonds doit assumer les dépenses d'installation, d'entretien des radars photo, doit subventionner des programmes, c'est le programme que le ministre mentionnait, qui va être adopté bientôt, et peut faire aussi d'autres initiatives en matière de sécurité, dont notamment, l'année dernière, à peu près une douzaine de radars pédagogiques où, là, il n'y a pas aucune contravention, mais pour avertir et pour répondre à des demandes des municipalités. Le radar pédagogique, c'est un radar à trois couleurs, hein, qui va annoncer aux citoyens qui circulent en voiture que, s'ils dépassent la limite de vitesse de façon importante, ça va être une lumière rouge, de façon un petit peu... ça va être jaune, ou, si ça respecte, vert. Ce sont des initiatives qu'on a déjà commencé à faire, et qui sont financées par le Fonds de la sécurité routière, et qui ne visent qu'à améliorer la sécurité.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx, il vous reste 1 min 30 s.

M. Surprenant : Je pourrais reporter mon temps à la séance...

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Surprenant : Parfait, je vais reporter, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons passer à un bloc gouvernemental pour M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je voudrais tout d'abord saluer le ministre et toute son équipe, mes collègues de Dubuc et d'Abitibi-Est et les collègues de l'autre côté, la députée de Vachon et le député de Groulx.

Donc, il me fait plaisir aujourd'hui de participer à cette discussion sur l'étude des crédits des Transports. Et je voudrais revenir sur la réflexion que nous avons eue plus tôt sur Uber et, en fait, le transport rémunéré de personnes. Je pense qu'il serait important de faire un retour sur le contexte où nous sommes, pourquoi nous en sommes là, et je terminerai cette discussion-là par une question au ministre pour essayer d'avoir un peu de précisions sur certains éléments de la discussion.

Donc, depuis l'adoption, en 2001, de la Loi concernant les services de transport par taxi, les besoins de la population ont évolué, et de nouveaux modèles d'affaires bouleversent l'industrie du taxi traditionnel, dont Uber, UberX n'en sont

que des exemples et représentent beaucoup plus, je dirais, un principe de nouvelles façons de faire les choses que les particuliers de ce modèle-là. Je dois aussi ajouter que, dans les grandes villes d'Amérique et d'Europe, des solutions très différentes sont adoptées. Donc, je pense que, là aussi, il y a quelque chose de très important où on peut voir, par exemple, qu'à San Francisco ou à New York les modèles d'affaires qui sont adoptés sont très différents des modèles, par exemple, qu'on rencontre à Paris ou à Boston.

Donc, je pense que ça vous donne une idée du contexte, que l'enjeu de la modernisation de l'industrie du taxi ne représente pas une solution simple et unique et représente plutôt un amalgame d'enjeux qui a aussi beaucoup d'impact sur le développement, en fait, des périmètres urbains et même l'extérieur de ça, comme on le verra un peu plus tard.

Donc, la Loi concernant les services de transport par taxi encadre de façon très rigoureuse le transport rémunéré de personnes par automobile et limite la concurrence. Une vaste consultation a eu lieu le 8 juillet 2015 afin d'identifier les éléments permettant de moderniser l'industrie du taxi. À la suite de cette consultation, trois projets pilotes ont été mis en place dans l'objectif de moderniser l'industrie du taxi. Ces projets portent sur la possibilité d'octroyer des escomptes lorsqu'une course est commandée par une application, sur l'établissement de règles particulières pour les taxis électriques à Montréal et sur l'optimisation des services de transport par taxi dans la région de la Capitale-Nationale. Le MTMDET effectue le suivi du déroulement de ces trois projets. Tous conviennent que, nonobstant la réalisation de ces projets pilotes, des travaux de modernisation sont nécessaires, qu'il s'agisse de modulation de tarifs, d'agglomération de taxis plus représentative des réalités des déplacements et de formation allégée, axée sur la qualité des services, à titre d'exemple.

Une commission parlementaire sur le transport rémunéré de personnes par automobile s'est donc tenue du 18 février au 10 mars 2016, commission à laquelle j'ai participé et à laquelle je vous reviendrai avec certains éléments un peu plus tard. Quatre grands principes ont guidé les travaux de cette commission : le maintien des responsabilités de l'État pour assurer la sécurité des usagers, l'amélioration des services offerts à la clientèle, la mise en place d'un environnement d'affaires équitable et moderne et l'élimination de l'évasion fiscale dans le secteur du transport rémunéré des personnes par automobile.

• (17 h 10) •

La commission a entendu plus d'une trentaine d'intervenants et reçu de nombreux mémoires et commentaires. Des consensus se sont dégagés de cette commission, le statu quo n'est pas viable. Le gouvernement doit assurer le respect des obligations fiscales, augmenter les mesures dissuasives, comme le ministre l'a mentionné précédemment, autoriser une modulation des tarifs, ajuster la formation et favoriser l'utilisation des applications mobiles. Plusieurs intervenants ont également souligné l'enjeu lié au marché secondaire de la vente de permis de propriétaire de taxi, lequel est estimé 1,2 milliard de dollars. Et on peut voir que, dépendant des régions, dépendant des secteurs urbains à Montréal, la valeur de ces propriétés de taxi là peut passer de zéro, dans certains secteurs ruraux où les permis sont disponibles et non utilisés, jusqu'à près de 300 000 \$ dans certains secteurs de la région métropolitaine de Montréal. Et il y a des chiffres, entre autres, à mi-chemin, entre autres, à Montréal, où les permis seraient de l'ordre de 175 000 \$ par année.

Je vais, à titre d'exemples de situation qui ont été soulevés durant la commission, vous en lister quelques-unes pour vous donner un peu la saveur de la diversité des éléments qui nous ont été présentés. Par exemple, offrir des services de prix dynamiques, on nous a parlé de possibilité de compenser les propriétaires de permis via les utilisateurs, donc une forme de rétribution pour compenser les propriétaires qui ont, eux, payé des sommes considérables, offrir aux taxis des accès à des lieux réservés, abaisser les modes généraux d'accès à l'entrée du service de taxi.

Le revenu de chaque véhicule est estimé, selon certaines personnes qui nous ont présenté leur dossier, de 100 000 \$ à 120 000 \$ pour un travail de 18 heures par jour, et ce qui représentait, pour la location du permis, 265 \$ par semaine ou environ 1,60 \$ par course, et ceci n'incluait pas le chauffeur. Donc, ça représentait 16 % de coûts d'opération pour le permis. Donc, dans ce cas-ci, on parle d'une gestion de l'offre.

L'élimination des territoires. Donc, ça, c'est une discussion qui a eu lieu de façon assez large. Donc, les chauffeurs qui sortent de leur territoire doivent actuellement revenir à vide, et ça aussi, ça représente un enjeu qui est très important parce qu'en revenant vide il y a un autre chauffeur de taxi qui, lui, va venir plein et retourner lui aussi à vide. Donc, on a une perte de productivité pour les chauffeurs, un coût et un coût réel et, en plus, une génération de gaz à effet de serre qui ne produit pas grand-chose.

Donc, on a aussi une capacité à louer des permis avec un minimum de 1 000 voitures. Il y a des employés formés et une main-d'oeuvre plus flexible. Polariser les services aux zones occupées. On nous a parlé que la TPS et la TVQ faites par les chauffeurs sont un casse-tête pour plusieurs d'entre eux. On nous a parlé que des groupes comme Hochelaga et Téo assurent un revenu horaire de 15 \$ l'heure minimum et des bénéfices à leurs chauffeurs de taxi. Donc, on peut voir une certaine diversité et certaines différences. On parle de décloisonner les agglomérations sous certaines conditions. Comme on en parlait plus tôt, les chauffeurs de taxi qui sortent de leur agglomération doivent revenir à vide. Donc, un certain... un décloisonnement que je qualifierais de réfléchi pourrait apporter un gain net à l'industrie.

L'industrie du taxi fait partie du cocktail transport au Québec, celle-là, je l'avais bien notée parce qu'elle représentait quelque chose d'important pour moi, incluant possiblement la substitution d'autobus en période creuse. M. le Président, je tiens à mentionner cet élément-là de façon importante parce que c'est une des différences fondamentales que l'on peut voir, selon la structure du transport en commun dans les grandes villes européennes ou nord-américaines, qui fait qu'une solution unique ne représente pas le meilleur modèle pour une ville donnée par rapport à une autre. Donc, ici, il y a quelque chose qui doit être réfléchi et analysé en profondeur.

Les chauffeurs de taxi respectent toutes les lois fiscales au Québec et au Canada, et Uber, naturellement, conteste les saisies. Ensuite, on parlait, dans les régions, le transport illégal nous envahit parce que le modèle d'Uber, qui a fait... certains éléments d'interprétation sont encore à régler. L'indexation des prix ne reflète pas les augmentations de coûts, et les chauffeurs réduisent leurs revenus. Donc, de regarder et d'entendre les gens discuter de leurs problématiques fait que

la création d'un projet de loi est loin d'être simpliste. Si on veut en arriver non seulement à régler le problème, si on veut, du transport rémunéré à Montréal et dans tout le Québec, il doit y avoir des considérations très spécifiques, dépendant des conditions et de l'environnement.

On nous a parlé aussi des permis annuels de 3 600 \$ pour un taxi à l'aéroport pour usage aller-retour. Et, comme on en a parlé aussi, il y a des projets pour un train électrique pour pouvoir aller à l'aéroport, donc, encore là, des conditions qui vont devoir être prises en considération pour en arriver avec des solutions intégrées qui feront l'affaire de tout le monde.

Le taxi est une industrie qui doit être encadrée, et tous devraient payer leurs taxes. Ça semble évident, là, mais il y en a qui ont réussi à trouver d'autres trucs, apparemment. Il doit y avoir une souplesse dans l'offre sans décloisonner les secteurs. On nous parle d'une tarification modulée qui peut être ouverte. Dans ce cas, ici, on nous parlait, par exemple, de modulation qui pourrait s'appliquer durant les soirs, les fins de semaine ou les périodes de congé, les journées de congé, parce qu'il y a un accroissement de la demande durant ces périodes-là, et, naturellement, avec un prix fixe, la disponibilité des chauffeurs se trouve automatiquement réduite. Donc, on nous a parlé qu'une modulation dans certaines façons de faire pourrait nous aider à accomplir des objectifs intéressants et bénéfiques pour tout le monde.

On nous a parlé aussi que les régions devraient être encadrées avec des lois et règlements qui donneraient un service large dans les régions. Et ceci représente aussi un élément extrêmement important parce que, même si la région métropolitaine de Montréal représente tout près de 50 % de la population du Québec, je pense qu'il est important de le noter qu'il y a un autre 50 % qui vit ailleurs et qui, lui aussi, aura peut-être droit d'acquiescer des services et d'obtenir, finalement, une façon de faire qui est bénéfique pour l'ensemble de notre société québécoise.

On nous a parlé que l'intérêt sur les permis est d'environ 6 % et d'une durée de 10 ans, et parfois par année, souvent avec 200 \$ d'ouverture de dossier. 60 % des permis seraient faits à Montréal, et le reste est inclus dans les régions et dans les autres villes. Mais ici encore il y a quelque chose de très important parce que beaucoup de propriétaires de permis de taxi ont hypothéqué leurs maisons, ont pris des dettes significatives pour finalement s'acheter un droit de travailler. Et ce droit de travailler là leur est très cher parce que ça constitue finalement un endettement qui est inacceptable si on ne peut pas travailler de façon régulière et être compensé de façon adéquate.

Il y a aussi, par exemple, d'exiger une plaque commerciale pour tout véhicule qui sert au transport de personnes. On nous a parlé aussi qu'il faut avoir suffisamment de transport adapté pour les gens handicapés. On nous a parlé qu'on devrait aussi possiblement limiter le nombre de permis disponibles par propriétaire pour éviter des amalgames où la création d'un niveau d'intermédiaire qui fait qu'au fond on assiste à une espèce de distributeur qui prend des permis du gouvernement et qui se prend une marge aux dépens des propriétaires de taxis.

• (17 h 20) •

Et ceci ne représente pas l'ensemble des points qui ont été soulevés par les gens qui sont venus nous rencontrer mais plutôt un échantillonnage qui peut permettre à la population qui nous écoute de comprendre que de créer un projet de loi en quelques semaines, c'est un peu irréaliste et simpliste dû à l'ensemble des variables qui doivent être considérées dans un contexte urbain, dans des contextes ruraux, dans le transport en commun, dans les régions de banlieue, dans les secteurs ruraux, dans les secteurs que je qualifierais de transition, dans les régions où les réseaux de transport sont plus ou moins développés. On nous a parlé du transport adapté. On a même parlé des transports par autobus scolaire dans les régions pour les gens qui se disent : Écoutez, peut-être que... parce que les autobus scolaires sont à moitié vides et, parfois, à moitié pleins, on pourrait peut-être les utiliser pour faire du transport adapté ou d'aider les gens qui n'ont pas de véhicule disponible à se déplacer dans certains centres parce que, généralement, les polyvalentes ou les écoles sont localisées dans des endroits qui permettent aux gens d'avoir des activités et des façons de le faire.

Donc, le déploiement d'une loi qui va considérer l'ensemble de ces paramètres-là, le déploiement d'une loi qui va considérer aussi l'ensemble de la modernisation de l'industrie parce qu'on a parlé d'outils informatiques, on a parlé de façons de faire, on nous a même mentionné qu'il y avait des inquiétudes quant à la méthode traditionnelle d'appeler un taxi, soit le téléphone. Donc, il y a des gens qui ont dit : Oui, mais qu'est-ce qui va arriver si tout le monde travaille sur Internet? Puis moi, je ne connais pas ça, l'Internet. Qu'est-ce que je vais faire? Donc, encore là, on est dans une période de transition technologique où on doit prendre en considération des éléments de discussion qui vont permettre non seulement aux travailleurs de l'industrie du taxi, mais aussi à la clientèle... Le ministre nous a parlé de... les six conditions dans lesquelles on travaillait sur le projet de loi précédemment.

Donc, j'espère que les gens qui nous entendent aujourd'hui puis qui écoutent tout ça vont prendre en mesure un peu la complexité d'une loi qui devrait pouvoir répondre le plus possible aux besoins d'une population urbaine, rurale, aux chauffeurs de taxi, à la modification technologique, aux adaptations qui seront nécessaires de façon temporelle. On ne peut pas seulement que dire : On fait un projet de loi pour la situation aujourd'hui. Il va y avoir un demain, un après-demain. Et on va sûrement avoir de nouveaux changements, de nouvelles conditions qui vont se développer. Je pense qu'il serait très pertinent et, je dirais, intelligent de prendre en considération l'ensemble de ces variables-là.

Donc, M. le Président, j'aurais une petite question au ministre dans l'ensemble de ce débat-là pour savoir est-ce que le projet de loi et est-ce que les travaux qui sont en cours vont permettre de tenir compte des autres formes de transport rémunéré de personnes.

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

M. Daoust : Merci, M. le Président. Écoutez, je reçois bien l'intervention du député de Mégantic. En fait, j'étais nouveau, puis je le suis encore, en poste au ministère des Transports au moment où les auditions ont commencé et j'y ai beaucoup appris parce que c'est une industrie que je connaissais très peu et beaucoup appris aussi parce que, justement, ce milieu-là est en révolution. C'est un milieu qui change de façon importante, et il faut s'adapter à ça. Il faut s'y adapter

correctement. Je veux qu'on soit bien clairs, M. le Président, nous avons l'intention de déposer notre projet de loi à cette session-ci et nous avons l'intention non seulement de le déposer à cette session-ci, mais de faire en sorte, avec la collaboration de l'opposition, qu'on puisse le mettre en place, qu'on vote cette loi-là avant la fin de la session. L'objectif, c'est ça actuellement. Et c'est pour ça que je vous ai dit tantôt que nos meilleurs avocats travaillent sur le dossier. Et je ne peux pas en mettre plus que ce qu'il y a là, ce serait contreproductif. Mais, oui, il faut tenir compte des nouvelles technologies, et ça sera très technologique. L'avenir va être très technologique. D'une part, regardez simplement la formation, comment elle était faite chez les chauffeurs de taxi pour apprendre la ville où ils étaient. Mais aujourd'hui, avec un GPS, tu apprends ton GPS puis tu vas te rendre, puis il va te donner le chemin le plus vite ou le chemin le plus efficace ou le plus court, selon ton choix. Tu as des options. C'est une technologie qui remplace, si vous voulez, un lourd apprentissage historique.

La deuxième chose, c'est le mode de paiement. En fin de semaine, je lisais le rapport de la Banque Nationale où le président de la Banque Nationale, M. Louis Vachon, disait... il prévoit la disparition des chèques au cours des cinq prochaines années. Les méthodes de paiement, de l'argent sonnante, ce sont des choses qui sont en voie de disparition parce que tout est tellement plus facile avec une carte. Les taxis n'auront pas d'autre choix que d'adapter ces systèmes-là. Je regarde simplement comment on a développé... et tous les députés, mes collègues de l'Assemblée nationale qui ont participé à la commission parlementaire, ont été à même d'apprécier la qualité des développements informatiques qui sont faits au Québec, où on n'a pas à être jaloux de personne. Je regarde les applications qui ont été mises en place et qui sont en voie d'être mises en place. On est capables de s'autosuffire de ce côté-là, on n'a pas besoin d'importer des technologies. Et on a vu l'application de ces technologies-là dans le respect de nos lois, dans le respect de nos fiscalités. Bien, je pense que l'avenir du taxi sera incroyablement technologique, au-delà des automobiles qui sont plus performantes.

Ce que ça veut dire aussi, c'est qu'on devra tenir compte de... parce que, dans le titre du ministre, comme je l'ai dit d'entrée de jeu dans ma présentation au début, il y a eu un titre qui a changé, puis on parle de mobilité durable puis on parle d'électrification du transport. Bien, un taxi qui est électrique, il faudra, dans notre gestion de notre parc de taxis, être en mesure de tenir compte du fait qu'une automobile pourra être électrique.

J'ai été surpris d'apprendre qu'à Québec, et je pense que c'est ce que j'ai entendu, 70 % du parc de taxis était hybride, hybride rechargeable ou purement électrique. C'est considérable. C'est considérable, c'est une avancée et ce que ça démontre, c'est que c'est payant, d'avoir des automobiles de ce type-là. Et l'électrification du transport, comme le soulignait ma collègue députée tantôt, on a la chance d'avoir, nous, de l'électricité propre, de source renouvelable, de l'électricité bleue, pas de l'électricité qui est produite par des centrales au charbon. On a cet avantage-là. Et, je l'ai déjà dit dans le passé, si j'avais le choix entre avoir du pétrole ou avoir de l'énergie bleue qu'on a... je suis très content de ce qu'on possède au Québec.

Alors, c'est un projet qui est emballant, M. le Président, et on aura l'occasion sûrement d'y répondre. Mais je veux juste simplement répéter que l'objectif, c'est de déposer notre projet de loi cette session-ci puis de voter cette session-ci.

Le Président (M. Reid) : C'est terminé. Merci. Alors, nous passons maintenant à un bloc pour le groupe de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, on a parlé, un petit peu plus tôt, de la ligne bleue à Montréal et on a posé des questions dans le cadre des crédits. Et donc ça nous a donc été confirmé qu'effectivement l'ancien ministre, actuel député de Marguerite-Bourgeoys, a mis le pied sur le frein sur la ligne bleue à Montréal pour demander une étude, une analyse des modes de transport en surface, et que cette analyse-là, elle a été déposée et a conclu que le tramway... parce que, là, en fait, on ne savait pas trop si c'était un tramway, un mode suspendu. En tout cas, l'ancien ministre, député actuel de Marguerite-Bourgeoys, sortait plusieurs lapins de son chapeau. Donc, on nous confirme bien qu'il y a une étude qui a été réalisée et déposée.

Est-ce qu'on pourrait avoir, de la part du ministre, le coût de cette étude-là? Et est-ce qu'on pourrait aussi savoir le retard que cela a imposé au projet de la ligne bleue? Et est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'étude?

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

M. Daoust : D'abord, dans un premier temps, M. le Président, la ligne bleue est toujours un projet qui nous intéresse, qui est d'actualité pour nous. On comprendra qu'un des... considérant les coûts d'un projet comme celui-là et l'intérêt manifeste du gouvernement fédéral de développer ce type de transport là, il est clair qu'on doit tenir compte de l'apport possible du gouvernement fédéral. Si j'avais une requête à faire au gouvernement fédéral de façon publique actuellement, je suggérerais fortement que le gouvernement fédéral soit plus rapide dans l'analyse de dossier parce que ça devient fort complexe.

Maintenant, d'un point de vue technique, sur ça, encore une fois, je demande la permission à mes collègues que la personne qui a été responsable du dossier puisse apporter la réponse parce que l'objectif, je présume, c'est d'obtenir l'information correcte.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai consentement pour entendre... M. le ministre.

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, si vous voulez, s'il vous plaît, vous nommer, ainsi que votre titre.
• (17 h 30) •

M. Côté (Paul) : Oui. Bonjour... pardonnez-moi. Mon nom est Paul Côté. Je suis président de l'Agence métropolitaine de transport et président du conseil d'administration. M. le Président, je n'ai pas la réponse précise à cette question-là. Qu'on me la donne. Je voudrais simplement spécifier la raison pour laquelle je dis ça. C'est que moi, je suis de retour au poste de président depuis le mois d'août 2015. Ceci précédait mon arrivée. Alors, ce que je vais vous lire là, c'est la réponse qu'on me fournit. Le 30 janvier 2015, le ministre des Transports a demandé à l'AMT d'évaluer l'impact, l'étude d'un mode autre que souterrain, sur le budget de fonctionnement du bureau de projets des prolongements des lignes de métro et l'échéancier de production du dossier d'opportunité. L'AMT a procédé à cette analyse et déposé, en mai 2015, une étude qui a permis de comparer différents modes qui permettaient l'atteinte des objectifs. Cette analyse a confirmé que le métro souterrain était le mode privilégié de ce corridor.

Alors, je ne peux pas aller plus loin dans ma réponse, M. le Président, là, mais je peux le faire plus tard, là, si vous voulez.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : ...pas sérieux, là. Ce que le président de l'AMT nous a dit, il a lu exactement ce qu'on a reçu sur nos feuilles. On les a lus, les crédits, là. Même si on les reçus hier, là, on les a lus, les crédits.

Là, on fait un exercice, on s'attend d'avoir des réponses de nos gestionnaires. Et la question, elle avait été posée dans les crédits, mais elle n'est pas répondue parce que ça aussi, ça fait partie... Malheureusement, on avait très clairement dit à une question : «Fournir également la liste, le détail et les coûts des études concernant le prolongement des lignes de métro dans la région de Montréal.» Donc là, il y avait une étude spécifique qui remplaçait le prolongement. Donc, on vous l'avait posée, la question. Je ne peux pas comprendre qu'aujourd'hui vous n'avez pas la réponse.

L'AMT, à la demande de l'ancien ministre des Transports libéral, a mis le pied sur le break concernant le prolongement de la ligne bleue pour faire une étude dont on connaissait déjà les résultats parce que ces études-là avaient déjà été faites sur les différents modes de transport en souterrain ou en surface. La question aujourd'hui, c'est : Combien les contribuables ont gaspillé d'argent pour faire cette étude-là pour satisfaire l'ancien ministre libéral des Transports? Quand le ministre actuel dit : Ça coûte cher, des projets comme ça, aïe! je peux-tu vous le dire que ça coûte cher, des projets quand en plus on rajoute des études inutiles?

On peut-u savoir combien les contribuables du Québec ont gaspillé pour une étude dont on connaissait déjà les résultats? C'est quoi, le coût de cette étude-là?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Daoust : Écoutez, j'ai appris en administration qu'un choix, de un, ce n'est pas un choix. Un choix de un, ce n'est pas un choix. Alors, bien sûr, on regarde la solution, je dirais, classique, conventionnelle, un tunnel. Il y a deux sortes de stratégies dans ça. Il y en a une où tu creuses un tunnel avec un système de tunnelage puis il y a l'autre, que vous connaissez bien, madame, parce que c'est le métier que vous possédez bien, qui est celui qui s'appelle un «cut-and-cover» où tu ouvres le chemin, tu fais ton métro, tu rabrilles tout ça puis tu l'oublies.

Alors, il y a ce scénario-là, du conventionnel, mais aussi, parce que les situations évoluent, quand on a fait le métro la première fois, c'était dans les années 60, bien, aujourd'hui, on dit : Il y a des technologies qui sont un peu différentes, il y a une technologie sur rail, il y a une technologie qui peut être aérienne. Il faut regarder les différentes technologies. Mais choisir à partir d'un scénario, bien, ça veut dire qu'on ne choisit pas. Ça veut dire que notre choix est fait, notre décision est prise.

Que, par une étude, on décide de voir s'il ne serait pas opportun de regarder ça autrement, je pense que ce n'est pas simplement une curiosité. C'est un bon geste de gestion, que de regarder plus qu'un scénario. Et c'est ce que je comprends qui a été fait.

Alors, on peut toujours blâmer l'administration d'avoir fait d'autres études, mais, moi, personnellement, comme je vous dis, en saine gestion, ne regarder qu'un scénario, c'est ne pas se donner de choix.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Bien, en fait, les scénarios avaient déjà été analysés initialement. Là, j'aurais une question courte. Donc, par respect, vous devez faire respecter l'équilibre du temps. J'aimerais une réponse courte. Est-ce que vous pouvez prendre l'engagement — vous n'avez pas l'information aujourd'hui — de nous fournir cette information-là, demander aux gens de l'AMT qu'ils puissent nous la fournir dans le courant de l'après-midi? On finit nos crédits, là, à 6 h 30. Je suis certaine que vous êtes capables de nous fournir ça pour 6 h 30 aujourd'hui.

Le Président (M. Reid) : Je voudrais juste vous rappeler de parler au président, Mme la députée de Vachon. Et aussi il n'y a pas de règle quant à l'équité du temps d'un côté ou de l'autre. On essaie d'être fluides, et je pense que, jusqu'à maintenant, c'est assez fluide. Alors, M. le ministre.

M. Daoust : Oui. Écoutez, l'étude, vous savez, ça a été fait en parallèle de l'autre étude. Ça ne retarde pas le fait du métro. Mais je vous répète que, quand on fait des études puis on les fait de façon plus poussée, on essaie de faire en sorte qu'on ait les bons coups puis on a les bonnes dépenses.

Rappelons-nous que la ligne bleue, quand on l'a regardée la première fois, on était sur un budget de 1,5 milliard, et puis on sait très bien qu'on va excéder trois. Une des premières choses que j'ai faites en entrant en poste, ça a été de

constater ça. Quand on a fait le métro puis on est allés à Laval, eh bien, si on avait arrêté au bout de notre budget, on serait encore au milieu du fleuve. Ce n'est pas compliqué, là. C'est que les coûts ont explosé de ce côté-là. Pourquoi? Parce qu'il y a toutes sortes de contingences. Alors, on essaie de diminuer ces choses-là, mais moi, j'aime bien travailler avec le vrai budget dès le départ.

Si on porte des lunettes roses quand on fait le métro ou on s'illusionne avec les prix au début puis s'en va sur un seul scénario... Il faut regarder l'ensemble du projet, et je pense que ça a été fait correctement. Mais ça n'a pas retardé le prolongement du métro, et actuellement, là, je pense que, si on commence à analyser le dossier sur la place publique avec tous les scénarios possibles... parce qu'on a besoin d'une équipe de gestion quand... Ça devient, si vous voulez, une espèce d'analyse populaire, et tout le monde va y aller avec son analyse. C'est une étude qui a coûté environ 100 000 \$. On n'est pas, là, si vous voulez, sur une autre planète avec ça, de regarder au moins ce scénario-là puis de l'éliminer, s'il le faut.

Alors, je pense qu'au niveau du métro de surface, avec une étude qu'on me dit avoir coûté environ 100 000 \$, là, je ne pense pas, considérant l'importance du projet, qu'on a fait exploser les coûts.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Donc, 100 000 \$. Quand même, 100 000 \$, vous savez, avec tout ce qu'on peut faire avec quand même 100 000 \$. Quand on entend que la clinique SABSBA, ça prend 250 000 \$ pour fonctionner, c'est quasiment la moitié du financement qui est là. Il ne faut pas non plus dire que ces montants-là ne sont pas importants.

Est-ce que le ministre accepterait de nous déposer l'étude? Parce que c'est une analyse qui a été réalisée par l'AMT et qui a été déposée au ministère des Transports.

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

M. Daoust : Oui. M. le Président, écoutez, je comprends que 100 000 \$, c'est beaucoup d'argent, mais le projet est 34 000 fois ça. Alors, qu'on prenne 1/34 000e du budget pour s'assurer qu'on fait la bonne chose puis que ce qu'on élimine, on l'élimine pour la bonne raison, je pense que c'est suffisant.

Maintenant, déposer l'étude, chacune des études à 100 000 \$, on ne commencera pas déposer ça sur la place. Je répète, on ne fait pas un collectif de gestion de la ligne bleue, là.

Maintenant, un des points que je voudrais faire aussi, M. le Président, si vous me permettez, c'est que, tantôt, on a mis en veilleuse une réponse à une question qui avait été posée fort légitimement. Quand madame sera prête à recevoir la réponse, ça nous fera plaisir de la présenter.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que vous souhaitez faire ça maintenant?

Mme Ouellet : Oui, bien, je vais compléter la question métro, là, puis après ça on pourra aller à un autre sujet.

Le Président (M. Reid) : Il reste 10 minutes.

Mme Ouellet : Donc, je comprends que le ministre refuse de nous déposer l'étude. Je trouve ça un peu dommage. C'est un gouvernement qui s'était engagé à la plus grande transparence. Il n'y a aucune information confidentielle dans cette étude-là, et je ne comprends pas pourquoi le ministre retient cette étude-là, qui nous dit très clairement, là, qu'elle a été transmise au printemps 2015 au ministère des Transports.

Est-ce que le ministre pourrait m'informer de l'état d'avancement concernant la ligne jaune?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. Daoust : Avec la permission, je demanderais à des personnes qui travaillent au quotidien dans ça de nous donner une réponse.

M. Côté (Paul) : M. le Président, actuellement, on a concentré nos efforts sur l'étude du prolongement de la ligne bleue et on s'apprête à déposer le dossier d'opportunité au ministère après attestation des partenaires, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous voulez ajouter quelque chose, M. le ministre?

M. Daoust : Simplement qu'on comprend tous que la ligne bleue, entre le moment où on décide de le faire puis le moment où va commencer à circuler en métro, on va avoir eu le temps de s'occuper de la ligne jaune, mais on ne le prendra pas en parallèle, ça serait fort surprenant, et on parle d'un horizon de temps qui excède cinq ans, là. Alors, on peut toujours en parler aujourd'hui, mais, quand on y arrivera, on dira : Ah! on avait sous-budgété dans le temps. Bien, je pense qu'actuellement, là, plutôt que de s'éparpiller, on doit focaliser, focaliser sur la ligne bleue et la faire arriver. On en a besoin, et c'est sur ça actuellement qu'on travaille.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Est-ce que le ministre est en train de me dire que l'AMT n'est pas capable de travailler deux projets en même temps? Parce qu'on se comprend qu'ils ne sont pas au même stade, là, puis on comprend qu'ils ne

se construiront pas en même temps, mais, pour qu'un projet se construise, il y a une planification qui doit se faire avant. Et là ce que j'entends, c'est qu'il n'y a rien actuellement qui se fait sur la ligne jaune. Et est-ce que je comprends que le ministre me répond qu'il n'y a rien qui va se faire dans les cinq prochaines années? C'est-u ce que j'ai entendu?

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

• (17 h 40) •

M. Daoust : Ce n'est pas là où j'en suis. Ce que je dis, c'est qu'on a concentré nos efforts sur la ligne bleue actuellement. Maintenant, il va se produire aussi d'autres choses dans la région de Montréal, et Mme la députée en est bien consciente. C'est qu'on a le projet de loi n° 76 qui va être mis en place. On va repenser un petit peu la façon de fonctionner puis on va la faire de façon beaucoup plus globale. Et il y a le SLR sur le pont Champlain qui va entrer en service et qui va influencer nos déplacements urbains. Alors, la ligne jaune... Vous savez, j'ai des demandes, parallèlement à vous, sur la ligne orange. En fait, j'ai des demandes sur toutes les lignes. Et ce qu'on dit simplement, c'est qu'on doit le faire à l'intérieur de nos moyens.

Actuellement, on focalise sur la ligne bleue, puis ça ne veut pas dire qu'on ne s'occupera pas de la ligne jaune, puis on n'attend pas cinq ans, on n'attend pas d'avoir réalisé le projet de la ligne bleue ou un autre projet. On est capables de démarcher en succession, mais on n'a pas de nécessité de les marcher en parallèle parce que les données qu'on aura obtenues... Un, on manque d'information. On manque d'information pourquoi? Parce que, comme je le disais, on va avoir le SLR. Ça va moduler énormément nos transports. Ça sera annoncé prochainement. À ce moment-là, on sera en mesure de dire : Ah! bien, peut-être que la ligne jaune, on devrait plutôt aller dans cette direction-là. La ligne bleue, on le sait où on s'en va. La ligne jaune, elle peut avoir des mouvements parce qu'il va y avoir des interconnexions avec le SLR, possiblement, puis on verra comment on va les faire. Mais ça ne retardera rien. On n'a pas de nécessité... considérant les argents qu'on peut accorder à ces projets-là, ça ne retarde rien, actuellement, de dire qu'on focalise sur la ligne bleue.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon, il vous reste un peu plus de six minutes.

Mme Ouellet : Oui. Donc, je comprends qu'il n'y a aucuns travaux qui se font actuellement sur la ligne jaune et j'aimerais un peu mieux comprendre quand est-ce que vous pensez, du côté de l'AMT, commencer à recommencer, parce qu'il y en a déjà eu, des travaux qui ont été faits sur la ligne jaune, donc recommencer à faire les études et les analyses nécessaires pour la ligne jaune. C'est quoi, votre horizon?

Le Président (M. Reid) : Oui. M. le ministre.

M. Daoust : Écoutez, sur la ligne jaune, je m'excuse, mais, sur la ligne jaune, je présume qu'actuellement... On a certainement des données de base là-dedans. On peut demander au président de l'AMT de nous en parler un peu. Mais, si on n'en a pas actuellement, moi, ça ne m'inquiète pas parce qu'on va les faire en succession, c'est sûr. Puis actuellement on focalise sur la ligne bleue. Plus on s'éparille dans ces projets-là, moins ils risquent d'arriver. Et il faut focaliser dans ces projets-là. Et que la ligne jaune, actuellement, ne soit pas en mode grand développement du projet, ça se peut, mais je vous répète qu'aussi il y a plein de choses qui sont en train de se faire dans la région métropolitaine de Montréal. Et on devra en tenir compte dans l'élaboration des projets autres que la ligne bleue.

Maintenant, je reviens avec la proposition que je vous faisais tantôt, M. le Président, c'est qu'il y a une question fort pertinente qui a été posée tantôt pour la SAAQ. Et M. Dave Leclerc, de la SAAQ, est ici et a obtenu la réponse. On pourra la donner à Mme la députée.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous souhaitez l'entendre, Mme la députée de Vachon?

Mme Ouellet : Ce ne sera pas très long, on va arriver à la SAAQ. Je voudrais juste avoir une réponse concernant la ligne jaune parce que ce qu'on apprend aujourd'hui, c'est nouveau, là. Écoutez, moi, je peux vous dire, je suis de la Rive-Sud, là, et la ligne jaune, ça fait longtemps qu'on l'attend, et ça a toujours été prévu que les travaux se faisaient au niveau de la planification en parallèle. Moi, j'apprends aujourd'hui que c'est au point mort, qu'il ne se passe rien. Et, de ce que j'entends, il n'y a aucune intention que ça recommence dans un délai prévisible. Donc, j'aimerais que vous m'indiquiez à quel moment... parce que vous me dites qu'il n'y a aucun travail actuellement qui se fait sur la ligne jaune. Je voudrais que vous m'indiquiez à quel moment c'est prévu que ces travaux-là débutent, ou sinon ça ne fait pas partie de votre planification, et, pour l'instant, vous êtes incapable de me dire quand est-ce que ça va recommencer, donc que vous seriez en train de nous annoncer... et je n'espère pas que ce soit ça. C'est pour ça que je vous laisse la possibilité de me confirmer, pour me confirmer que ce n'est pas ça, parce que, sinon, ça a l'air que vous êtes en train de nous annoncer que vous le reportez aux calendes grecques.

Donc, moi, j'aimerais bien entendre quand est-ce que vous allez recommencer les travaux sur la ligne jaune. Est-ce qu'on parle de cinq mois, 12 mois, deux ans? Quand est-ce que vous pensez recommencer les travaux sur la ligne jaune?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Je vous rappelle, s'il vous plaît, de parler au président. M. le ministre.

M. Daoust : Alors, je reviens au président de l'AMT, qui, au quotidien, est dans ces projets-là.

Le Président (M. Reid) : M. Côté.

M. Côté (Paul) : M. le Président, l'étude de la ligne jaune, du prolongement de la ligne orange et de la ligne bleue étaient des projets qu'on gérait simultanément jusqu'à la décision du gouvernement, que vous connaissez bien, de nous demander d'étudier et d'aller plus loin dans le prolongement de la ligne bleue. Alors, c'est sur cette option que l'AMT s'est penchée. Et on arrive à terme, on va déposer le dossier d'opportunité au ministère lorsque des partenaires auront donné leur attestation au document que nous avons déposé. Et, selon la décision ministérielle, on verra si les travaux se prolongent sur la ligne bleue et on décidera dans cette année, d'ici les 12, 15 prochains mois, et quand on retravaillera le PQI de l'AMT et son projet triennal, son plan triennal d'immobilisations, si on peut inclure des études supplémentaires pour faire soit une analyse de la ligne jaune, soit un prolongement de la ligne orange. Ça sera décidé dans les priorités puis dans la capacité de l'Agence métropolitaine de transport à gérer les différents projets qui lui sont présentés par ses différents partenaires.

Je vous ferai remarquer, M. le Président, que d'insinuer que l'AMT ne peut pas gérer plus qu'un projet à la fois, on a une liste très longue de projets qui répondent à différentes priorités dans le domaine du transport. Il n'y a pas que le métro, il n'y a pas que Montréal comme ville dans notre portefeuille. Et donc, dans le cas du métro, on s'est concentrés sur la ligne bleue. Quand, ce dossier-là, les décisions seront prises, on pourra envisager la remise à jour des études pour la ligne jaune et la ligne orange.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Côté. M. le ministre, ça va? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Donc, par votre réponse, vous me confirmez... parce que, vous savez, j'ai rencontré vos prédécesseurs, là, au moins les deux derniers, concernant l'ensemble des projets par intérêt de... étant donné ma circonscription, et l'ensemble des projets continuait, et c'est ce que notre gouvernement avait annoncé, oui, le bureau de projet pour la ligne bleue, mais les études continuaient du côté de la ligne jaune. Donc, aujourd'hui, vous nous annoncez — et là c'est une nouvelle pour moi, là, je ne sais pas si c'est une nouvelle pour les autres, mais c'est une nouvelle moi — que les travaux sur la ligne jaune sont arrêtés, donc ça a été une volonté de la part, j'imagine, du gouvernement, et que vous ne savez pas à quel moment ça recommencera parce que, là, vous concentrez tous vos efforts sur la ligne bleue. Donc, moi, ce que j'apprends aujourd'hui, c'est que tout est arrêté concernant la ligne jaune, et ce n'était pas ce qui était prévu à l'époque.

Et je veux juste vous rassurer, ce n'est pas moi qui disais que vous ne pouviez pas faire la ligne jaune et la ligne bleue en même temps. Moi, je dis justement le contraire. Je crois que vous pouvez faire les deux en même temps, mais c'est du côté du gouvernement qu'on nous affirme que les deux ne peuvent pas se faire en même temps. Donc, moi, je veux vous rassurer, jamais je n'ai pensé ça. Je pense que l'AMT, il y a eu un redressement nécessaire qui a été réalisé par votre prédécesseur, mais l'AMT a géré des projets importants et a, je pense, fait avancer le transport collectif à Montréal. Donc, je n'en reviens pas.

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

Alors, nous passons maintenant à un bloc gouvernemental parce que le bloc de l'opposition officielle est terminé, et je passe la parole à M. le député d'Abitibi-Est.

• (17 h 50) •

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Vous me permettez de saluer mes collègues du côté ministériel, donc le député de Dubuc, le député de Maskinongé, le député de Mégantic, également les députés de l'opposition, Mme la députée de Vachon, MM. les députés de Beauharnois et Bécancour, ainsi que le député de Masson.

M. le Président, je vais vous entretenir d'un sujet qui, à prime abord, n'est pas si représentatif que ça d'une région comme la mienne, mais dans lequel on identifie de plus en plus des opportunités. Je veux revenir d'ailleurs sur le nom du ministère. On parle bien du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Je veux vous parler, M. le Président, de l'électrification des transports, mais, pour ce faire, vous me permettez une petite mise en contexte.

En 2011, le Québec s'est engagé dans la voie de l'électrification des transports, et donc avec des visées premièrement environnementales, donc, pour voir à faire la réduction des gaz à effet de serre, mais également des visées économiques. Vous comprendrez que cette opportunité-là amène un potentiel de création d'emplois et de richesse fort considérable dans une filière qui est en émergence.

Donc, M. le Président, subséquemment, avec la venue de notre gouvernement, nous nous sommes dotés d'un plan d'action en 2015. Plus précisément, le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec lançait son plan d'action en électrification des transports pour la période 2015-2020, et donc confirmait ainsi sa volonté d'arriver et d'accéder à l'arrivée des véhicules électriques sur les routes du Québec pour le bénéfice de la population et des populations futures.

Ce plan d'action... et là vous allez me permettre de me référer à quelques documents puisque c'est un plan d'action qui est doté de 420 millions de dollars et qui se décline en 37 mesures qui ont des portées dans 12 ministères différents. Donc, on voit l'aspect transversal de ce positionnement-là en lien avec l'électrification des transports et on veut s'assurer que l'ensemble des acteurs va mettre l'épaule à la roue dans son rôle spécifique.

On vise à la fois le gouvernement, les organismes gouvernementaux, mais également le transport électrique de façon générale. On veut valoriser également l'expertise qui est déjà en place ici, au Québec, pour répondre à cet enjeu-là et on veut non seulement la reconnaître, mais la développer et l'appuyer dans son développement pour être capable de devenir un acteur au niveau d'une filière industrielle dynamique dans laquelle on pourrait se démarquer au niveau mondial. Et je pense que là-dessus on a déjà de beaux exemples. Mais allons plus loin, soyons innovateurs et structurants pour l'avenir du Québec.

Dans ces actions-là, posées, M. le Président, comme je vous disais, dans les 37 mesures du plan, il y en a déjà une grande partie qui sont en vigueur. 80 % de ces actions-là sont déjà en vigueur. Donc, on n'est pas juste dans un processus

Je vais aussi faire le tour un peu, il y a plusieurs autres ministères qui sont mis à contribution. Je pense qu'il faut le mentionner parce que ce déploiement-là, il est impossible si on le confie tout simplement au ministère des Transports, même s'il a le mandat de l'électrification. Il y a d'autres partenaires, d'autres joueurs importants qui sont essentiels pour le déploiement de cette stratégie-là. Je pense, entre autres, au ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, qui est responsable de six mesures. Je les mentionne rapidement. Dans celles qui sont déjà en vigueur, on peut parler de l'appui des projets d'innovation industrielle en collaboration avec d'autres acteurs, d'autres ministères et/ou des gens du secteur privé, des projets majeurs en électrification des transports, d'appui aux entreprises pour développer des marchés hors Québec, le soutien aux projets d'investissements liés à l'électrification des transports et finalement le soutien à l'implantation d'entreprises étrangères au Québec, qui sont toujours dans l'optique de l'électrification des transports sur le territoire québécois.

Également, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, Énergie et Ressources naturelles, je pense que c'est un partenaire essentiel dans cette démarche-là. On n'a qu'à penser, entre autres, dans la mise en vigueur des programmes Roulez électrique, le programme Branché au travail parce que, oui, on va encourager les gens à faire l'acquisition de véhicules. Je pars de la maison, j'ai ma borne. Mon véhicule est bien chargé, je me déplace, j'arrive au travail. Dépendamment de la distance à être parcourue, s'il y a des installations qui me permettent de pouvoir me brancher, peut-être que je n'utiliserai aucun carburant fossile. Je vais pouvoir me déplacer de la maison au travail avec un véhicule électrique qui fera vraiment le travail comme on le souhaite, comme on le veut. Donc, pour favoriser cette diminution-là des gaz à effet de serre.

Il y a également l'appui au développement de nouvelles technologies ou de procédés innovateurs en efficacité énergétique, Technoclimat, qui est bien connu. Vous m'arrêterez, M. le Président, si jamais... J'ai quand même quelques éléments que je veux que le ministre nous précise.

Le Président (M. Reid) : Vous êtes à un peu moins de cinq minutes.

M. Bourgeois : D'accord. Et donc je vais quand même sauter quelques éléments parce que je pourrais vous entretenir fort longtemps puis je sais que le ministre a beaucoup de choses intéressantes à nous dire au niveau du programme de l'électrification. Mais je veux aussi mentionner le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, tout ce qui... la vision qu'on doit développer avec ce ministère-là pour s'assurer que nos autres partenaires, entre autres, Hydro-Québec, puissent travailler au développement de l'expansion du circuit électrique. Je pense que c'est un acteur important. Oui, il y a des gens qui le font dans le secteur privé, mais Hydro-Québec, pour assurer la desserte de base, doit être un acteur qui fait à la fois le support, mais aussi qui, dans certains endroits, va être celui qui installe les bornes qui vont favoriser le déploiement du réseau de façon efficace sur l'ensemble du territoire québécois.

Et ça vient toucher aussi d'autres organismes parce qu'il y a des enjeux, hein? On va parler de l'installation de bornes, M. le Président, on va aussi même toucher la Régie du bâtiment parce que c'est des installations électriques avec une certaine capacité. Il y a certains risques si les installations ne sont pas faites de façon adéquate. Donc, la Régie du bâtiment est mise à contribution aussi dans cette dynamique-là. Il y a, et là, ça, je trouve ça fort intéressant, le Centre de gestion de l'équipement roulant, ce qui est communément appelé le CGER. Si on veut assurer, comment je dirais, une confiance à la population, il faut que le ministère soit un exemple. Et on demande au CGER, dans le fond, de faire l'acquisition de véhicules électriques pour faire son travail, donc d'être capable de fournir le ministère des Transports en lien avec ses besoins d'avoir les véhicules électriques. Donc, le gouvernement doit montrer l'exemple à la population. Donc, l'acquisition de 1 000 véhicules électriques à terme, je pense que c'est quelque chose de fort important. Il y a déjà 358 véhicules qui sont la possession du ministère, mais qu'on aille plus loin pour justement donner confiance.

Et donc, là-dessus, M. le Président, j'aimerais ça que le ministre nous parle des programmes et mesures qui vont permettre l'atteinte des cibles du plan d'action d'ici la fin de l'année 2020.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, à vous la parole, et vous avez 1 min 30 s.

M. Daoust : Alors, on conviendra tous que c'est une excellente question. M. le Président, je pense que la base de tout ça, c'est qu'il faut mettre les conditions favorables pour arriver à faire en sorte qu'on va rencontrer un objectif qui, on le reconnaît tous, est un objectif qui est ambitieux.

Maintenant, on a parlé du CGER, puis je vais commencer par parler de ça. Les véhicules électriques hybrides branchables en service actuellement, vous savez, au CGER, on en a quand même 358 au gouvernement du Québec. Et qui sont utilisés par les ministères, par les organismes, incluant le réseau de la santé et de l'éducation, il y en a 334, et utilisés par les municipalités, il y en a 24. Alors, au ministère des Transports, on en a 94. C'est 28 % du portefeuille de véhicules. Mais on va commencer par donner l'exemple dans tout ça.

Et l'autre point, c'est... il faut que ça devienne facile. Puis je vous donne l'exemple, M. le Président, de votre téléphone cellulaire. On a tous développé le réflexe de... chaque fois qu'on a une chance, on se branche un peu. Et je pense que les automobiles, on va aller exactement dans cette direction-là avec l'automobile électrique. Tu arrives à ton travail, tu te branches. Tu arrives chez toi, tu te branches. Tu arrives chez ton fils ou chez tes parents, tu te branches. Et, pour ça, ça veut dire qu'il faut qu'on ait des places pour se brancher, beaucoup. Et c'est pour ça que l'effort qu'on déploie actuellement va beaucoup aussi dans cette direction-là.

Il y a trois facteurs qui influencent l'acquisition d'une automobile électrique. Il y a le prix. On a juste à voir le prix des Tesla. Il y a un peu de gens qui en ont ici actuellement. Pas qu'ils ne sont pas capables de se les payer, mais ça

demeure une automobile chère, hein? Alors, le député, ici, de Bécancour, qui semble d'ailleurs se porter volontaire pour s'en acheter une... Alors, c'est des automobiles qui sont relativement chères, mais on voit que la deuxième génération de Tesla est dans des eaux de 35 000 \$. La concurrence... et j'ai rencontré des gens de General Motors, en fin de semaine, qui disaient : Nous autres, on n'a pas besoin d'un dépôt de 1 000 \$ puis attendre deux ans. On peut vous en livrer une tout de suite. J'ai trouvé que la compétition s'installait fort.

Le deuxième facteur, c'est la rapidité de chargement. Ça prend combien de temps, charger ça, là? Si ça te prend 10 heures, c'est une chose, si ça te prend une demi-heure, c'est autre chose.

Le Président (M. Reid) : Le bloc est terminé.

M. Daoust : On aura l'occasion d'élaborer plus loin.

Le Président (M. Reid) : Oui. Je vous ai laissé dépasser un petit peu, mais le bloc est passé. Nous passons maintenant au dernier bloc de l'après-midi pour le deuxième groupe de l'opposition, et je donne la parole au député de Nicolet-Bécancour.

• (18 h 10) •

M. Martel : Merci, M. le Président. Écoutez, M. le ministre, le préambule était tellement long, j'aurais quasiment le goût de vous donner mon temps pour finir la réponse, mais j'aurais des bonnes questions aussi.

Non, non, blague à part, je veux saluer la députée de l'opposition officielle, les députés de la partie gouvernementale et surtout remercier mon collègue de Groulx, qui a accepté que je m'immisce un peu comme ça dans les discussions pour parler de la Société des traversiers du Québec. Vous savez, M. le ministre, vous êtes un... Je veux saluer aussi toutes les personnes qui accompagnent le ministre et les différents organismes ou le ministère. Merci de faire le travail que vous faites. Et je reviens à ma question au niveau de la Société des traversiers du Québec. Vous savez, M. le ministre, je suis bien conscient que vous êtes en fonction depuis pas longtemps. Je pense que c'est le mois de janvier. Je vais vous poser des questions sur peut-être un peu l'historique de la Société des traversiers, mais dans un objectif d'avoir une assurance qu'on va améliorer les choses.

Je sais de votre carrière de gestionnaire... La Société des traversiers du Québec, je comprends que c'est un besoin que les Québécois ont. Au Québec, on a le fleuve Saint-Laurent, on a des moyens de transport et on ne peut pas mettre des ponts partout. Donc, c'est essentiel qu'on ait un bon service de traversiers. Je ne m'attends pas à ce que la société fasse des surplus. Ce n'est pas l'entreprise privée, ce n'est pas son but. Son but, c'est de rendre les meilleurs services possible au meilleur coût, mais, dans les temps de restrictions budgétaires... Puis ce n'est pas parce qu'on gère un organisme public qu'on est moins responsable de la gestion des fonds publics que l'entreprise privée. Vous avez passé une partie de votre vie là-dedans, moi aussi, et je sais que ça demande des qualités de gestion importantes et des compétences. Mais, quand je regarde l'historique, sincèrement, j'ai beaucoup d'inquiétude. Je regarde où est-ce qu'on s'en va, j'ai besoin d'être rassuré de votre part, M. le ministre. Mais peut-être qu'il y a eu aussi un changement en cours d'année ou l'année passée au niveau de la société. J'aimerais ça, peut-être, l'entendre, avoir une certaine assurance qu'on va améliorer les choses.

Juste deux petits blocs, comme ça. Le premier, je vais vous demander d'intervenir tout de suite. Quand on regarde, là, la période de 2007-2008 à 2014-2015, donc qu'on regarde les sept, huit dernières années, au niveau du nombre de passages, là, voitures, piétons, etc., on était, en 2007-2008, à 5,2 millions de passages; 2014-2015, 4,9 millions. Donc, il y a eu une diminution du nombre de passages. Par contre, quand on regarde au niveau des effectifs pendant cette même période là, on était à 444 employés en 2007-2008, on est à 551 en 2014-2015. Mais, sincèrement, M. le ministre, qu'est-ce qui m'interroge le plus, c'est qu'au niveau des employés de bureau il y en avait 39, employés administratifs, et, en 2014-2015, il y en a 63. Donc, c'est une augmentation d'à peu près 60 % des postes administratifs.

Quand on regarde les états financiers de la Société des traversiers, on remarque qu'au cours des dernières années on fait des déficits, notamment à cause de la diminution de l'achalandage. Je remarque dans les états financiers que les surplus cumulés font en sorte qu'on peut éponger une partie des déficits, mais ça a l'air à être structurant comme déficits.

Ça fait que moi, j'aimerais ça savoir c'est quoi, le plan de match. J'aimerais ça avoir une justification aussi pourquoi qu'on a dû augmenter les employés de bureau, le personnel administratif de façon aussi importante quand on constate la diminution de la clientèle qu'il y a eu.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Nicolet-Bécancour. M. le ministre.

M. Daoust : Moi, je vais proposer une réponse sous deux façons. La première, je vais vous donner peut-être une réponse un peu générale et puis plus macroéconomique. Et après ça, bien, le président de la Société des traversiers étant avec nous, avec votre consentement, bien sûr, je lui demanderai d'apporter certaines réponses plus administratives, plus directes.

Dans un premier temps, vous savez, une des baisses d'achalandage, un des motifs, c'est qu'on a eu une grève aussi, et la grève a fait en sorte qu'on a moins de passages. C'est normal qu'il y en ait moins.

Maintenant, il y a un autre phénomène aussi, et puis je vais le jouter à ce qu'on a vu dans les journaux récemment, puis ça m'avait interpellé pas mal. C'est que, dans la région de Montréal, la région de Québec, le temps d'attente dans le trafic pour te rendre à domicile, au cours des 10 dernières années, a raccourci de huit minutes. J'ai vu ça dans le journal récemment. C'était dans les journaux. Ce que ça veut dire, c'est que tu as une baisse de gens qui circulent pour se rendre au travail. On a de plus en plus de travail à domicile. On a de plus en plus de travail aussi qui sont faits à des heures différentes, mais on a un troisième facteur qui vient jouer aussi dans le cas des traversiers, puis je vous parle, par exemple, celui ici, à

Québec. C'est qu'avec la baisse du prix du pétrole, bien, à un moment donné, le confort dans ton automobile puis de faire le tour, c'est quelque chose qui rentre dans ton équilibre puis dans tes dépenses en disant : Écoute, je suis capable de voyager une ou deux personnes, je vais les amener avec moi. Le pétrole coûte moins cher, on s'organise de cette façon-là, puis j'aime mieux ça. Ça se peut, ça.

Alors, il y a un changement des façons que nous avons de travailler. Il y a un changement sur les heures parce qu'on a des flexibilités. Je vous donne un exemple bien simple. J'ai un de mes fils, moi, qui commence à sept heures le matin à 50 kilomètres de chez eux, puis il a fait ça de cette façon-là pour être capable d'aller chercher sa fille, qui est à l'école primaire, qui est en première année, et il est capable d'aller la chercher à quatre heures l'après-midi. Il a une entente avec son patron, puis ça convient à tout le monde.

Alors, le monde évolue beaucoup. La nouvelle génération de travailleurs, celle qui s'installe actuellement, travaille très différemment de nous. On a vu les baisses... puis je comprends que vous me direz que ce n'est pas pertinent, mais on a vu les baisses, par exemple, d'utilisation de télévision. C'est des gens qui ne regardent pas la télévision, ils sont en interactif tout le temps. La façon de travailler change, le prix du pétrole a baissé. On a eu un phénomène aussi, comme je vous le dis, où on a une grève. Et, n'oublions pas, on a un certain nombre de nos traversiers qui sont gratuits. Un traversier gratuit, même si tu as une baisse d'achalandage, ça ne change pas tes revenus. Alors, l'ensemble de ces facteurs-là, de façon plus macroéconomique, explique.

Maintenant, l'augmentation des effectifs et la gestion administrative, je le répète, avec le consentement de mes collègues, M. le Président, notre président de la Société des traversiers étant avec nous, il pourra certainement nous l'expliquer.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a le consentement pour entendre le président de la Société des traversiers? Il y a consentement. M. le président, s'il vous plaît, vous nommer.

M. Fortier (Jocelyn) : M. le Président, Jocelyn Fortier, Société des traversiers du Québec, président-directeur général.

Alors, M. le Président, ça fait 35 ans que je suis à la société. Donc, je peux vous dire que j'ai vu fluctuer, à diverses périodes, les statistiques d'achalandage de la STQ. Et, généralement, ce qu'on voit comme raisons de fluctuations sont les mêmes d'un cycle à l'autre. C'est l'industrie touristique qui, à une certaine période, va augmenter parce que le taux de notre dollar est trop faible face aux États-Unis ou autres pays, de sorte que les gens restent en tourisme chez nous. Il faut se rappeler qu'une partie importante de notre achalandage est un achalandage touristique. Et généralement, quand on constate chez nous une diminution d'achalandage, on la constate aussi dans les autres secteurs de l'industrie touristique et aux mêmes endroits où on le constate chez nous.

L'autre chose aussi qui peut faire fluctuer, M. le Président, les statistiques de la société à la hausse ou à la baisse vont être les grands travaux. Et je dis bien à la hausse et à la baisse parce que, lorsqu'on a des grands travaux à Montréal, par exemple, à l'un ou l'autre des ponts, la traverse de Sorel-Tracy jouit à ce moment-là d'une augmentation d'achalandage phénoménale. Par contre, quand nous, nous faisons des travaux à nos installations ou qu'il se fait des travaux à proximité de nos installations, on a malheureusement une baisse d'achalandage à ce moment-là.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Nicolet-Bécancour veut intervenir?

M. Martel : Parce que M. le ministre a parlé de ça. Mon point, là, ce n'est pas la diminution. Je vais revenir tantôt sur la dernière année. Ce que je veux, c'est faire le lien entre la diminution de la clientèle puis l'augmentation des effectifs. C'est là que moi, j'ai un problème. Quand on regarde au niveau des états financiers, on voit un déficit de plus en plus structurant. Expliquez-moi comment ça se fait que vous avez été obligés d'augmenter le nombre d'employés en même temps qu'on avait une diminution de clientèle.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le président.

M. Fortier (Jocelyn) : ...M. le Président, la société s'est vu confier des responsabilités additionnelles qui ont impliqué du monde additionnel. Par responsabilités additionnelles, je veux dire toute la responsabilité des traverses des régions isolées de la Basse-Côte-Nord, la responsabilité du service de desserte maritime sur les Îles-de-la-Madeleine. Je comprends que c'est un entrepreneur privé qui le fait, mais il le fait avec un contrat intervenu entre le ministère des Transports à l'époque et l'entrepreneur privé. Mais le contrat nous a été cédé avec la responsabilité de le gérer. C'est aussi des traverses qui étaient opérées par l'entreprise privée, même si elles étaient sous notre responsabilité, comme L'Isle-aux-Grues, qui maintenant relève directement de la Société des traversiers, la municipalité qui l'opérait ayant demandé à se retirer de ce créneau qui n'était pas leur spécialité. Alors, évidemment, quand on ajoute de nouvelles traverses, bien, les employés qui étaient chez les privés viennent chez nous. Ça prend un peu aussi de personnel de bureau pour encadrer le tout, encadrer les bonnes pratiques, encadrer les règles de sécurité, et autres.

L'autre phénomène aussi, c'est que, depuis 2009, la STQ doit mener à bien un programme d'immobilisations, de rajeunissement de sa flotte et de modernisation de ses diverses installations de l'ordre de 580 millions de dollars. Alors, il a fallu évidemment avoir du personnel à l'interne pour gérer ces divers dossiers, ces divers dossiers de construction, et autres. Alors, ça, ça explique en fait une partie des coûts.

L'autre chose aussi, donc, qu'il faut prendre en compte, c'est lorsqu'on regarde le déficit. Le déficit inclut des frais d'amortissement pour le dernier exercice publié, donc au 31 mars 2015, de l'ordre de 9,5 millions de dollars. Or,

c'est de l'amortissement... de l'amortissement, bien sûr, c'est en raison des nouveaux équipements acquis ou autres, mais c'est quand même des dépenses, une charge qui vient créer un déficit qui, en soi, n'est pas un déficit opérationnel.

• (18 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. M. le député de Nicolet-Bécancour.

M. Martel : Écoutez, je reste quand même au niveau de la vision. Moi, j'aurais aimé ça entendre qu'il y avait quelque chose de ponctuel là-dedans, qu'on reviendrait, compte tenu que la société a toujours eu des missions, il y a toujours eu une évolution. Mais la seule affaire qu'on constate, c'est que l'augmentation est en constante évolution, l'augmentation du personnel.

Je veux profiter de votre présence pour vous parler du fameux F.-A.-Gauthier que, personnellement, j'ai eu beaucoup de critiques. Je ne suis pas le seul. On a parlé de Lada, de citron. Mais il y a des choses qui sont un peu gênantes là-dedans.

Je vous rappelle que ce bateau-là a coûté 175 millions. On a dû faire des améliorations de 45 millions pour le recevoir sur les quais. Il y a eu beaucoup de bris sur le bateau. Ça a entraîné des bris de service auprès de la clientèle. Le système de gaz liquéfié, qui devait être la belle innovation de tout ça, je ne sais s'il est fonctionnel actuellement, mais je sais qu'il ne l'était pas. Il a toujours marché au diesel. Je sais que la garantie se termine au mois d'avril. On va devoir le mettre encore hors service pour une bonne période pour réparer toutes les anomalies qu'on avait constatées sur le bateau, je rappelle, de 175 millions. Je ne peux pas croire qu'on peut affirmer qu'on a fait un bon achat avec ce bateau-là.

Là, je fais un mixte entre le bateau puis je fais un mixte de la gestion que je vous ai parlé, M. le ministre, tout à l'heure. Au-delà des montants qu'on a dépensés pour le F.-A.-Gauthier, au-delà des bris qu'il y a eu, écoutez, il y a eu d'autres dépenses qui se sont ajoutées, qui font juste questionner toute la qualité. Je vous en nomme quelques-unes que j'ai ici, là. Frais d'opération du débarcadère ferroviaire pour les traversiers du N.M. Camille-Marcoux pendant que le N.M. F.-A.-Gauthier était à quai, ça a coûté 15 340 \$. Une séance de photo pour le F.-A.-Gauthier, 10 540 \$. Prendre des photos, 10 540 \$! Réparation d'urgence des tuiles du plafond arrière, un bateau neuf, 6 110 \$. Un bateau qui coûte 175 millions, il faut changer des tuiles. Réparation du revêtement du pont, 8 339 \$. Remplacement du joint d'étanchéité de la porte arrière, un bateau neuf, 18 398 \$. Réparation d'une rampe sur le bateau, 6 470 \$. Ce n'est pas des gros montants. On parle d'un bateau neuf. Acquisition de pièces de rechange pour le système de brouillard, c'est quand même assez utile, ça, sur le fleuve Saint-Laurent, 41 720 \$. Ce que je vous mentionne là, c'est 106 917 \$.

Moi, j'aimerais ça que vous me disiez... je ne sais pas, vous, M. le ministre, ou le président, dites à la population du Québec, là, qu'on a fait un bon achat avec le F.-A.-Gauthier, puis j'aimerais ça l'entendre de mes oreilles.

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

M. Daoust : Écoutez, je vais effectivement demander au président de la Société des traversiers de nous expliquer. Il est là depuis plus longtemps que moi. Moi, je pense que le bateau était arrivé quand je suis arrivé. Alors, je vais demander au président de la Société des traversiers de nous parler peut-être de ce navire-là.

Le Président (M. Reid) : M. Côté.

M. Fortier (Jocelyn) : Alors, M. le Président, F.-A.-Gauthier, quant à nous, demeure un excellent navire. C'est le fleuron de la STQ, et nous en sommes fiers. Les capitaines en sont fiers, et les employés en sont fiers. Le capitaine déclarait, entre autres, dimanche dernier que c'est l'un des meilleurs bateaux qu'il a eu dans sa carrière actuellement.

Bien sûr que c'est un navire neuf. Bien sûr que c'est un navire qui a besoin d'ajustements de toutes sortes. Lorsqu'on construit une voiture, lorsqu'on lance un nouveau modèle de véhicule automobile, les constructeurs ont pour habitude d'avoir un, deux, trois, quatre, cinq, six prototypes et de faire tous les essais possibles et d'améliorer. Un navire, c'est fait sur mesure pour les besoins pour lesquels on le destine, et le navire étant lui-même est un prototype, prototype sur le système de GNL qu'on a mis à bord. Oui, c'est un système prototype de la façon dont il est opéré, de la façon dont il est suivi, de la façon dont il est contrôlé électroniquement, de la façon dont les mesures de sécurité sont suivies aussi.

Donc, il y a eu des ajustements à faire, il y en a eu plusieurs. Par contre, la société se félicite d'être allée sur un système bicarburant, ce qui fait que, pendant qu'on faisait les ajustements de prototype du navire, on a pu continuer à donner le service, de surcroît avec ce navire-là et de sorte que, sur 280 jours d'opération, il y a cinq jours d'opération qui n'ont pu être donnés pour des ajustements : réparation d'un joint d'étanchéité. Celui qui a coûté, là, je ne me souviens plus le prix exactement, là, 6 000 \$ environ. Alors, il y a eu des ajustements, oui, mais pour cinq jours seulement. Seulement cinq jours d'interruption. On aurait aimé mieux qu'il n'y en ait pas un du tout, mais on avait prévu pire que ça parce que ce n'est pas le premier navire que je vois construire à la Société des traversiers, ce n'est pas le premier navire qui est mis en opération et c'est du rodage qu'il faut faire pendant un an de temps.

On parle ensuite de divers coûts. La plupart des coûts, qui sont des suivis de garantie, dans certains cas, on a décidé, en accord avec le chantier, de les commander nous-mêmes pour que ça aille vite. Lorsqu'on a vu que le joint d'étanchéité avait un problème, on n'a pas attendu toutes les autorisations de Fincantieri, on a convenu avec eux qu'on le ferait puis on leur enverrait la facture. Alors, il y a plusieurs des choses ici qui sont effectivement couvertes par la garantie et pour lesquelles il y a eu ou il y aura des remboursements si ça n'a pas été facturé encore.

Les pièces de rechange, oui, les navires arrivent avec des pièces de rechange de base, mais on a préféré s'équiper d'un énorme, d'un bon inventaire de pièces de rechange de façon à ce que, s'il nous arrive des problèmes durant l'opération, on puisse réparer rapidement sans attendre. C'est la politique qu'on a partout, on a toujours un stock de pièces de rechange. Il

y a des pièces de rechange de base qui viennent avec le navire et qui font partie du contrat de construction, mais il y a des pièces de rechange que nous commandons toujours après pour maintenir notre inventaire de façon à être efficaces, efficaces et, si par malheur on a un pépin, pour faire la réparation le plus rapidement possible.

Vous parlez de tuiles. Bien, les tuiles, c'est la même chose. Les photos, ce n'est pas une seule... ça a été une commande complète... O.K., j'arrête.

Le Président (M. Reid) : Oui, j'ai une demande du député pour terminer, il reste une minute.

M. Martel : Bien, peut-être juste pour... peut-être qu'après vous pourrez, plus tard, là, répondre, mais, moi, ce que je comprends, c'est que les Québécois, ils paient un peu pour faire la recherche et le développement de la compagnie qui a vendu le bateau. Et là la garantie, elle se termine en avril, là. Avec toute la panoplie d'erreurs qu'on a vues, combien que ça va nous coûter dans les prochaines années, là? C'est très inquiétant, puis je ne suis pas rassuré, là.

Le Président (M. Reid) : Il vous reste 30 secondes. M. le ministre.

M. Daoust : Écoutez, dans ce contexte-là, je pense que le président de la Société des traversiers est en mesure de nous apporter des réponses et je proposerais qu'au prochain bloc on commence par donner du détail là-dessus. Puis le président se fera un plaisir de vous le donner. Puis je suis d'accord avec vous que ce sont des questions qui ont été posées puis qui méritent d'avoir une réponse. Et je suis persuadé qu'il y en a une où on est capables de s'expliquer.

Alors, la proposition que je vous fais, le bloc étant terminé, c'est qu'au départ du prochain bloc le président de la Société des traversiers puisse nous répondre, si ça convient à tous.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Merci. Alors, étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux au jeudi 21 avril 2016, après les affaires courantes, où elle poursuivra l'étude des crédits. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 18 h 30)