



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le mardi 12 mai 2015 — Vol. 44 N° 52

Consultations particulières sur le projet de loi n° 38 — Loi
visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la
Caisse de dépôt et placement du Québec (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des finances publiques

Le mardi 12 mai 2015 — Vol. 44 N° 52

Table des matières

Auditions (suite)	1
Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	1
Ville de Québec	12
Conseil du patronat du Québec (CPQ)	25
Alliance Transit et Équiterre	35

Intervenants

M. Raymond Bernier, président

M. Carlos J Leitão
Mme Rita Le de Santis
M. Ghislain Bolduc
M. Nicolas Marceau
M. Alain Therrien
M. André Spénard
M. François Bonnardel
M. Amir Khadir
M. André Fortin

- * M. Marc Ranger, SCFP
- * M. Daniel Leroux, idem
- * M. Pierre-Guy Sylvestre, idem
- * M. Régis Labeaume, ville de Québec
- * M. Rémy Normand, idem
- * M. Yves-Thomas Dorval, CPQ
- * Mme Norma Kozhaya, idem
- * M. Christian Savard, Alliance Transit

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 12 mai 2015 — Vol. 44 N° 52

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 38 — Loi
visant à permettre la réalisation d'infrastructures par
la Caisse de dépôt et placement du Québec (2)**

(Onze heures une minute)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des finances publiques ouverte. Et bien sûr, comme d'habitude, je demande aux personnes de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre les consultations particulières et les auditions publiques sur le projet de loi n° 38, Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Habel (Sainte-Rose) est remplacé par M. Fortin (Pontiac).

Auditions (suite)

Le Président (M. Bernier) : Alors, voici l'ordre du jour pour aujourd'hui. Ce matin, nous avons le plaisir d'entendre le Syndicat canadien de la fonction publique. Et cet après-midi nous recevrons la ville de Québec, le Conseil du patronat et M. Steven Guilbeault. Alors, bienvenue aux...

Mme de Santis : ...

Le Président (M. Bernier) : Oui?

Mme de Santis : Je crois que le député de Sainte-Rose est ici. C'est M. Saul, le député de Laval, qui...

Le Président (M. Bernier) : Laval-des-Rapides.

Mme de Santis : Oui, qui est remplacé par...

Le Président (M. Bernier) : On va faire les corrections qui sont nécessaires, Mme la députée. Merci de votre attention, merci de votre attention.

Donc, nous avons le plaisir de rencontrer ce matin le Syndicat canadien de la fonction publique. Merci de votre participation, messieurs. Nous avons le plaisir de recevoir M. Marc Ranger, M. Daniel Leroux et M. Pierre-Guy Sylvestre. La parole est à vous pour un bloc d'environ une dizaine de minutes.

Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)

M. Ranger (Marc) : Donc, on va se dépêcher, le temps est court. Les salutations d'usage, M. le ministre, aussi, merci de nous recevoir. Vous l'avez mentionné, je suis accompagné de Pierre-Guy Sylvestre, qui est économiste chez nous, au Syndicat canadien de la fonction publique, et de Daniel Leroux, qui est tout nouvellement élu, donc le responsable élu du secteur du transport terrestre chez nous.

En deux secondes parce que, la parole, je vais la passer à Pierre-Guy. Ça fait plaisir d'être devant vous. C'est un retour, je m'ennuyais. Mais le Syndicat canadien de la fonction publique, juste pour vous dire, c'est le plus gros syndicat au pays, on représente près de 630 000 membres au Canada, 112 000 au Québec, et on est particulièrement dans les services publics. On s'appelle le Syndicat canadien de la fonction publique, mais on est dans les services publics. Les municipalités à l'extérieur du Québec, à peu près à 100 % c'est les membres qui sont syndiqués chez nous, que ce soient cols bleus, cols blancs, professionnels, et le transport, c'est la même chose à travers le pays. Donc, c'est vraiment... on est très, très présents dans les services publics. Puis je dois dire d'entrée de jeu aussi qu'on est des grands partenaires... ça ne paraît pas toujours, mais on est des grands partenaires des municipalités et des sociétés de transport dans les enjeux qui concernent le refinancement, les infrastructures, donc on fait des interventions nombreuses. Au début du mois de juin, on va être à la Fédération canadienne des municipalités, on va être de pair avec eux pour demander au gouvernement de réinvestir au niveau des infrastructures. Donc, d'un côté, bien sûr, comme syndicat, c'est la défense des conditions de travail de nos membres, mais c'est aussi la défense des services publics qui est importante pour nous.

Récemment, la Communauté métropolitaine de Montréal, ils ont déposé leur plan de développement, puis, vous voyez, ça fait qu'un peu d'entrée de jeu une des priorités qui a été identifiée dans le diagnostic, c'est de dire : Nos réseaux de transport sont déficients, il faut réinvestir massivement au niveau des réseaux de transport. On sait que, dans le projet de loi n° 38, il y a deux projets en particulier qui sont visés par là, puis, même si, dans les dernières années, le financement public dans les infrastructures a été deux fois plus important dans la région métropolitaine qu'il a pu

l'être dans le reste du pays, on sait qu'il y a encore d'importants efforts à faire pour pouvoir financer adéquatement les transports collectifs. Et c'était d'ailleurs une des priorités que le maire Coderre a avancées aussi dans la région métropolitaine, de dire : Ce n'est pas suffisant, ce qui se fait actuellement, il doit y avoir des investissements massifs.

Maintenant, pour revenir au projet de loi n° 38, par contre, le SFCP, on n'est pas en faveur de donner un mandat spécifique ou un rôle particulier à la Caisse de dépôt dans le cadre du projet de loi n° 38. On considère plus que ce projet de loi là, qui est assez court, ressemble plus à un énoncé de politique, puis c'est un peu un chèque en blanc avec beaucoup d'incertitude. Alors, nous, on pense que la Caisse de dépôt ne peut pas se substituer au rôle du gouvernement et, entre autres, au ministère des Transports, qui devrait être le grand maître d'oeuvre de ces projets-là en concertation avec les sociétés de transport, parce qu'on sait que c'est un peu, je m'excuse de le dire, mais une frénésie de revoir à tout prix toutes les structures très, très rapidement dans la première année de mandat, mais nous, on pense qu'il y a des gens en place, il y a des structures en place qui ne sont pas suffisamment consultées quand vient le temps de regarder le développement d'infrastructures dans le transport urbain, donc il faut peut-être revenir à la table à dessin.

Mais je me tais immédiatement — je reviendrai en période de questions — pour laisser la parole à Daniel Leroux, du secteur du transport.

Le Président (M. Bernier) : M. Leroux.

M. Leroux (Daniel) : Bonjour.

Le Président (M. Bernier) : Bon matin.

M. Leroux (Daniel) : Mon nom est Daniel Leroux, je suis chauffeur d'autobus. Je suis également le vice-président du CPSTT, qui est le Conseil provincial du secteur du transport terrestre. Je représente un regroupement d'au-dessus de 7 000 membres, tous des transporteurs urbains dans la province de Québec. Également, parmi les sections locales du CPSTT, on retrouve la section locale 1983 que je suis vice-président également, qui est le syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro ou services connexes pour la Société de transport de la ville de Montréal. Il y a le 3333, la section locale 3333 qui est le syndicat du Réseau de transport de Longueuil et le 5959 qui est la Société de transport de Laval. Nous sommes directement concernés par le projet de loi n° 38, très inquiets par le projet de loi n° 38, d'où le dépôt du mémoire aujourd'hui.

Ca fait que je vais céder la parole tout de suite à Pierre-Guy. Merci.

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

• (11 h 10) •

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : M. le Président, M. le ministre, Mme et MM. les députés, bonjour. Je vous présente rapidement notre mémoire. Comme vous avez pu le constater, notre mémoire est assez court. Il est divisé en trois sections : premièrement, on fait le lien entre le projet d'entente de janvier entre la Caisse de dépôt et le gouvernement; par la suite, bien, on énonce nos critiques par rapport au projet de loi n° 38; et, la dernière partie, on parle des partenariats public-privé. Ne vous en déplaît, M. le ministre, là, nous, on fait un lien entre le modèle d'affaires de la Caisse de dépôt et les PPP.

Dans l'introduction, bien, écoutez, ce qu'on a compris de ce projet de loi là, c'est que, bon, dès la première annonce du premier ministre, ce qu'il nous a dit, c'était qu'ils allaient confier la réalisation de certains projets à la caisse en rendant possible la modernisation des infrastructures tout en conservant une marge de manoeuvre budgétaire pour la réalisation d'autres projets d'infrastructure. Ce que le SFCP-Québec a compris ici, c'est qu'on allait utiliser, là, le concept de hors-bilan. À notre avis, ce qu'il faut dire aux Québécois, c'est que, si on construit des infrastructures publiques, bien c'est les Québécois qui vont les payer. C'est beau d'un point de vue comptable, de dire qu'on fait du hors-bilan, mais à quelque part il y a une dette ou il y a un service qui va devoir être payé. Donc, ça, c'est la première note, là, la première remarque qu'on fait.

Deuxièmement, bien, ce qu'on a compris aussi du projet de loi, c'était que c'était une nouvelle forme de partenariat public-privé, nouveau genre, avec un investisseur institutionnel pour développer les infrastructures de transport en commun. Je pense que c'est sans surprise que vous comprendrez que le SFCP-Québec s'oppose donc fermement au projet de loi n° 38 tel qu'il a été déposé dans sa forme actuelle.

Premièrement, pour le financement, bon, on a compris aussi que, le modèle d'affaires de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, il pouvait y avoir des partenaires dans le financement, des partenaires privés. Si c'était le cas... Bon, on sait que le gouvernement pourrait y participer, il pourrait y avoir aussi des partenaires privés, mais, s'il y avait du financement privé... Même le premier dirigeant de PPP Canada, M. John McBride, avait affirmé que «le financement des projets entièrement menés par le secteur public coûte moins cher». S'il y a du financement privé, il va falloir que le gouvernement dise aux Québécois qu'ils vont payer plus cher pour ce financement privé là.

Si jamais il n'y avait pas de financement privé, que c'était la Caisse de dépôt et le gouvernement qui y participaient uniquement, à ce moment-là, ce qu'il faudrait dire aux Québécois, c'est qu'il n'y a pas de partage de risques, on veut faire affaire avec la Caisse de dépôt pour transférer le risque à la Caisse de dépôt. Si le seul avantage ici de ce partenariat-là est de transférer le risque à la Caisse de dépôt, j'imagine qu'on va quantifier ce risque-là. Les méthodes pour arriver à quantifier les risques sont souvent assez obscures. D'ailleurs, un dirigeant de Partnerships BC avait affirmé qu'ils avaient utilisé un modèle de transfert de risques qui était tellement complexe que seulement quelques personnes dans la province comprenaient les intrants et les extrants. On espère que vous allez nous présenter les avantages, que vous allez les

quantifier, mais qu'également vous allez être capables de nous présenter les méthodes qui ont permis la quantification de ces avantages-là.

Je saute rapidement parce qu'on a peu de temps, mais on a une préoccupation très importante par rapport à la tarification. Si on maximise les revenus pour maximiser le rendement de la caisse, on ne peut pas en même temps maximiser l'achalandage du transport en commun. Ça, c'est une préoccupation très importante pour le SCFP-Québec. Si on veut investir dans les transports en commun et inciter les gens de la Communauté métropolitaine de Montréal à prendre le transport en commun, on pense que l'objectif est incompatible avec un objectif de rendement. Et ça, c'est une grande préoccupation.

Pour ce qui est des relations de travail, comme vous retrouverez à la page 12 de notre mémoire, eh bien, on a été surpris d'apprendre... bien il y a des travailleurs qui ont appris qu'ils allaient perdre leur emploi parce que le SLR sur le pont Champlain va remplacer les lignes d'autobus qui sont présentement exploitées par le Réseau de transport de Longueuil. Ces gens-là, dans leur convention collective, ne sont pas protégés, donc ils vont perdre leur emploi. Il y a également des gens, probablement, à la Société de transport de Montréal qui vont être affectés par le Train de l'Ouest.

Ce qu'on a compris, c'est que le projet de loi, dans le fond, n'allait pas permettre des investissements en transport en commun qui allaient être complémentaires à ce qui existe déjà mais qui allaient probablement le remplacer. On a besoin de plus d'investissement dans le transport en commun, ça doit se faire à travers le ministère des Transports du Québec. S'il y a des problèmes avec les échéanciers, le ministère des Transports du Québec a du mal à respecter les échéances ou a du mal à respecter les coûts qui sont prévus, à ce moment-là, ce qu'on demanderait au gouvernement, c'est de créer des nouvelles structures d'incitatifs à l'intérieur même du ministère des Transports du Québec au lieu d'aller faire affaire avec un partenaire, même s'il est institutionnel... un partenaire qui est investisseur, qui veut maximiser du rendement.

Il me reste quelques minutes, je pourrais procéder à la lecture de nos recommandations. À la page...

Le Président (M. Bernier) : Oui, vous avez deux minutes pour terminer.

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Il reste deux minutes. Bon, bien, écoutez, je vais passer rapidement nos cinq recommandations que vous retrouvez à la page 18 et 20.

Premièrement, le SCFP-Québec rejette le projet de loi n° 38 car il en est un de PPP nouveau genre et recommande au gouvernement de laisser la Caisse de dépôt en dehors du secteur des transports en commun, puisque celle-ci a comme mission de maximiser le rendement de l'épargne des Québécois et non pas la prestation des services publics. On sait que l'autre mission, c'est aussi le développement socioéconomique, mais ici, bon, à part la captation de la plus-value foncière, on a très peu parlé, là, du développement socioéconomique dans ce projet de loi là.

Pour la deuxième recommandation, bien on recommande au gouvernement de travailler à même son ministère des Transports du Québec, soit innover. Allez-y avec des nouvelles structures d'incitatifs. Vous êtes capables de le faire, vous avez été élus pour ça.

Troisième recommandation : Il est indispensable que le gouvernement travaille avec les sociétés de transport déjà existantes, qui font un excellent travail. Je pense notamment à la STM, le RTL et la Société de transport de Laval. Il faut les impliquer dans le projet, il ne faut pas les mettre de côté tel que ce qui est prévu par le projet de loi.

Pour la recommandation 4, bien on vous recommande d'augmenter les budgets alloués aux sociétés de transport afin qu'elles puissent investir et promouvoir le transport en commun.

Dernière recommandation, bien on vous recommande que le gouvernement mène systématiquement des études d'impact économique des investissements en transport en commun et qu'il les intègre dans ses règles de décision pour les projets à venir. Autrement dit, si on investit dans le transport en commun, ce n'est pas seulement pour que la Caisse de dépôt fasse un rendement mais bien pour qu'il puisse y avoir un impact économique positif sur le PIB. Par exemple, quelqu'un qui va partir de la Rive-Sud, qui va aller travailler à Montréal plus rapidement, plus efficacement, ça, il y a un gain économique. C'est peut-être plus difficile à calculer qu'un rendement financier, mais nous, on pense que, dans un projet de loi, il devrait y avoir à tout le moins mention des impacts économiques positifs du transport en commun.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Merci, M. Sylvestre. M. le ministre, la parole est à vous, nous allons débiter nos échanges.

M. Leitão : Merci. Merci, messieurs, d'être là. Bonjour à tous les collègues.

Donc, nous reprenons maintenant nos discussions sur le projet de loi n° 38. Merci de votre mémoire. Vous soulevez une série de questions et vous vous dites très inquiets de ce projet de loi là. Je comprends votre inquiétude. Je pense par contre que cette inquiétude est peut-être basée sur peut-être une compréhension du programme qui n'est pas la même que la nôtre, donc je vais juste essayer de ramener quelques points. Et on peut terminer... pardon, commencer par votre dernier point, les gains économiques, et là je vous dis que nous sommes entièrement d'accord avec vous. Ces gains sont importants, très importants. Et d'ailleurs un des groupes qui est venu la semaine dernière, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, justement on a beaucoup parlé des coûts de la congestion dans la grande région de Montréal et donc les gains qui peuvent être... qui doivent être réalisés en diminuant cette congestion-là, en améliorant l'accès des personnes de la Rive-Sud au centre-ville, des personnes de l'ouest au centre-ville, etc. Donc, ça, ces gains sont très importants, et d'ailleurs c'est pour ça en grande partie que nous nous engageons dans cette voie-là.

Maintenant, je pense que la question principale, si vous voulez, et vous l'avez mentionné, c'est que vous considérez cet arrangement comme étant une nouvelle forme de PPP. Je vous dirais que, oui, c'est un PPP, c'est un partenariat public-public. Justement, on ne fait pas ça avec n'importe qui, on le fait avec la Caisse de dépôt et placement du Québec qui,

elle, est un organisme public, et donc le rendement que la caisse obtiendrait une fois... si on passe cette législation et si on va de l'avant avec ces projets-là, le rendement que la caisse obtiendrait, c'est un rendement qui va bénéficier à tous les Québécois, tous les déposants dans la caisse. Donc, la caisse n'est pas un corps étranger à la société québécoise, elle est bel et bien une entité publique.

La différence qu'il y a dans le système que nous proposons, c'est qu'en effet ce projet-là se ferait à l'extérieur de notre périmètre comptable, c'est-à-dire en dehors de notre dette, parce que le grand problème, pour nous, c'est un problème d'endettement. Nous avons aujourd'hui 88 milliards de dollars prévus dans notre PQI, programme québécois d'infrastructures, sur 10 ans. De ce montant-là, il y a à peu près 7 milliards très directement dans le transport en commun. Nous pensons que nous sommes à la limite de ce qu'on peut faire en termes d'endettement. Si on voulait donc ajouter ces deux projets dont on parle, le Train de l'Ouest et le train du Sud, disons-le comme ça, il faudrait déplacer d'autres choses dans le PQI ou il faudrait remettre ces projets à beaucoup plus tard, donc, nous, notre objectif, c'est de concrétiser ces projets-là le plus rapidement possible sans compromettre tous les autres projets qu'il y a déjà dans le cadre du PQI. Donc, c'est pour ça qu'on le fait. Ça reste à l'extérieur de notre périmètre comptable, c'est-à-dire ça n'affecte pas notre dette, parce que la Caisse de dépôt sera le maître d'oeuvre du projet ainsi que le propriétaire et l'opérateur de ce système une fois qu'il sera mis en marche. Alors, nous pensons que c'est une façon de faire, bon, qui est innovante et qui va contribuer à accélérer ces projets-là qui sont nécessaires.

Une dernière chose. Le processus de sélection, pourquoi on sélectionne projet A et pas projet B, projet C, etc., ça, c'est une décision gouvernementale. Donc, vous avez mentionné — je pense que c'était vous, M. Ranger — que la caisse se substitue au gouvernement et qu'on a une espèce... une perte d'autonomie, une perte de devoir d'action de la part du gouvernement. Ce n'est pas tout à fait comme ça parce que c'est à nous, au gouvernement, à identifier des projets que nous jugeons utiles d'un point de vue d'intérêt public. Après ça, nous demandons à la caisse, bon : Voulez-vous regarder tel projet?, la caisse fait son analyse et elle nous dit : Non, nous ne sommes pas intéressés, ça finit là, ou la caisse dit : Oui, nous sommes intéressés à telle, et telle, et telle condition, et ça reviendra à nous, gouvernement, de dire : Oui, on est d'accord avec vos conditions, ou : Non, on n'est pas d'accord, et donc on le fera d'une autre façon. Donc, à la fin, c'est toujours le gouvernement qui a la décision ultime si on va de l'avant avec ça ou pas, donc je ne pense pas qu'il y ait une perte d'autonomie.

Mais je vais m'arrêter ici. Je ne sais pas si vous voulez réagir à ça ou si on passe la parole à mes collègues.

Le Président (M. Bernier) : Je pense qu'on va demander à nos invités de réagir à ça. M. Sylvestre.

• (11 h 20) •

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Bien oui. Écoutez, bien, merci pour vos réponses, qui sont intéressantes, mais par contre j'ai l'impression que le message que vous envoyez à l'ensemble des Québécois est un message qui entretient une certaine confusion, parce que d'un côté vous nous dites que la Caisse de dépôt et de placement, c'est du public... Oui, c'est un investisseur, bon, on est les clients, on est les déposants, mais ce n'est pas comme une société d'État comme Hydro-Québec ou la STM.

En plus, ce que vous nous dites, c'est que ça nous permet de ne pas nous endetter, tout en nous disant que la Caisse de dépôt est le gouvernement. Donc, est-ce que la dette est publique? Est-ce que ce que fait la Caisse de dépôt nous appartient ou non? Est-ce que c'est complètement séparé?

L'autre chose où il y a une certaine confusion également, c'est que la Caisse de dépôt est totalement indépendante. La journée que la Caisse de dépôt va décider des tarifs pour le transport en commun sur le SLR du pont Champlain, le gouvernement ne pourra pas intervenir... à moins que je me trompe, mais, moi, c'est ce que j'ai compris de l'entente. Donc, quand on dit que la Caisse de dépôt est un investisseur public, ça, on est d'accord, mais, un organisme public où la démocratie participative ou la démocratie citoyenne s'exerce, là il y a un pas à franchir, bon, qu'on n'est pas prêt à franchir. Si vous voulez aller contester les hausses de la STM, il y a un moyen d'y aller, vous pouvez vous présenter au conseil d'administration de la STM, il y a un moyen de faire des pressions. Si vous voulez contester les hausses d'Hydro-Québec, c'est la même chose, vous pouvez vous présenter à la Régie de l'énergie. Qu'est-ce qu'on va faire, qu'est-ce que le citoyen va faire lorsque les tarifs vont augmenter beaucoup trop rapidement? Donc, ça, c'est le premier aspect, public.

Deuxièmement, bien, je vous dirais, quand vous nous dites... Et M. Denis Coderre, d'ailleurs, s'est présenté comme un défenseur des régimes de retraite, là, j'ai trouvé ça un peu surprenant. Ça, c'est mon opinion personnelle. Mais, bref, M. Coderre nous disait : Un dollar versé dans les tarifs, c'est un dollar qui va revenir aux Québécois. Permettez-moi, là, de mettre un certain bémol sur cette affirmation-là. C'est sûr que ça va aller dans le rendement de la caisse, ça, on est tous d'accord. Par contre, 1 \$ d'augmentation de tarifs chez Hydro-Québec va retourner quelque part à la fin de l'année dans les coffres de l'État, bon, Hydro-Québec verse 2 à 3 milliards de redevances au gouvernement du Québec, ça, c'est assez direct, mais, sur le rendement, ça veut dire que ça va être sur la rente de retraite qui va être prise, pour quelqu'un, par exemple, qui a 40 ans ça va être dans 20, 25 ans, et donc c'est quand même assez loin, là. Donc, on augmente les tarifs une journée; le bénéfice, on va l'obtenir mais dans quelques années.

Il y a aussi... Vous nous disiez tout à l'heure que, bon, c'est du public, la Caisse de dépôt, mais, dans le tableau où est-ce que vous présentez les trois modèles complémentaires pour la réalisation d'infrastructures publiques, là — en fait, ce n'est pas le gouvernement, mais c'est... la Caisse de dépôt le met sur son site — pour ce qui est des sources de financement, et c'est également prévu dans l'entente, bien la Caisse de dépôt va pouvoir avoir des partenaires privés qui sont indépendants du gouvernement, c'est spécifié tel quel dans l'entente. À ce moment-là... Là, vous me parlez de consortium privé dans les PPP, mais, dans le modèle CDPQ, est-ce qu'on parle d'un consortium public-privé? Est-ce qu'on n'est pas là en présence d'une sorte de modèle novateur de PPP? D'autant plus qu'à la dernière ligne ce qu'on a, là, c'est *Propriété des actifs*. Dans le modèle CDPQ, il est écrit «CDPQ plus partenaires». Est-ce qu'on ne va même pas plus

loin que le PPP? Est-ce que, là, ici, il ne s'agirait pas de privatisation simplement? Parce que, si vous avez des partenaires privés qui possèdent des actifs publics, des infrastructures de transport en commun, bien ici, on s'entend, c'est la privatisation des services publics, et pour l'exploitation des projets c'est la même chose.

Donc, je ne sais pas exactement... Tu sais, on pourrait faire un débat sémantique sur la définition des PPP. D'ailleurs, les PPP, c'est une définition très large, vous avez toutes sortes d'acronymes. Vous avez des «design-build-finance-maintain-operate», vous avez des «build-finance», vous avez des BOT, «build-operate-transfer», il y a une pléthore de modèles de PPP. Mais, sans faire de débat sémantique, moi, je voudrais vous demander... Pour les sources de financement, il est écrit dans le tableau de la Caisse de dépôt et de placement que vous allez pouvoir demander une subvention fédérale, et vous savez très bien c'est quoi, cette subvention fédérale là, c'est la subvention qui est versée aux projets en PPP et qui est gérée par PPP Canada. Donc, si la Caisse de dépôt nous dit qu'il pourrait y avoir une subvention fédérale... Et M. Sabia a été... on lui a posé la question, il nous a dit que c'était parce que c'était un modèle novateur. Bien, on aimerait au moins avoir certaines clarifications par rapport au modèle. Est-ce qu'on est à mi-chemin entre la privatisation et le public? Est-ce que c'est du public-public? Bon, un partenariat public-public, pour nous, bien ça aurait dû être fait, par exemple, avec la Société de transport de Montréal, là, à ce moment-là il n'y aurait pas eu d'ambiguïté, mais ici on a certaines questions par rapport à ça.

Le Président (M. Bernier) : Oui, M. le ministre.

M. Leitão : O.K., rapidement, qu'on puisse... Je prends bien note de vos questions.

Pour ce qui est de la question des tarifs, quand la Caisse de dépôt va présenter au gouvernement, donc, sa proposition, donc nous, on leur demande... nous sommes intéressés qu'on construise un lien ferroviaire entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal sur le nouveau pont Champlain, la caisse va faire ses études, va proposer un modèle, un projet au gouvernement, et dans cette proposition-là il va être très clairement indiqué quels seront les tarifs et quel sera le processus ou la mécanique pour une éventuelle mise à jour ou indexation de ces tarifs-là. Donc, ça va être connu dès le départ, ce processus-là, et ça va être au gouvernement à l'approuver ou pas. Donc, ultimement, le gouvernement étant élu par les citoyens, c'est le gouvernement qui a le dernier mot là-dessus.

Pour ce qui est de la dette, écoutez, ce qu'on permet de faire à la caisse, et c'est dans son domaine, c'est de se trouver des partenaires, oui, de trouver du financement. Donc, la caisse peut aller emprunter sur les marchés, peut aussi aller trouver des partenaires en équité, des partenaires minoritaires, parce que la caisse va toujours demeurer majoritaire dans ces projets-là ici, au Québec. Ça se pourrait qu'elle trouve des partenaires en équité ou pas. Ça se peut évidemment qu'elle-même mette une certaine équité et qu'elle emprunte le reste, puisqu'elle a d'ailleurs une cote de crédit qui est même supérieure à celle du gouvernement. Elle peut emprunter. Si elle décide d'emprunter un grand montant, elle peut le faire à des termes qui sont certainement plus attrayants que ce que nous, on pourrait faire.

Mais ultimement, oui, la caisse va demeurer... donc le consortium va demeurer propriétaire et exploitant de ce nouveau... Donc, ça s'applique à des nouveaux projets de transport, pas aux projets existants. Et ça devra s'intégrer de façon très directe avec le réseau actuel de la grande région de Montréal.

Mais je laisserai maintenant la parole à mes collègues, si vous voulez poser...

Le Président (M. Bernier) : M. Ranger, vous aviez levé la main? Oui, je vous reviens, les collègues.

M. Ranger (Marc) : Non, ça va.

Le Président (M. Bernier) : Ça va? O.K. Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bienvenue. J'aimerais parler d'un exemple dont on entend assez souvent dans les nouvelles, c'est le Canada Line. C'est une liaison ferroviaire rapide qui permet d'effectuer le trajet entre l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Vancouver. La Caisse de dépôt s'est jointe à la société en commandite formée par SNC-Lavalin pour bâtir et maintenir le Canada Line, et ça a été fait en PPP.

Ce que je trouve très intéressant... Ce matin, je suis allée voir c'est quoi, le tarif, O.K.? Rappelons-nous une chose : la grande région de Montréal, la grande région métropolitaine de Montréal a 4 millions d'habitants, la grande région métropolitaine de Vancouver a 2,3 millions d'habitants. Un aller de l'aéroport au centre-ville de Vancouver sur la Canada Line, c'est 8,75 \$. Je suis allée vérifier c'est quoi, le coût en autobus entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal, c'est 10 \$. Maintenant, je suis citoyenne, je suis consommatrice. Quand je regarde ça, je dis : Mais pourquoi Vancouver peuvent se permettre une ligne rapide ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville et Montréal ne peut pas le faire?

Vous, n'importe quoi qui est PPP, vous grimpez les rideaux. À Vancouver, les gens peuvent faire ce voyage — et je parle maintenant du tarif simple — à 8,75 \$; à Montréal, on ne peut pas. On parle d'un train de l'Ouest depuis très longtemps et on ne semble pas être capable de le réussir.

Face à ça, comment pouvez-vous nous dire aujourd'hui que, la Caisse de dépôt, c'est bien qu'eux, ils investissent à Vancouver pour que les citoyens de Vancouver peuvent prendre avantage, et ici, au Québec, à Montréal, on ne peut pas prendre le même avantage d'investissement par la Caisse de dépôt?

Le Président (M. Bernier) : On n'a pas de rideau ici, Mme la députée.

Mme de Santis : Pardon?

Le Président (M. Bernier) : On n'en a pas, de rideau. M. Sylvestre.

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Bien, écoutez...

Une voix : ...

Le Président (M. Bernier) : Ou M. Ranger.

M. Ranger (Marc) : Non, non. Je disais qu'on était bien assis, on ne grimpe pas dans les rideaux.

Le Président (M. Bernier) : M. Sylvestre.

• (11 h 30) •

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Bien, premièrement, puis c'est écrit dans notre mémoire puis c'est partagé par l'ensemble du SCFP-Québec et même du SCFP national — d'ailleurs, si je ne me trompe pas, les travailleurs du Skyline... bon, du Canada Line sont syndiqués au SCFP — mais nous, on est pour ces projets-là, on est pour ces projets, et c'est écrit, mais nous, on a des questions sur le modèle d'affaires. C'est ça, c'est pour ça qu'on est ici, on a certaines critiques sur le modèle d'affaires. Mais, du transport en commun, il est écrit dans notre mémoire... on est pour ces projets-là et on en voudrait encore plus.

Vous avez comparé les tarifs, bon, de Vancouver par rapport à Montréal. Bien, nous, aussi, notre critique, en fait, nos préoccupations sont sur les mécaniques après. Par exemple, dans 10 ans, est-ce que vous pouvez me garantir que les tarifs à Vancouver seront les mêmes? Et, si jamais il y avait un problème, parce que ça se peut, est-ce qu'il pourrait y avoir un contrôle démocratique? Donc, nous, nos interrogations sont là-dessus. Ce que M. Leitão nous a dit, c'était que le gouvernement allait approuver ou non le projet qui allait être présenté par la Caisse de dépôt. Bien, j'imagine que ça, c'est une entente qui va être sur 20 ou 30 ans ou plus, et donc on va signer pour 30 ans pour une formule d'indexation puis pour un tarif en se disant que tout va bien aller. Si jamais il y a des dépassements de coûts ou il y a des problèmes pour l'entretien, par contre, est-ce qu'on a des garanties qu'il va pouvoir y avoir des contrôles démocratiques sur les décisions par rapport aux tarifs?

Puis, l'autre chose, un petit bémol aussi sur la présentation que vous avez faite sur le Canada Line, il y a eu quand même beaucoup d'argent public qui a été versé au Canada Line, il y a eu des subventions. On nous dit que ça a été compensé par les avantages, mais le problème avec les PPP, c'est que les analyses de valeur ajoutée ou les «value-for-money analysis», comme on dit dans le jargon, on ne peut pas les avoir, puis bien souvent ce n'est pas transparent, tout le processus, et donc on doit croire sur parole les décideurs qui sont privés, là. Donc, c'était un peu, là, le bémol que j'avais à apporter par rapport à Canada Line.

Mais on veut vous dire aussi que le SCFP, on est pour les investissements en transport en commun, c'est juste par rapport au modèle d'affaires. Nous, on pense que les budgets de la STM devraient être augmentés d'une manière significative. On pense aussi que, s'il y a des projets... le projet de Train de l'Ouest, ça doit être un projet qui est complémentaire aux services qui sont déjà en place.

Puis je terminerais peut-être juste avec une note par rapport aux PPP. Bien, comme disait mon directeur adjoint, on est très bien assis et on ne grimpe pas nécessairement dans les rideaux, on a fait des analyses rigoureuses, mais, si on regarde le CHUM puis le CUSM, par exemple, bien je pense qu'on avait raison de s'affoler un peu. Et puis aujourd'hui, bien, on regarde avec une... ex post, puis ce qu'on est capables de constater, c'est que ça n'a pas été le succès qu'on nous avait annoncé à l'époque. Donc, c'est pour ça qu'on s'était mobilisés.

Puis nous, on croit au modèle d'approvisionnement traditionnel. On pense qu'il peut être amélioré et on pense que c'est le rôle du gouvernement de s'entendre avec ses employés, avec ses cadres au ministère des Transports du Québec. Et c'est ça qu'on demande.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Mégantic... Oui. M. Ranger, oui. Vous voulez ajouter?

M. Ranger (Marc) : Oui, cette fois-ci je lève la main. Mais rapidement... Puis, en termes de tarification, c'est sûr qu'on a une inquiétude parce que... je ne dirai pas le passé, mais, le présent étant garant de l'avenir... On voit un peu partout des hausses de tarifs, on se dit : Là, quel va être le contrôle?

Puis de vos propos, M. le ministre, est-ce qu'il faut comprendre que sur toute hausse de tarifs le gouvernement aurait un droit de veto et le dernier mot? Est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre?

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

M. Leitão : Alors, dans l'entente, quand la caisse va proposer sa proposition, il y aura un mécanisme d'indexation des tarifs et pour la durée du projet, oui, et nous, on décidera en tant que gouvernement. Si on peut apporter des changements à ce modèle-là, on le fera, mais ultimement ce sera notre décision.

M. Ranger (Marc) : Parce qu'on fait aussi référence... Je comprends que c'est des PPP, mais le pont de la 25, la 30 aussi, des hausses de tarifs assez spectaculaires. En quelque part, le gouvernement y trouve son compte parce qu'il y a des dividendes plus importants. Ça fait que c'est pour ça qu'on se dit — puis on parle toujours du contribuable : Est-ce qu'on n'est pas en train, avec la Caisse de dépôt, de faire un leurre où on dit : C'est le bas de laine des Québécois,

puis on va maximiser les rendements, mais, de l'autre, on va aller chercher encore de l'argent dans les poches des contribuables?

Puis ce qui nous a inquiétés, on a écouté il y a quelques jours M. Sabia déclarer que... Bien, dans le fond, il est parti, là, sur des développements où on pourrait faire des espèces de centres d'achats dans les gares, du développement immobilier. Ça commence à ressembler à de la spéculation, puis je ne pense pas que la Caisse de dépôt soit du capital de risque. On a déjà eu des mauvaises expériences dans le passé. Ça fait que c'est tout ça qu'on se questionne sérieusement comme organisation.

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

M. Leitão : Oui, c'est... Vous soulevez une question qui, à mon avis, est au coeur du modèle, parce que ce n'est pas un PPP au sens traditionnel des PPP, ce n'est pas ça du tout, c'est un partenariat avec une entité publique qui va devenir... qui va non seulement construire mais devenir propriétaire et va exploiter cette nouvelle ligne de transport, ça ne s'applique pas aux existants. Ça se fait ailleurs, ça se fait ailleurs de façon très, très efficace.

Et une grande partie de la solution, si vous voulez, une grande partie de ce qui va pouvoir fournir un tarif qui soit raisonnable et en même temps rentable pour l'exploitant, donc pour la Caisse de dépôt, c'est justement la captation de la valeur mobilière. Si cette captation-là était faite par n'importe qui n'importe comment, j'aurais absolument les mêmes craintes que vous. Non, ce ne sera pas de la spéculation. Et ce sera fait par des personnes... Ivanhoé Cambridge étant une filiale de la caisse qui connaît très bien le marché de l'immobilier, donc, ce ne sont pas des amateurs qui vont se lancer dans ce genre d'activité là. Et ça va se faire là où il y aura des stations. Donc, encore une fois, c'est un nouveau tracé qui va être fait, ce sont des nouvelles stations, et il y aura une entité qui a une grande expérience dans le développement immobilier. On parle ici de la station, on ne va pas se mettre à construire des maisons, des centres d'achats autour, on parle de la station. Et donc ce sont ces éléments-là qui vont contribuer à faire baisser les coûts de construction et donc à améliorer la rentabilité des projets et permettre des tarifs qui soient raisonnables, parce qu'on sait très bien que, si les tarifs sont beaucoup trop élevés, il n'y a personne qui va prendre le train. Ça aussi, c'est très clair.

Mais, les collègues, allez-y, là, je ne veux pas prendre trop de...

Le Président (M. Bernier) : Il reste une minute, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, collègues. Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous voir ici aujourd'hui.

Écoutez, je vais essayer de prendre un peu le problème dans l'autre sens. Vous dites à la page 4, ici, malgré vos... vous dites que vous êtes ouverts à conserver des modèles différents, mais ici vous nous dites : «...le modèle utilisé doit être le mode d'approvisionnement traditionnel et les projets doivent être menés par le ministère des Transports du Québec...» C'est ce que vous dites. Ça a l'air absolu, votre affaire. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi, parce qu'on n'a pas de temps, je m'excuse, là, pourquoi vous faites cet état de fait là?

Le Président (M. Bernier) : 30 secondes. M. Ranger? M. Sylvestre?

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Bien, écoutez, on ne passera pas par quatre chemins. La Caisse de dépôt nous a dit qu'ils n'avaient pas besoin de ces projets-là pour faire son rendement, mais par contre, en commission parlementaire, ce qu'ils nous ont dit aussi, c'est que, là, les titres à revenu fixe, ça ne donnait pas autant de rendement que prévu puis que, dans les prochaines années, ils allaient devoir se rabattre sur des fonds d'infrastructure. On connaît les régimes de retraite. On sait que les fonds d'infrastructure, c'est très, très, très populaire.

Nous, on pense que, les projets de transport en commun, l'objectif, c'est de maximiser ce qu'on pourrait appeler l'utilité sociale, c'est de maximiser aussi les retombées économiques, pas nécessairement d'aider la Caisse de dépôt et placement dans son rendement pour qu'elle puisse un jour pouvoir payer des rentes de retraite. C'est pour ça qu'on dit que le gouvernement doit diriger lui-même à travers son ministère, parce qu'on élit nos représentants démocratiquement pour qu'ils puissent prendre des décisions avec leurs hauts fonctionnaires, et non pas de laisser ça à un investisseur institutionnel qui en fait a peut-être plus besoin de notre aide qu'on le pense. Donc, c'est ça qu'on... Nous, on a certaines inquiétudes par rapport à ça. Si ça passe par le ministère des Transports du Québec, de toute façon, il va le faire construire par une entreprise privée...

Le Président (M. Bernier) : ...M. Sylvestre, on va passer du côté de l'opposition officielle. M. le député de Rousseau.

• (11 h 40) •

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Peut-être parler un peu de tarification encore une fois, parce que j'ai entendu ce que le ministre a dit tout à l'heure et je dois vous avouer que moi, je trouve qu'entre ce qui est dit puis ce qu'il y a dans la documentation il y a deux mondes, là.

Dans l'entente qui est disponible sur le site de la caisse, à la page 3, à 3.4.2, on nous dit — puis là je vais vous le lire, M. le ministre, aussi, là, on va avoir à débattre un jour — 3.4.2 : «L'établissement de la tarification et du mode de collecte des revenus ainsi que de leur évolution sont de la responsabilité de la caisse. Le cadre tarifaire à long terme sera défini par la caisse au cours de la phase de planification.» J'imagine qu'à ce moment-là peut-être le gouvernement pourra intervenir, mais il n'en demeure pas moins que la première phase est assez limpide, là : «L'établissement de

la tarification et du mode de collecte des revenus ainsi que de leur évolution sont de la responsabilité de la caisse.» Ça, c'est dans l'entente.

Par ailleurs, la loi, le projet de loi qui est devant nous, il est assez peu explicite sur la question de la tarification. En fait, à ma connaissance, puis peut-être j'en ai oublié un bout, là, mais, à part à l'article 11, où on introduit l'article 88.10 dans la Loi sur les transports, on peut trouver les mots : «La caisse peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif visée au premier alinéa.»

Alors, moi, ma question très simple, c'est : Seriez-vous plus rassurés ou seriez-vous... Existe-t-il un moyen de vous rassurer en introduisant de façon beaucoup plus claire, beaucoup plus explicite le cadre de fixation des tarifs dans le projet de loi? Est-ce que ce serait un élément qui pourrait vous rassurer... ou même ça, ce ne serait pas suffisant?

Le Président (M. Bernier) : M. Sylvestre.

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Si on parle uniquement de l'aspect de la tarification, bien c'est clair que là-dessus ça nous rassurerait, mais on se demande comment le gouvernement pourrait décider ou en fait mettre des contrôles sur la tarification tout en prétendant que la Caisse de dépôt et de placement du Québec est autonome. Donc, on se demande... Ça serait une acrobatie quand même difficile à réaliser. Est-ce qu'il faudrait... Il faudrait peut-être un régulateur aussi. Bon, Hydro-Québec a sa Régie de l'énergie. Est-ce qu'il faudrait une régie du transport pour aller évaluer si les hausses de tarifs sont justes à la Caisse de dépôt? Bien là, à ce moment-là, ça alourdirait peut-être inutilement le projet.

C'est pour ça qu'on est un peu dans un cul-de-sac ici. Bon, s'il y a des amendements par rapport à la tarification ou il pourrait y avoir... si l'ensemble de la population était consulté et si l'ensemble de la population, les syndicats, les groupes communautaires et la société civile en général pouvaient participer à l'élaboration des tarifs année après année, cet aspect-là, oui, on serait rassurés, mais on voit difficilement comment la Caisse de dépôt pourrait prétendre être indépendante du gouvernement à ce moment-là. Donc, ça va être une embûche, là.

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

M. Marceau : O.K. Là, j'entends très bien ça. Et puis ça, je pense que c'est un point qui est valide, là. Donc, vous dites : À moins de s'en prendre à l'indépendance de la caisse, il n'y a pas véritablement moyen d'encadrer la fixation des tarifs à travers le temps.

Le Président (M. Bernier) : M. Sylvestre.

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Bien, écoutez, nous, si je peux juste revenir sur les modèles PPP, on ne comprend pas pourquoi on va tout de suite avec une sorte de construction, conception, financement, entretien, exploitation, on se demande pourquoi on n'a pas pensé à commencer par un construction-financement. On dit qu'on veut maîtriser les coûts puis on veut s'assurer que les délais soient respectés, alors pourquoi on ne donnerait pas à la caisse le mandat de faire un construction-financement? La caisse s'occuperait uniquement de la période de construction. Par la suite, la tarification, bien ça reviendrait dans les mains de l'État, et donc il pourrait y avoir un certain contrôle démocratique autour de cette question-là.

On trouve ça audacieux, on trouve qu'on va expérimenter, et puis peut-être qu'un projet plus petit en construction-financement, ça pourrait être une alternative qu'on pourrait tolérer. À ce moment-là, la tarification resterait quand même dans les mains de l'État québécois.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Rousseau.

M. Marceau : O.K. Non, O.K., merci des bons points. L'autre chose que vous avez abordée que j'ai trouvée intéressante, c'est la question de la transparence, puis effectivement le projet de loi est silencieux quant à... bien, en fait, il n'y a pas un mot sur la reddition de comptes, là. Effectivement, dans le passé, la reddition de comptes, dans les PPP, a été plutôt limitée parce que justement il y avait un partenaire privé, on peut comprendre, on peut admettre, mais là, si effectivement c'est public, bien là il va falloir qu'il y ait les avantages du public qui viennent avec, là, parce qu'on ne peut pas avoir... d'un côté c'est public, mais ce n'est pas transparent, il n'y a pas de reddition de comptes.

Alors, en tout cas, je voulais juste vous inviter à parler de ça un peu. Moi, il me semble que c'est assez particulier, là, qu'on s'appête à investir des sommes aussi considérables et puis donner des pouvoirs aussi considérables sans qu'en contrepartie il y ait une reddition de comptes exemplaire. En tout cas, moi, il me semble... Mais je vous laisse parler

Le Président (M. Bernier) : M. Sylvestre.

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Une bonne transparence garantit une bonne gouvernance. Il n'y a rien dans le projet de loi ni dans l'entente qui parle de la reddition de comptes en tant que telle. On ne le sait pas, si on va avoir accès aux analyses de valeur ajoutée. On ne sait pas non plus quel va être l'avantage, qu'on pourrait quantifier en millions de dollars, pour les Québécois, d'aller avec tel ou tel projet. Présentement, on nous dit : La Caisse de dépôt va présenter des projets au gouvernement. On ne sait pas si on va pouvoir avoir accès à l'ensemble des méthodes utilisées pour les quantifier.

D'ailleurs, pour Canada Line, c'est ce qui est arrivé, là, il n'y a pas personne qui sait quels sont vraiment les avantages. Puis c'est beau, les calculs d'actualisation, là, sur 30 ans, mais encore faut-il savoir c'est quoi, le taux d'actualisation qui a été utilisé. Il faut connaître aussi les hypothèses, par exemple, sur la vétusté physique des

infrastructures. Toutes ces hypothèses-là, on doit pouvoir y avoir accès, et ni le projet de loi ni l'entente ne sont clairs là-dessus.

C'est vraiment une condition sine qua non. On pense que, s'il n'y a pas transparence, il n'y aura pas une bonne gouvernance, et d'autant plus qu'il y a beaucoup d'acteurs dans le transport en commun. La CMM a son mot à dire, le MTQ a son mot à dire, la STM, le RTL. Là, on veut ajouter un nouveau joueur. On est inquiets par rapport à la gouvernance. Et, s'il y a peu de transparence, à ce moment-là on pense qu'il y a peut-être des décisions qui ne seront pas optimales, là, qui vont être prises, qui ne seront peut-être pas optimales pour l'ensemble des contribuables, non pas sur le rendement de la caisse. Nous, on est persuadés que la Caisse de dépôt va faire un bon rendement, là, ça, on en est persuadés. Par contre, est-ce qu'il va y avoir un impact socioéconomique de ces investissements-là en transport en commun? On n'est pas persuadés de ça.

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

M. Marceau : Donc, on s'entend, les éléments de transparence puis de reddition de comptes sont grandement à améliorer dans ce projet de loi là. On s'entend là-dessus?

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Tout à fait.

M. Marceau : Parfait. Je vais laisser M. le député de Sanguinet poursuivre.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous salue tous. Merci pour votre présentation. Ça soulève beaucoup de questionnements, je vais essayer... Combien j'ai de temps?

Une voix : ...

M. Therrien : O.K., bon, je vais essayer de faire mon possible dans les temps qui me sont attribués.

Tantôt, vous parliez du SLR. Je prends le SLR du pont Champlain. Si ça ne vous dérange pas, on va prendre cet exemple-là, comme ça on va mieux comprendre comment ça fonctionne au niveau du transport, du système de transport en général. Je ne suis pas un spécialiste là-dedans, mais, dans mon comté, dans Sanguinet, sur la Rive-Sud de Montréal, bien c'est sûr que nous, on est intéressés à ce qu'il y ait un SLR. Bon, à savoir si c'est la Caisse de dépôt ou non, là, je ne pose même pas cette question-là.

Si on a le SLR qui est financé, et produit, et géré par la Caisse de dépôt, ce qui va arriver, c'est que... vous avez dit tantôt que ça amenait peut-être de la concurrence avec d'autres réseaux et que ça pourrait causer problème sur l'attraction de certains usagers, c'est ce que vous avez mentionné tantôt. Moi, j'aurais une question par rapport à la complémentarité parce que, quand on réfléchit au SLR sur la Rive-Sud, on parle beaucoup de complémentarité, on dit : Bien, ça va nous permettre... ça va devenir, si on veut, la colonne vertébrale du système, de fluidité des passagers qui vont aller vers le centre-ville. Par exemple, nous, on veut construire un passage, là, de chez nous jusqu'à la 30 avec un genre... possiblement un SRB, là, c'est l'axe Taschereau, qu'on appelle, là. Mais là le problème qu'on a, si c'est la Caisse de dépôt qui gère le SLR, c'est que nous... bien le gouvernement va financer, genre, axe Taschereau à grands coûts, ils vont peut-être faire des pertes parce que, s'ils ne faisaient pas de perte, ils le donneraient à la Caisse de dépôt, il faut s'entendre, eux autres, ils donnent juste qu'est-ce qui est payant à la Caisse de dépôt, ça fait que, là, tu dis : Le gouvernement va payer pour l'axe Taschereau pour amener du monde dans le SLR, pour que la Caisse de dépôt fasse son argent, parce qu'ils vont tirer de l'argent davantage de l'investissement du public. Comprenez-vous ce que je veux dire, là? J'imagine. Donc, on a un méchant problème, c'est que nous, on va subventionner, on va payer pour rentabiliser la ligne du SLR. Puis c'est ça que... c'est là où on voit un problème important dans l'idée de morceler, si on veut, le transport en commun puis d'en donner des bribes à un partenaire qui n'est pas du ressort du gouvernement.

Si c'est la Caisse de dépôt qui gère le SRL, est-ce qu'on ne pourrait pas exiger un montant d'argent pour qu'ils puissent financer une partie de l'axe Taschereau, vu qu'ils vont retirer un retour sur investissement?

Le Président (M. Bernier) : M. Sylvestre.

• (11 h 50) •

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : ...je pense que vous avez parlé de cohérence de la planification des transports en commun. Bien, c'est effectivement un problème. Et présentement, bien, nos membres, justement, de la Rive-Sud, là, qui travaillent au Réseau de transport de Longueuil, ce qu'ils nous disent, c'est qu'il y a eu tout un système de voies réservées qui a été mis en place, puis on ne sait pas si les têtes dirigeantes se sont parlé pour se dire : Bon, on a un système d'autobus, là, qu'on a planifié depuis des années, on a des voies réservées, et puis là, bien, ils vont aboutir à un SLR.

Vous savez, avec la privatisation des services publics, même si ici on parle d'un investisseur institutionnel public, là, c'est un peu la même logique derrière, on va prendre les trajets qui rapportent beaucoup puis on va laisser le reste au public. C'est ce qu'on observe, entre autres, avec l'électricité. Par exemple, la distribution d'électricité, souvent, bien, c'est les zones urbaines, là, bon, qui vont au privé, puis les zones rurales vont au public.

Mais, bref, qu'il y ait un retour, peut-être que la Caisse de dépôt pourrait verser des dividendes à l'État québécois un peu comme Hydro-Québec le fait. Donc là, c'est sûr que, s'il y a un dividende qui est versé à l'État québécois, on voit

l'impact d'une hausse de tarifs directement dans les coffres de l'État, au lieu que ça se retrouve dans un rendement qui va peut-être pouvoir payer une rente de retraite plus tard, ça pourrait être plus direct.

Mais par contre, encore là, on revient à la base, là, on pense que c'est vraiment le modèle d'affaires qui est problématique. Si on veut avoir plusieurs acteurs puis morceler le système de transport en commun, on va se retrouver avec des problèmes de cohérence, puis je pense que celui que vous avez soulevé là est intéressant.

Pour ce qui est des... Encore une fois, je reviens sur l'exemple du RTL. Il y a eu un système de voies réservées qui a été mis en place, puis là ça va comme être... ça va être court-circuité, si vous voulez, par ce SLR là. Puis nous aussi, on veut un SLR, mais ce SLR là doit être complémentaire. Quand on regarde le projet de loi, là, ce qu'ils font avec les sociétés de transport, c'est qu'ils les mettent de côté. Il faut absolument les ramener, les consulter, parler avec eux ainsi qu'avec les travailleurs, ainsi qu'avec la population, parce que, ce que vous exprimez, en fait, on n'est pas certains que la Caisse de dépôt est nécessairement au courant de toute cette planification-là qui avait été faite.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Sanguinet. Deux minutes.

M. Therrien : Deux minutes. Bien, écoutez, très, très rapidement, là, je voulais revenir sur ce que vous avez dit tantôt, là. Vous parliez de fixer le tarif selon l'offre et la demande, c'est ce qu'ils vont faire parce que c'est du privé — en tout cas, privé, public, peu importe, là, on ne s'entendra pas là-dessus, là — et, bien, là c'est sûr qu'avec le système... Vous êtes économiste. Vous parlez comme un économiste, là, vous êtes économiste. Donc, tu sais, on peut instaurer à l'intérieur du marché, là, un système où est-ce qu'on va récompenser les externalités positives à travers les subventions, c'est une façon de financer le projet, subventions gouvernementales. L'autre possibilité pour financer le projet, c'est tarification, évidemment, on va faire payer les gens qui vont l'utiliser. Troisième possibilité, c'est captation de la plus-value fiscale. Bon, bien ça, ça veut dire que c'est ce que la Caisse de dépôt va utiliser, et elle va se ramasser un gain approximatif, en moyenne, de 7 %.

Moi, j'ai posé la question à quelqu'un qui vous précédait et je n'ai pas été content de la réponse, donc je recommence avec la même question. Si on a ces sources de revenus potentielles là puis on a un 7 % qui va dans la poche de la Caisse de dépôt, moi, je me demandais pourquoi ce n'est pas le gouvernement qui fait tout simplement le financement avec ces sources de revenus là pour faire en sorte de rentabiliser le projet, de faire un investissement... oui, d'emprunter, mais d'emprunter pour justement un investissement payant, que le gouvernement, lui, va pouvoir prendre cet argent-là, le financer, l'autofinancer, puis en plus il pourrait l'utiliser pour arriver avec un tissu de transport beaucoup mieux développé autour, qui rentabiliserait encore davantage son projet. Pourquoi le gouvernement ne pourrait pas faire ça?

Et je vais vous dire la réponse. Dites-moi votre réponse, puis après je vais vous dire ce que j'ai entendu.

Le Président (M. Bernier) : Vous avez 30 secondes, mais malheureusement...

M. Therrien : Mais je vais lui dire pareil la... Gardez-moi trois secondes pour la réponse. Allez-y.

Le Président (M. Bernier) : 30 secondes.

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Bien, écoutez, je pense que c'est une question de volonté politique. Lorsqu'on est législateur, on peut modifier les lois comme on l'entend. Nous, on pense que c'est le ministère des Transports qui devrait s'occuper de ça.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Moi, je suis d'accord avec vous. De donner ce qui n'est pas rentable au gouvernement, puis, ce qui est rentable, de le donner à quelqu'un d'autre, moi, je trouve que c'est aberrant.

Et le dernier point, ce que la personne m'a répondu avant vous, c'est : On ne fait pas confiance à l'État. Moi, je fais confiance à l'État, je suis de ce monde-là, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le député de Sanguinet. M. le député de Beauce-Nord pour le deuxième groupe d'opposition.

M. Spénard : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Ranger, de même que vos collègues de travail. C'est fort intéressant. Plus ça va, plus on en apprend. Je suis content d'avoir un mémoire écrit, je pense que c'est le premier qu'on a, de mémoire.

Alors, nous, on est, là... Puis je suis un peu... j'abonde un peu dans votre sens. Lorsqu'on parle de protection du contribuable à court, moyen et long terme, alors, je suis un peu d'accord avec vous puis je suis un peu en désaccord avec le gouvernement, dans le sens... En ce qui concerne la tarification comme telle, comment va-t-on faire pour protéger le contribuable d'une augmentation possible de la tarification quand on voit l'augmentation de 60 % en ce qui concerne le pont de l'autoroute 30, de 17 % en période hors pointe et de 26 % en période de pointe sur l'autoroute 25? Puis ça, on s'aperçoit que le gouvernement n'a pas aucun mécanisme pour empêcher cette tarification-là ou ne veut pas intervenir... ou pourrait intervenir probablement avec une loi spéciale, mais, encore là, c'est un partenariat public-privé. Alors, moi, je me demande : Comment peut-on s'assurer... Parce que, dans le fond, c'est tout le temps le même qui paie, c'est tout le temps le contribuable, à même son chèque de paie, qui paie. Comment peut-on faire pour protéger le contribuable des possibles augmentations?

Et ça, c'est parce que... Et vous n'en avez pas parlé, puis j'aimerais vous ramener à l'article 3 du projet de loi n° 38, qui dit que «l'acquisition ou, selon le cas, la détention, par la caisse, d'actions et d'autres titres est soumise aux restrictions suivantes...» Alors, je vais, là, aux choses... i, 2°a : «i. jusqu'à la fin de la quatrième année suivant la mise en exploitation : 51 % de ces [titres] ou autres titres émis et en circulation à tout moment.» Ça, c'est des actions détenues par la Caisse de dépôt. Ensuite : «ii. à compter de la fin de cette quatrième année : 45 % de ces actions ou autres titres émis et en circulation au moment de la mise en exploitation.»

Donc, si je comprends bien, la Caisse de dépôt va être minoritaire. Alors, en étant minoritaire, comment va-t-elle faire pour décider de protéger le contribuable et d'appliquer une tarification qui va respecter le budget? Alors, moi, ça, c'est ma grande question. Est-ce que vous avez passé là-dessus, vous?

Le Président (M. Bernier) : M. Sylvestre.

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Bien, écoutez, je pense qu'on n'a même pas à aller dans ces détails-là, mais je pense que ce que vous soulevez est intéressant parce que la caisse peut même vendre, là, l'ensemble de ses actifs. Si on a bien compris le projet de loi puis l'entente, ça pourrait être à des intérêts étrangers, là, à moins que je me trompe, là, mais, bref, il n'y a pas de restriction dans l'attente. Donc, ça pourrait être complètement contrôlé par des entreprises multinationales étrangères.

Mais je pense qu'étant donné que la Caisse de dépôt et de placement du Québec est indépendante, déjà, en partant, il n'y a aucun moyen, pour le gouvernement, d'aller s'ingérer dans la tarification. Une fois que le gouvernement — puis c'est ce qu'on a compris, là, de l'intervention de M. Leitão — va avoir accepté, pour les 30 ou 40 prochaines années, une formule d'indexation et une tarification de base x ou y, eh bien, c'est terminé. Par la suite, bon, bien il va falloir réouvrir un contrat avec notre partenaire public, et, à ce moment-là, ce sera des batailles juridiques.

Donc, nous, c'est comme ça qu'on le conçoit. Et, bien, comme vous le mentionnez, si en plus ils sont minoritaires puis que les partenaires privés deviennent majoritaires, bien, à ce moment-là, c'est clair que l'achalandage ou l'utilité publique va être le dernier souci de ces consortiums.

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

M. Spénard : ...moi, à moins que je lise très mal, là, que je comprenne mal.

On a parlé aussi beaucoup de... et ça, ça m'oblige un peu, là... de transparence, on parle beaucoup de transparence. Et j'aime bien M. Michael Sabia, moi, de la Caisse de dépôt, j'aime bien la Caisse de dépôt, mais la Caisse de dépôt est avant tout une institution, et, même si on aime les personnes qui sont là, les personnes ne sont pas éternelles. Et, lorsqu'on parle de transparence, on peut avoir de la transparence, j'ai pleinement confiance à la présidence actuelle, au vice-président, M. Dubé, j'ai confiance, vous comprendrez pourquoi, pleine confiance, mais vous savez que les personnes passent, hein?

Alors, comment fait-on, d'après vous, comment peut-on intervenir dans ce projet de loi là pour avoir une pleine transparence? Parce que vous savez que la caisse, elle peut nous dire : Bon, bien, ça va être ça, mais ils prennent-u... Ils ciblent qu'ils vont prendre à peu près entre 14 % et 15 % de rendement sur cet investissement-là, c'est ce qui nous a été dit, c'est ce qui nous a été mentionné. Alors, comment qu'on va s'assurer qu'ils ne prennent pas 25 %, qu'ils ne prennent pas 30 % puis qu'ils ne tarifent pas... Comment qu'on va s'assurer de ça, d'après vous?

Le Président (M. Bernier) : M. Ranger.

M. Ranger (Marc) : Bien, c'est un peu le coeur de notre mémoire. Puis quand... M. Therrien le disait tantôt. Nous aussi, on a confiance. On peut challenger l'État. Les sociétés, les organismes publics, on peut les challenger aussi. Le ministère des Transports doit jouer un rôle de maître d'oeuvre. Il y a déjà des acteurs qui sont là qui sont imputables, et puis malheureusement on le constate dans les différents projets de loi récemment, on dirait que c'est un désaveu complet des structures en place pour aller absolument se distancer puis trouver des nouvelles patentes pour être capable de... Il n'y a pas de transparence.

Tantôt, moi, ce qui m'inquiète... Puis je reviens sur un point. On parle de tarification, ça, c'est central pour la population, parce qu'on vient de réaliser que, sur papier, autant dans l'entente que dans le projet de loi qu'on a là, ce n'est pas vrai que le gouvernement a le dernier mot, il n'a pas le dernier mot, et, si éventuellement l'exploitation est concédée ensuite au privé, on va perdre tout contrôle, ça fait qu'il faut le dire aux contribuables puis à la population, la vérité là-dedans, alors qu'on a des joueurs en place, des acteurs en place qui peuvent assurer une cohérence. Parce que, oui, si on rentre un autre joueur alors qu'on fait d'autres développements d'infrastructure, qui va avoir le dernier mot sur la cohérence? Est-ce qu'on ne va pas favoriser plutôt un modèle plutôt que l'autre? Je pense qu'il y a des gens, il y a des sociétés en place qui sont capables de faire cette intégration-là. Au-delà de la philosophie, c'est pour ça qu'on est contre ce projet de loi là.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Beauce-Nord.

• (12 heures) •

M. Spénard : Oui. L'autre chose, vous avez apporté un élément intéressant que je n'avais pas pensé. Si on veut s'assurer... Bien, moi, d'après moi, la Caisse de dépôt est là pour peut-être suppléer au manque de ressources au ministère des Transports présentement. Puis, écoutez, avec les grands projets de construction qu'on a eus dernièrement, bien on s'est aperçu que peut-être que le ministère des Transports n'a pas l'expertise nécessaire pour agir dans ce sens-là.

Maintenant, j'ai trouvé ça un élément intéressant. Pourquoi que la Caisse de dépôt ne s'occuperait pas de financement, de construction et ensuite de léguer au gouvernement l'ensemble de la structure, pour la tarification et tout, et de demander au gouvernement une tarification pour avoir financé le tout? Comment vous voyez ça? J'aimerais ça vous entendre parler un peu plus là-dessus.

M. Ranger (Marc) : Je laisserai Pierre-Guy compléter...

Le Président (M. Bernier) : Vous avez une minute, M. Sylvestre.

M. Ranger (Marc) : Oui. Je le vais laisser compléter, mais c'est un peu ce qu'on disait. On ne l'a pas écrit dans notre mémoire, mais à la limite ça pourrait être une option, que rapidement l'exploitation soit confiée aux organismes qui sont en place et... À la limite, ça pourrait être...

M. Sylvestre (Pierre-Guy) : Un construction-financement, ce serait considéré comme un moindre mal, pour le SCFP-Québec, c'est ce qu'on expliquait un peu plus tôt, mais on pense encore que, le ministère des Transports, s'il n'a pas l'expertise, bien il faut lancer une stratégie de ressources humaines pour aller chercher cette expertise-là. Il faut modifier les incitatifs à l'intérieur du ministère des Transports du Québec. Nous, ça, c'est ce qu'on pense qui serait l'idéal. Puis c'est inquiétant si on nous dit qu'on n'a plus l'expertise au sein de notre ministère des Transports. Allons chercher les meilleurs éléments, allons chercher les meilleurs travailleurs, les meilleurs cadres, allons chercher des gens qui croient en l'État québécois puis qui croient aux infrastructures publiques. Maintenant, on va le répéter, on ne l'a pas écrit dans notre mémoire, mais un construction-financement serait effectivement un moindre mal.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Merci, M. Ranger, M. Leroux, M. Sylvestre. Merci aux membres de la commission.

Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux de la commission jusqu'après les affaires courantes, où nous entendrons la ville de Québec. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 2)

(Reprise à 15 h 30)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Et bien sûr, comme à l'habitude, je demande aux personnes dans la salle d'éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Nous allons poursuivre les consultations particulières et les auditions publiques sur le projet de loi n° 38, Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Nous avons le plaisir, cet après-midi, d'ouvrir notre session de travail avec la ville de Québec. Bienvenue, M. le maire, Régis Labeaume, accompagné de M. Jonatan Julien, M. Rémy Normand et M. André Legault. Alors, bienvenue à la Commission des finances publiques. Alors, sans plus tarder, la parole est à vous, M. le maire.

Ville de Québec

M. Labeaume (Régis) : Alors, merci, M. le Président. M. le ministre, Mmes et MM. les députés. D'abord, j'aimerais vous présenter les personnes qui m'accompagnent : à ma droite, M. Jonatan Julien, vice-président du comité exécutif de la ville, M. Rémy Normand, membre du comité exécutif et président du Réseau de transport de la Capitale, et finalement, à ma gauche, M. André Legault, directeur général de la ville de Québec.

D'entrée de jeu, je remercie le ministre des Finances ainsi que les parlementaires qui composent la Commission des finances publiques de me permettre d'intervenir sur le projet de loi n° 38 qui vise à consentir au ministre des Transports de conclure, avec l'autorisation du gouvernement, une entente avec la Caisse de dépôt et de placement du Québec visant à confier à cette dernière la gestion et la réalisation de projets ayant pour objet de nouvelles structures de transport collectif.

Tout d'abord, permettez-moi de saluer les efforts du gouvernement à reconnaître l'importance du transport collectif comme vecteur du développement économique des villes en permettant la diversification de son financement. En effet, nous ne pouvons rester béats devant la pression qu'exerce la congestion automobile sur l'organisation spatiale les villes, leur attractivité, leur avenir et surtout sur la santé économique de celles-ci. Nous devons tout mettre en oeuvre afin de soutenir la croissance urbaine dans les secteurs les plus stratégiques et nous croyons que la composante forte de la mobilité durable pour la région de Québec réside en la réalisation d'un réseau structurant de transport en commun. C'est pourquoi, depuis 2009, la ville de Québec, avec la participation de Lévis, cherche à préserver pour l'avenir le caractère prospère et attrayant de nos villes et de la région tout en se distinguant par une approche intégrée de l'aménagement du territoire et des transports.

En 2011, la ville de Québec rendait public son plan de mobilité durable, et tout récemment, en mars dernier, elle déposait, de concert avec la ville de Lévis, les résultats de l'étude de faisabilité tramway-SRB, c'est-à-dire service rapide par bus. Bien que les analyses nous aient amenés à conclure que le tramway est faisable sur le plan technique et que son intégration est harmonieuse, ses enjeux financiers sont, quant à eux, tout autres et commandent d'opter pour des options moins coûteuses et tout autant attractives. Mon collègue de Lévis, Gilles Lehouillier, et moi-même avons privilégié

le service rapide par bus comme solution optimale et la moins coûteuse d'ici 2041. À titre d'information, l'évaluation foncière des deux options, tramway versus le service rapide par bus, représente une équation du simple au double, soit 1 milliard de dollars versus 2 milliards de dollars. Au-delà de 2040, la capacité offerte par un système de tramway sera requise en plusieurs points du réseau, aussi la planification du SRB entrevoit déjà que sa structure puisse accueillir le tramway le temps venu.

Aujourd'hui, nous en sommes à vouloir réaliser l'avant-projet en vue de concrétiser d'ici 2021 une première phase du réseau structurant, aussi c'est donc avec beaucoup d'intérêt que nous saluons cette initiative gouvernementale de favoriser un nouvel outil de financement de transport collectif. Ce nouveau levier original met à contribution le savoir financier québécois et contribuera, j'en suis assuré, à doter le Québec d'infrastructures de transport collectif essentielles à son essor économique.

Le projet de loi modifie plusieurs lois. Bien entendu, il vient d'abord et avant tout permettre à la Caisse de dépôt et placement du Québec d'investir dans la construction et l'exploitation de nouvelles infrastructures de transport collectif selon les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public établis par le gouvernement. Ce projet prévoit que c'est le ministre des Transports qui peut conclure une entente avec la caisse concernant la gestion et la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport collectif. Selon le projet de loi, la caisse a pleine autorité sur le projet et peut fixer les tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure. On vient y prévoir que le ministre des Transports aura le pouvoir d'expropriation, pour le compte de la caisse, sur tout bien requis pour la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif. Également, il est précisé que le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public, et que c'est lui qui autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse, et que par la suite la caisse a pleine autorité sur le projet.

À la lecture du projet de loi n° 38, nous nous interrogeons sur la place qui est réservée aux municipalités dans la définition d'un projet qui sera confié à la caisse et la forme qu'il prendra. En fait, il est indéniable que les infrastructures de transport collectif auxquelles s'adresse le projet de loi concernent d'abord et avant tout le transport collectif local. Rien dans ce projet de loi ne vient faire le pont avec l'administration locale. Comment peut-on répondre à un besoin local alors que le rôle des principaux concernés que sont les villes n'y est pas prévu?

La manière dont nous avons abordé l'analyse du projet de loi est simple : nous nous sommes interrogés à savoir ce qui arriverait si le gouvernement concluait que le projet de service rapide par bus proposé par les villes de Québec et Lévis devait faire l'objet d'une entente entre le ministre des Transports et la caisse.

Outre le fait que nous ne connaissons pas les critères de sélection du ministre des Transports pour proposer un projet à la caisse, notre premier constat en est un de délai. On le sait, les besoins sont immédiats, il n'y a rien à redire là-dessus, et c'est d'ailleurs l'un des principaux éléments qui est ressorti au moment où le projet de SRB a été rendu public : la population, les populations de Québec et Lévis nous demandent d'accélérer le pas. Combien de temps prendra le ministre pour apprécier si le dossier sera soumis à la caisse? Et, si c'est le cas, combien de temps prendra la caisse pour proposer des options, lesquelles, rappelons-le, devront, selon le projet de loi, être validées par un expert indépendant? Combien de temps prendra par la suite le gouvernement pour arrêter son choix sur les options proposées?

En regard du projet de SRB Québec-Lévis, je crois qu'il y a là matière à réflexion, et nous serions rassurés de savoir très rapidement si le ministre des Transports considère qu'il s'agit d'un projet destiné à une entente avec la caisse.

Notre deuxième constat concerne les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. Nous avons clairement exposé que le projet de SRB envisagé par les villes de Québec et Lévis et développé dans le cadre de notre politique de développement durable a un rôle important à jouer à cet égard. Advenant que le projet de SRB soit un projet destiné à une entente entre le ministre des Transports et la caisse, les options de cette dernière respecteraient-elles les orientations des deux villes développées dans le cadre de ce projet?

Par ailleurs, le projet de loi n° 38 prévoit que la caisse ait pleine autorité sur chaque projet faisant l'objet d'une telle entente. On y précise qu'elle peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif concernée. On le sait, un réseau de transport comporte des circuits déficitaires et des circuits rentables. En ouvrant ainsi la porte à un nouvel intervenant, qui inévitablement va s'aventurer dans les circuits rentables et les plus performants du réseau, n'est-il pas dangereux de mettre en péril l'équilibre financier fragile de nos sociétés de transport? Dans la mesure où la caisse n'interviendrait pas dans un segment du réseau, comment alors tenir compte de ce qui existe déjà?

Également, il est indéniable que l'intérêt pour la caisse réside à un certain degré dans la contrepartie qu'elle pourrait obtenir dans le développement de sites à potentiel de valorisation immobiliers. À cet égard, le projet de loi permet au ministre des Transports d'acquiescer par expropriation, pour le compte de la caisse, les biens requis pour la réalisation d'une infrastructure de transport collectif faisant l'objet d'une entente dans le cadre du projet de loi. Doit-on comprendre ici que l'expropriation se limite aux biens compris dans l'emprise du réseau de transport et ceux pour les gares ou les stations ou s'agit-il également des biens adjacents à l'emprise, permettant ainsi à la caisse de capter la plus-value foncière le long d'un tracé, s'assurant ainsi un retour satisfaisant sur ses investissements et l'offre d'un service de transport collectif de qualité à un coût raisonnable pour les usagers? Il faudrait être clair dès le départ et également préciser par qui et comment l'emprise d'un nouveau circuit pourra être délimitée.

• (15 h 40) •

Enfin, j'aimerais vous soulever un dernier aspect technique. Le projet de loi précise que l'indemnité d'expropriation serait fixée «sans tenir compte de la plus-value attribuable à l'annonce publique [...] d'un projet d'infrastructure de transport collectif». Nous croyons sincèrement que cette disposition légale, que nous aimons, devrait pouvoir s'appliquer à tout nouveau projet de transport collectif, peu importe qu'il soit développé par la caisse ou un autre intervenant.

En conclusion, la ville de Québec se réjouit de cette initiative de recherche de nouvelles sources de financement pour le transport collectif. Ces nouvelles contributions financières, s'ajoutant aux contributions financières gouvernementales

déjà prévues, permettront la réalisation de nouvelles infrastructures de transport collectif structurant pour l'économie du Québec.

Bien entendu, comme je l'ai souligné précédemment, certains éléments auraient avantage à être précisés. Plus particulièrement, il y aurait lieu de statuer rapidement sur le rôle des municipalités ainsi que sur des critères qui permettraient d'établir si un projet se destine ou non à ce nouveau mécanisme de financement. Dans la mesure où un projet serait visé, il serait utile de mieux en baliser le cheminement afin d'assurer des délais de traitement raisonnables. Aussi, dans l'éventualité où un projet ne constitue qu'un segment d'un réseau de transport collectif, il m'apparaît essentiel de prévoir les mécanismes d'arbitrage qui permettront son intégration à l'ensemble de celui-ci afin d'être cohérent avec la partie déjà existante.

Merci. Et nous sommes disponibles pour vos questions.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Merci, M. le maire. Nous allons donc débiter nos échanges. M. le ministre, pour la partie ministérielle, oui.

M. Leitão : Merci, M. le Président. M. le maire, messieurs, merci d'être là, merci de participer à cette commission parlementaire.

Vous avez posé toute une série de questions. Je n'ai pas des réponses à toutes ces questions-là, mais peut-être en termes de début de discussion je dois vous dire, ce dont on parle ici, c'est donc un nouvel arrangement avec la Caisse de dépôt et placement du Québec pas seulement pour le financement de nouveaux projets d'infrastructure, mais financement, et opération, et maintien. Donc, c'est vraiment un modèle complètement différent où la caisse est propriétaire de ce bien-là et va l'exploiter à l'avenir et le financer, bien sûr.

Maintenant, peut-être qu'au tout début du processus il y a une décision gouvernementale, donc ça va être à nous, gouvernement, d'identifier quels seraient les projets, dans un point de vue d'intérêt public, les projets qu'il serait utile qu'ils soient développés de cette façon-là, des nouveaux projets. Après ça, on demandera à la Caisse de dépôt d'analyser la situation et de nous proposer des scénarios, et puis ultimement le gouvernement va décider. Une fois que la décision est prise, alors là la caisse prend le projet, le finance, le construit, l'opère, etc.

Alors, pour, par exemple, la ville de Québec et toutes sortes d'autres partenaires, le rôle, donc, avant que ce choix-là gouvernemental soit fait, donc, c'est à la ville de parler au gouvernement, au ministre des Transports en particulier et les autres, faire valoir qu'il y a un projet que vous pensez qu'il serait utile qu'il soit financé de cette façon-là. Donc, de la façon normale dont les choses se passent, l'intervention de la caisse vient une fois que le gouvernement a accepté qu'en effet l'ébauche de projet qui est proposée par la ville de Québec pourrait être intéressante. Donc, je vous dirais qu'à ce moment-là, jusqu'à maintenant, il n'y a rien qui change, c'est encore la même approche où le gouvernement, le ministère des Transports, en collaboration avec les autorités régionales, essaient d'identifier quels seraient les projets à financer.

Une deuxième chose, et puis je laisserai à mes collègues peut-être le soin de continuer la discussion avec vous, mais une deuxième chose qui est très importante aussi... Parce qu'il me semble que d'ores et déjà il faut qu'on garde les attentes à un niveau raisonnable. Et par ça je veux dire le suivant : Nous avons déjà identifié deux projets qui semblent être intéressants. La caisse, bien sûr, n'a pas encore commencé à les analyser, parce qu'elle n'a pas encore le droit de le faire, mais ces deux projets-là sont évalués d'une façon très sommaire, parce que l'étude n'a pas été faite, à peu près à 5 milliards de dollars. Alors, c'est clair que, si jamais on va de l'avant avec ces projets-là, ça prendra quand même un certain nombre d'années, et la capacité de la caisse de faire d'autres projets en même temps qu'elle fait ces deux-là, cette capacité est très limitée.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Écoutez, moi, dès l'annonce des projets gouvernementaux avec la caisse, je vous dirais que j'avais l'impression très, très nette que cela était fait pour Montréal et tant mieux, tant mieux parce que Montréal a la densité de population, je pense, pour rentabiliser, selon les critères financiers de l'entreprise privée, ces voies-là de transport. Je ne crois pas à prime abord que Québec ait la densité pour le faire.

Mais le problème que nous avons, c'est celui-ci : nous, on est prêts à aller en avant-projet, un avant-projet qui durerait de 24 à 30 mois. Et ça nous pousse dans le dos, à Québec, parce que nous, on est prêts, là. Ça fait deux fois qu'on fait une étude. On avait le tramway, le gouvernement nous dit : C'est trop cher. On a refait nos devoirs, donc service rapide par bus, mais là on est prêts.

Normalement, selon le projet de loi, le gouvernement réfléchit, analyse, discute avec la caisse, qui réfléchit, analyse et qui, en plus de ça, va chercher l'expertise d'un partenaire indépendant. S'il y a un plan pour le gouvernement quant au système de transport collectif à Québec, on aimerait le savoir maintenant. Savez-vous pourquoi? Et je l'ai dit aux gens de la caisse : Si tant est que c'est dans les intentions gouvernementales, je préfère qu'on travaille l'avant-projet... qu'on travaille main dans la main avec la Caisse de dépôt à partir de maintenant, je ne veux pas qu'on passe 24 à 36 mois à... — parce que, là, on est rendus... c'est en finale, on va aller dans le détail du projet — prendre 26 à 30 mois à bâtir notre projet, prêts à démarrer, et que là s'enclenche le processus gouvernement, caisse, experts indépendants, puis là j'ai l'impression qu'on va en avoir pour deux, trois ans encore. Je préférerais que vous nous dites : Vraiment, Québec n'est pas... on n'envisage pas que la Caisse de dépôt investisse dans un projet de transport collectif à Québec, et ça ferait mon affaire. À partir de là, je démarre mes choses, on discute ensemble et on va de l'avant. Sauf que, si on travaille la patte en l'air, ça va être compliqué. 24 à 30 mois pour définir les détails de notre projet, nous, on est prêts à bâtir à partir de 24 à 30 mois, on

est prêts à bâtir, là, ça fait longtemps qu'on travaille là-dessus. Mais, si, à partir du moment où je suis prêt à bâtir, on commence la réflexion gouvernement, caisse, experts indépendants puis on revient au gouvernement, ça va hurler quelque part, là. C'est ce que je veux vous dire.

Et je ne crois pas que nous ayons la densité, mais peut-être que la caisse pense autrement. Et, si c'est le cas, bien travaillons ensemble à partir de maintenant pour ne pas qu'on perde du temps. C'est à peu près ce que je voulais vous...

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

M. Leitão : Le seul ajout que je ferais à cela, c'est que ce genre de discussion devrait avoir lieu avec le ministre des Transports, parce que c'est dans sa cour que ça se trouverait. Par la suite, ça viendrait au Conseil des ministres.

Mais l'avantage quand même du processus — nous sommes en train de discuter ici d'éventuellement changer la loi pour que ça puisse se faire — l'avantage de faire cela, c'est que ça va libérer... ça va créer de l'espace dans notre PQI actuel...

M. Labeaume (Régis) : ...

M. Leitão : Pardon?

M. Labeaume (Régis) : On adore ça, ce bout-là.

M. Leitão : Merci. Donc, en faisant ça, ça libère un peu l'espace dans le PQI actuel pour qu'on puisse faire d'autres types de projet qui peut-être, je ne sais pas, mais qui peut-être prendraient plus de temps, c'est tout.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : M. le Président, si je peux me permettre, c'était dans notre réflexion. On se disait que, si la caisse investit dans deux projets majeurs au Québec... On est très conscients que ça libère des sommes, par exemple, pour Québec, qui pourrait ne pas être intéressant pour la caisse. Alors, on y voit là un très gros avantage et on est vraiment des partisans de Montréal dans ce cas-là.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Leitão : Parfait, on se comprend. Est-ce que, les collègues, vous avez des...

Le Président (M. Bernier) : Merci. Je ne sais pas si vous allez continuer ce soir, M. le maire, à être partisan, je ne sais pas si vous allez continuer ce soir à être partisan.

M. Labeaume (Régis) : Je suis, M. le Président, indifférent actuellement.

Le Président (M. Bernier) : Oui, M. le député de Mégantic.

• (15 h 50) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Encore une fois, bonjour. Bonjour, M. le maire, votre équipe. Bonjour, les collègues.

Écoutez, la question plus générale peut-être que vous faites, puis je voudrais vous entendre là-dessus, c'est : Quand est-ce que la ville devrait être impliquée avec le ministère des Transports et la caisse s'il y a lieu qu'un projet pourrait être... appelons-le tripartite? Est-ce que je comprends bien votre enjeu à ce chapitre-là?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Bien, écoutez, peut-être pour éclaircir ma pensée, vous avez un réseau qui existe, qui a été payé par les taxes des citoyens. Admettons que la caisse décide d'embarquer dans un réseau de SRB à Québec. Je pense qu'elle voudrait, par exemple, mettre la main en même temps sur les services express existants à la ville qui sont payants pour assurer sa rentabilité, et, par exemple, on pourrait se ramasser avec ce qui n'est pas rentable. Il y a un petit problème parce que je sais ce que je voudrais si j'étais la caisse, mais là je suis maire, c'est ça, mon problème, je ne peux pas penser comme ça. Mais, ce faisant, et si la ville n'a aucun mot à dire...

La ville est fiduciaire du bien qui a été payé par les payeurs de taxes, alors je trouve ça embêtant que la caisse mette la main sur un bien, que le fiduciaire n'ait pas un mot à dire et que le citoyen qui a payé n'ait pas un mot à dire, il me semble que d'une façon ou d'une autre on devrait intervenir. Si j'étais la caisse, je ne voudrais pas avoir les villes dans les jambes. Puis je ne suis pas la caisse, moi, je suis le maire de Québec. Comme je suis le maire de Québec, je suis fiduciaire du bien et je suis fiduciaire des taxes qui sont payées chaque année, alors il me semble invraisemblable qu'on ne puisse pas faire intervenir la ville d'une façon ou d'une autre, et je vous dis que vous devriez le faire, parce que, si ce n'est pas le cas, il y a des gens qui vont hurler en bas. Alors, vous auriez avantage à impliquer la ville, parce que les gens vont... tu sais, la population va se sentir peut-être, possiblement dépouillée quelque part. Alors, je pense qu'il faut quand même impliquer la ville, même si je sais que c'est embêtant, là, mais... En tout cas, chez nous, vous devriez le faire, vous devriez le faire.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Je comprends bien votre implication, mais est-ce que vous avez eu une réflexion avec votre équipe sur comment on pourrait... ou quelles seraient des modalités? Puis là on parle d'un projet hypothétique parce que, là, on n'est pas là, là, O.K.? Vous comprenez bien, c'est ça, qu'on est en train de discuter pour le cas de Montréal, c'est ça effectivement que le projet de loi n° 38 discute.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : On a eu des réflexions, mais il y a toutes sortes de modèles. Moi, je ne pense pas que la caisse va payer le 5 milliards ou le 2, 3 milliards total pour un projet. Elle va demander au gouvernement d'en payer une partie, elle paiera l'autre partie, mais elle en possédera la totalité. Il y a toutes sortes de modèles là-dedans, hein, il y a toutes sortes de modèles, c'est embêtant d'y penser nous autres mêmes parce que tout est possible, ça dépend des intentions du gouvernement. Mais, lorsqu'on aiguise notre crayon puis qu'on se met à calculer, je vais vous dire, pour que la caisse investisse 100 % des sommes requises dans un projet, par exemple, de transport collectif ou de Train de l'Est ou de l'Ouest, ils sont aussi bien de faire de grosses captations de plus-value foncière. Et, quand on parle de captation de plus-value foncière, à mon sens, ça ne peut pas être seulement le site des gares.

Par exemple, nous autres, à la ville de Québec, notre plan de transport, c'est un plan de développement pour densifier la ville, et notre gros objectif, c'est de construire du côté sud du boulevard Charest. Est-ce que la caisse... Moi, si j'étais la caisse, je voudrais mettre la main sur tous ces terrains-là pour faire des profits. Le projet de loi ne dit pas ça, mais, si j'étais la caisse, moi, c'est ce que je voudrais. Alors, la question : Ça arrête où?

Alors, tous les modèles sont possibles, mais ce dont je doute, c'est que la caisse va mettre 2, 3 milliards au complet pour financer à 100 % un projet en se contentant de la captation foncière du lieu des gares. Ça m'étonnerait.

Le Président (M. Bernier) : Oui, M. le ministre.

M. Leitão : Peut-être je pourrais apporter une précision en ce qui concerne ce que vous venez de dire et votre commentaire avant en termes de l'expropriation et qu'est-ce qui est prévu.

Alors, qu'est-ce qui est prévu en termes d'expropriation, c'est d'exproprier seulement l'emprise, seulement ce qui est nécessaire pour la construction de la voie, que ce soit un train ou quoi que ce soit. Ce n'est pas prévu d'exproprier tout le reste autour, c'est juste ça. La captation de la valeur mobilière, ce qui est prévu aussi, en fin de compte, c'est limité aux stations. Il pourrait y avoir toutes sortes de choses à côté de la station, mais c'est limité à la station.

Maintenant, la Caisse de dépôt nous dit, et je trouve que c'est très raisonnable, qu'ils seront capables de livrer une infrastructure efficace à un coût raisonnable pour les utilisateurs parce que les deux grands déterminants des tarifs éventuellement, en fin de compte, ce sont les coûts de construction, donc, si la caisse est capable de construire, livrer à temps et à budget cette infrastructure-là, ça, c'est déjà un long chemin parcouru dans l'établissement des tarifs, la captation de valeur mobilière, ça va aider, mais c'est surtout ce contrôle des coûts de construction qui... et par la suite les coûts d'opération du système.

Le Président (M. Bernier) : Oui, M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Je vous dirais, sans être prétentieux, on contrôle pas mal nos coûts, à Québec, vous allez le voir avec l'amphithéâtre. Je souhaite bonne chance à la caisse, là, mais qu'est-ce qu'il advient si ça dépasse les coûts puis ça doit être répercuté sur les tarifs, par exemple, hein?

Il y a un modèle qui existe, puis la tarification... Moi, je n'ai pas de problème à partir du moment où la caisse possède tout, ils s'organiseront avec les clients, mais la pire des situations, c'est où la caisse a une partie du réseau, puis j'ai l'autre partie du réseau pas payante puis c'est moi qui endure les plaintes du client. En tout cas, je vous dis ça comme ça, mais c'est important, ce que je vous dis, parce qu'on ne peut pas être deux propriétaires d'un réseau. Puis en plus de ça c'est la loi du 80-20, hein? Tu fais 80 % de ton argent avec 20 % de tes circuits qui sont les circuits express, hein, puis 80 %, le reste, bien ce n'est pas payant.

Alors, il faut voir les modèles qu'il y a à l'extérieur, mais c'est sûr que le citoyen... Puis c'est pour ça que je vous dis que vous ne pouvez pas ne pas impliquer les villes, parce que le citoyen va se préoccuper de la tarification, et lui, le citoyen, n'aura pas de porte-voix dans le dossier. Comprenez-vous? Il élit un maire, des conseillers et il voudrait que ses représentants aillent défendre ses intérêts, mais, si vous excluez les villes, qui va parler au nom du payeur de taxes à la ville de Québec? Moi, je vous conseille vraiment, pour ces raisons-là, d'impliquer la ville, parce que le citoyen va demander un défenseur de ses droits quelque part. Et, tu sais, il ne faut pas qu'il se ramasse dans la rue non plus, là, vous êtes mieux d'avoir un porte-voix.

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

M. Leitão : Juste rapidement, juste pour répondre à ça, en effet, vous avez tout à fait raison, ce serait impensable que cela ne se fasse pas comme ça, et donc, dans l'entente qu'il y a entre le gouvernement et la caisse, c'est très bien établi que la caisse va procéder à une consultation avec les parties prenantes, donc le gouvernement mais aussi et surtout les municipalités et les sociétés de transport, pour que tout ça puisse se faire de façon intégrée. Sinon, c'est clair que ça ne marchera pas.

M. Labeaume (Régis) : Est-ce que je peux être inquiet avec le mot «consultation»? Entre consultation et implication, il y a une nuance. Mais je vous le signale comme ça.

M. Leitão : D'accord.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Merci. Bienvenue. J'ai une question très précise. Moi, je regarde les articles 4 et 5 du projet de loi qui disent que les infrastructures publiques qui sont érigées et opérées par la caisse en matière de transport collectif ne seront pas portées au rôle, O.K.? Alors, les infrastructures publiques de la caisse ne seront pas portées au rôle. Ça, c'est différent d'être exempt des taxes foncières parce que, si on est exempt des taxes foncières, la ville ou la municipalité a toujours l'espoir d'avoir une compensation du ministre ou du ministère. Moi, parce que je suis pour la transparence, je veux savoir c'est quoi, votre opinion là-dessus.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Honnêtement, que l'emprise, par exemple, d'un tramway ne soit pas portée au rôle, on ne vire pas fou avec ça, sauf que les stations et les gares, où on peut monter en hauteur, ça, nous, on voit de l'argent là-dedans puis on ne veut pas passer à côté. Mais, pour l'emprise, écoutez, là, à un moment donné tu ne peux pas tout avoir, dans la vie, là, hein?

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

Mme de Santis : Mais ce n'est pas seulement l'emprise, M. le maire, ce n'est pas seulement l'emprise.

M. Labeaume (Régis) : Oui, c'est seulement l'emprise.

Mme de Santis : La seule exception, c'est les constructions destinées à abriter des personnes, des animaux ou des choses, O.K.?

M. Labeaume (Régis) : ...c'est ce qu'on dit.

Mme de Santis : Alors, ça, c'est l'exception.

M. Labeaume (Régis) : Bien, c'est-à-dire que, dans un système, vous avez des stations puis une emprise, c'est ça qu'il y a. L'emprise n'est pas portée au rôle. La station, avec tout ce qu'elle comporte d'immobilier, est portée au rôle. Voilà.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Mégantic.

• (16 heures) •

M. Bolduc : Merci. M. le maire, vous posez... vous nous dites quelque chose, selon moi, qui est très fondamental qui est en regard de... Ce que vous nous dites, c'est que la gare, elle peut être exempte, puis avec l'emprise il n'y a pas de problème, mais, s'il y aurait un bâtiment ou quelque chose de 20 étages par-dessus qui soit commercial, résidentiel ou quoi que ce soit, ça, les villes ont un intérêt très net parce que... Je ne sais pas où la définition de la captation commence et où elle finit, mais j'aimerais vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Oui, c'est assez simple. La gare, dans le projet de loi, elle est sur le rôle, alors on veut envoyer à la gare, à tous les gens qui sont là un compte de taxes, c'est assez simple. C'est bien ça? C'est ça. Ça loge des personnes puis des animaux.

Le Président (M. Bernier) : Et des choses. Oui?

M. Bolduc : Donc, il y aura une clarification qui sera peut-être à faire ici, qu'on note, parce que l'article ici n'est pas clair en égard avec le fait que la captation qui aurait lieu sur un site de gare, par exemple, n'inclurait pas tout l'ensemble de ce qu'il y aura là, là.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Je vous dirais que, même si ce n'est pas indiqué au projet de loi, on garde une certaine crainte à l'égard du fait que la caisse veuille aller faire de la captation foncière à ce qui est parallèle à l'emprise, c'est-à-dire construire le long du trajet. Moi, si j'étais la caisse, je voudrais ça, en tout cas. Si j'étais eux, je voudrais ça. Comme maire, je ne veux pas, là, mais remarque qu'ils peuvent le faire, pourvu qu'ils paient des taxes, là, tu sais, ça ne me dérange pas trop. Mais ça, si j'étais la caisse, moi, je voudrais ça, je peux vous dire ça. Alors, je ne serais pas surpris qu'elle le demande éventuellement parce que, quand vous aigüisez votre crayon, ce n'est pas évident de rendre ces choses-là

rentables. Alors, c'est peut-être là où que tu peux dire au gouvernement : Moi, je serais... pour que ce soit rentable, il faudrait que je mette la main sur tant de terrains le long de l'emprise. Moi, c'est un truc que je pourrais prendre si j'étais président de la caisse, en tout cas.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Oui, M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Une dernière question rapidement parce que je pense qu'on va manquer de temps, là, je vais accélérer le processus. Le problème aussi, comment je dirais, donc, de la coordination des tarifs entre la partie qui serait propriété, disons, de la Caisse de dépôt et la partie qui est propriété de la ville, à un moment donné il y a quelqu'un qui part de quelque part, qui se rend à un point puis qui change de réseau, est-ce que vous avez des idées ou des points de vue à ce chapitre-là?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : ...quand vous avez un système de transport collectif moderne, c'est comme une épine dorsale. Il y a ce qu'on appelle le rabatement, c'est-à-dire que, pour que les gens prennent ce moyen de transport là, il faut les amener jusqu'à cette épine dorsale là. Alors, ce sont les voies de rabatement qui, elles, sont payantes. C'est juste que, le samedi soir à 10 heures, l'autobus qui s'en va dans le haut de Charlesbourg, vers Orsainville, là, il y a deux personnes. Si la caisse ne le prend pas puis elle le laisse à la ville, là, ça, ce n'est pas drôle parce que ça coûte de l'argent, ça, mais il faut donner le service pareil. Comprenez-vous? Alors, moi, si j'étais à la caisse, je dirais : Je veux qu'on soit l'épine dorsale, je veux tous les transports express, parce qu'ils sont très payants, puis en plus de ça deux, trois terrains sur le long de l'emprise, puis je pense que j'ai ma rentabilité. Moi, je ferais ça, en tout cas. Je ne sais pas, peut-être parler de la proportion des express dans nos revenus, peut-être, Rémy.

Le Président (M. Bernier) : Alors, M. Normand.

M. Normand (Rémy) : Alors, la proportion des express, ce n'est pas ça qui est le plus grand, c'est la partie des Métrobus qui est très, très, très achalandée et qui occupe une très, très grande partie du Réseau de transport de la Capitale avec l'achalandage. Donc, la caisse pourrait être intéressée à prendre certains tronçons seulement puis laisser le reste qui est moins rentable ou moins achalandé aux municipalités. Alors, c'est ce jeu ou cet équilibre-là entre la partie que la caisse pourrait être intéressée à prendre pour sa rentabilité, pour les fins de sa rentabilité, et ce qui resterait aux municipalités qu'il est important de prendre en considération à cette étape-ci.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Oui?

M. Labeaume (Régis) : Juste pour être clair, M. le Président, imaginez ce cas-là où la caisse veut les meilleurs parcours, les parcours de rabatement, l'épine dorsale, veut laisser le moins payant à la ville, et la ville ne peut même pas représenter les payeurs de taxes parce qu'elle n'a pas voix au chapitre. Ça va donner quelque chose qui n'est pas joli, à un moment donné, potentiellement.

Le Président (M. Bernier) : O.K., merci. M. le ministre, une dernière intervention.

M. Leitão : Un dernier commentaire parce que je pense que c'est important. Il faut comprendre aussi que ce modèle que nous sommes en train de discuter ici s'applique à des nouveaux projets de transport en commun. Donc, la caisse ne va pas débarquer chez vous ou à Montréal, et prendre les morceaux qu'elle souhaite, et puis laisser aux agences locales le soin de lui fournir des clients, ce n'est pas comme ça que ça marche. C'est pour les nouvelles infrastructures, nouveaux équipements.

M. Labeaume (Régis) : Bien, si vous me garantissez ça, ça va, mais le SRB, c'est un nouveau moyen, c'est ça.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Nous allons donc passer du côté de l'opposition officielle. M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Oui, merci. Bonjour, messieurs. M. le maire. Bien oui, c'est ça que j'aillais dire. Le SRB, c'est nouveau, M. le ministre, alors ce n'est pas...

Juste une question très simple, là. Je relisais, ça fait deux fois que je le relis, votre... À la page 7 dans votre mémoire, vous parlez de... vous vous demandez si l'expropriation, ça se limite aux biens compris dans l'emprise ou bien si ça inclut les biens qui sont adjacents, là. Est-ce que je comprends de ce qui est écrit là que vous trouvez comme moi que l'article en question, l'article 9, dans le projet de loi, il n'est pas clair? Est-ce qu'on s'entend là-dessus?

M. Labeaume (Régis) : Attendez une seconde. L'article 9...

M. Marceau : C'est l'article 9 dans le projet de loi. Parce qu'en fait, moi, ça fait plusieurs fois que le ministre nous dit que ça va se limiter aux gares, qu'il n'y aura pas les terrains adjacents le long du tracé, puis je suis bien prêt à le croire, sauf que moi, je relis l'article 9, et puis tout ce qui est écrit, c'est «tout bien requis pour la réalisation d'un projet».

M. Labeaume (Régis) : Bien, écoutez, c'est exactement ça...

Le Président (M. Bernier) : M. le ministre... M. le maire, allez-y.

M. Labeaume (Régis) : Écoutez, c'est exactement ça. Moi, je peux vous dire que, si j'étais la caisse — je vous dirai comment je procéderais — j'arriverais puis je dirais au gouvernement : Il m'en manque un peu pour être rentable, et donc j'aurais besoin d'un certain nombre de terrains sur le long de l'emprise, et là j'aurais ma rentabilité. Sincèrement, je ne peux pas vous dire que j'ai un problème avec ça, là, je ne vous dis pas que ce n'est pas correct. Je veux juste dire que, dans l'établissement de la rentabilité, s'il ne met pas la main sur les réseaux express qu'on a, s'il n'y a pas suffisamment de densité, il va falloir qu'il prenne son argent à quelque part.

Alors, moi, je n'ai pas une objection de principe par rapport à ça, je dis juste que, si j'étais président de la caisse, je le ferais. Mais là je suis maire de Québec, là, je ne suis pas en affaires. Mais je n'ai pas une objection de principe, c'est juste que je pense que c'est possible.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Je pense qu'on se dit la même affaire. O.K., parfait. Donc, effectivement, peut-être, pour la suite des choses, il faudrait peut-être préciser si c'est votre intention, M. le ministre.

Juste revenir à la question des circuits rentables. J'ai trouvé que c'était un bon point, là, c'est un point qu'on n'a pas entendu puis c'est un point qui est intéressant parce qu'effectivement la question va se poser. Si ce n'est pas à Québec à court terme avec le SRB, là, on verra, ça va être totalement possible à... possiblement à Montréal pour le SLR là-bas puis le Train de l'Ouest, puis c'est clair, s'il y a un SLR, mettons, sur le pont Champlain, qu'il y a un certain nombre de circuits rentables à Montréal qui vont passer dans les mains de la caisse.

Juste de façon hypothétique, est-ce qu'on peut imaginer qu'il faudrait, dans ce cas-là, avoir des compensations du gouvernement vers les sociétés de transport pour compenser les manques à gagner sur les circuits rentables? Est-ce que ce serait un modèle qui...

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Comme maire de Québec, je voudrais qu'ils prennent la société au complet et ils la gèrent. Ce serait plus équitable de cette façon-là, ce serait moins compliqué.

Encore là, je n'ai pas d'objection. C'est juste que le pire des scénarios, c'est qu'ils ont le «gravy», le meilleur, puis qu'il nous reste le petit lait, là, tu sais. Alors, quant à ça, je préfère qu'ils prennent toute la société et qu'ils gèrent toute l'affaire, les choses seront claires. Mais je vous dis que je ne suis pas contre ça, c'est juste... Ce qu'il faut éviter, ce sont les situations ambiguës pour lesquelles il y a des répercussions financières pour les payeurs de taxes, c'est-à-dire qu'on garde le moins bon.

Puis, quand on dit nouveau, aussi, il faut bien voir que, dans une épine dorsale, il y a des nouveaux parcours de rabatement. Ces parcours-là sont aussi nouveaux puis ils sont payants, ceux-là. Rémy sait bien ça.

M. Marceau : En tout cas, ça pose une très bonne question, parce que moi, je peux imaginer sans difficulté qu'à Montréal, le SLR, ça va drainer du monde, là, celui sur le pont Champlain, là, c'est toute la Montérégie... enfin, une bonne partie de la Montérégie-Ouest qui va passer par là, le coin de mon collègue de Sanguinet, puis qu'effectivement il va y avoir un manque à gagner à quelque part, là. Alors, on va donner à la caisse un moyen de faire des sous, d'avoir un projet rentable, mais les payeurs de taxes, comme vous le disiez, vont être ceux qui vont éventuellement devoir passer à la caisse.

Juste revenir sur la tarification. Puis en fait vous avez... Le projet de loi, présentement, là, il y a un article qui dit ça, que, dans le fond, la Caisse de dépôt n'a pas à s'assujettir à la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et à la Loi sur les sociétés de transport en commun, par exemple, pour Québec, là, la Loi sur les sociétés de transport en commun. Trouvez-vous que c'est raisonnable qu'il n'y ait pas de comptes à rendre ou qu'ils ne s'intègrent pas avec les autres sociétés de transport?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

• (16 h 10) •

M. Labeaume (Régis) : Bien, on revient toujours à la question de l'implication, dans le dossier, de la ville et de la société de transport. Ça me semble un peu invraisemblable...

Maintenant, je comprends la caisse de ne pas vouloir avoir à négocier avec les sociétés de transport. Moi, si je suis président de la caisse, je suis d'accord avec l'article de loi, comprenez-vous, je suis tout à fait d'accord. Je ne veux pas avoir la ville dans les jambes, je ne veux pas avoir la société de transport.

Et, quand on parle de tarification, je pense que ce serait plus équitable de prendre toute la bouchée, c'est-à-dire la société au complet, puis de tarifier en fonction de ça. Alors, tu ne peux pas avoir deux genres de tarification parce que deux sortes de personnes ne restent pas à la même place sur le territoire, alors c'est pour ça que moi, je pense que, s'il doit y avoir un investissement à Québec... on n'est pas Montréal, évidemment c'est plus gros, Montréal, mais, si vous venez à Québec, je vous dirais : Prenez toute la bouchée puis essayez de tarifier en conséquence, tu sais, le bon et le moins bon puis tarifier en conséquence. Je n'aurais pas de problème non plus, remarquez, là, ça ferait ça de moins à gérer, là.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Mais, entre vous et moi, je pense qu'on sait que ça n'arrivera pas, là, donc...

M. Labeaume (Régis) : Ça m'étonnerait.

M. Marceau : Ça vous étonnerait puis moi aussi ça m'étonnerait. Donc là, il faut savoir : Y a-tu un modèle, y a-tu une manière de modifier ce qui est là-dedans réaliste, qui pourrait vous convenir, tout en laissant la société de transport de Québec continuer à vivre puis en laissant la caisse prendre, mettons, le bout le plus agréable, là?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : ...pense que ce n'est pas faisable dans une loi, on ne peut pas régler ça par une loi. La loi est générale, et c'est normal. Ça va être dans l'application de la loi.

Je ne sais pas comment on peut faire ça dans une loi. Ça me semble impossible, je suis très sincère avec vous. Je pense que ça va aller dans là... De toute façon, les modèles vont être soumis à l'Assemblée nationale aussi, tout ça, alors il y a des... Mais, dans une loi, je ne vois pas comment on peut aller bien, bien loin, là.

M. Marceau : Juste aller plus loin un peu : Pensez-vous que la ville de Québec devrait être partie prenante aux ententes qui lient le gouvernement à la caisse? C'est-à-dire que présentement il y a un processus de consultation qui a été évoqué par le ministre des Finances, là, mais pensez-vous que la ville de Québec, la ville de Lévis, le gouvernement du Québec devraient être les trois organisations qui s'entendent avec la caisse, et non pas que ce soit seulement le gouvernement du Québec? Est-ce que vous croyez que vous devriez être à la table?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Oui, il faut qu'on soit à la table parce qu'on est fiduciaires, à quelque part, mais, encore là, tu sais, c'est le gouvernement qui est responsable, là, c'est... Mais je n'ai pas de souci pour Québec parce que je n'y crois pas beaucoup.

Mais je trouve que c'est une très bonne idée que la caisse intervienne dans ces projets-là. Et d'ailleurs ce que je vous dis, c'est que, si ce n'est pas le cas de Québec, j'aimerais ça que la caisse nous le dise rapidement pour ne pas qu'on retarde le projet. Alors, c'est un peu bête, là, je... Et moi, j'ai rencontré les gens de la caisse, ils sont venus nous voir. Je leur ai proposé d'être assis le pupitre à côté du nôtre dans le bureau de projet, hein, puis d'avoir un input potentiel s'ils ont des choses à nous apprendre ou s'ils ont des questions à poser. Je préfère qu'ils soient à côté puis qu'à la fin ils disent «non, on ne veut pas y aller» qu'ils ne soient pas à côté, qu'ils étudient le projet puis que ça se renvoie la balle, ça prenne deux, trois ans. Je préfère les avoir à côté de moi puis qu'à la fin du projet ils disent oui ou non, ce serait pas mal moins compliqué. Parce que je trouve que c'est une bonne idée que la caisse investisse dans ces projets-là, puis surtout, si je suis très, très opportuniste, s'il va en rester plus pour Québec, tu sais.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau : ...juste avant de céder la parole à mon collègue, pour l'instant ce que ça peut vouloir dire, dans le futur... Parce que, pour l'instant, il n'y a pas d'argents qui sont prévus pour le SLR ou bien pour le Train de l'Ouest dans le PQI, il n'y a pas de dollars en 2019 ou en 2020, en tout cas pas que je sache, là. Ce que ça veut dire, c'est simplement que les projets de Québec vont avoir moins de concurrence en 2019 puis en 2020, ce qui n'est pas mauvais.

M. Labeaume (Régis) : On aime ça.

Le Président (M. Bernier) : Oui, M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Merci pour votre témoignage.

Écoutez, j'aurais... D'abord, je dois avouer que vous avez un peu frappé sur le même clou que j'ai frappé tantôt quand je parlais, justement, de l'épine dorsale, du fait qu'on prenne les projets rentables, on donne ça à la caisse, et, les projets non rentables, vous vous organisez avec ça. Ça fait que ton projet rentable va amener plus de dépenses dans tes projets non rentables parce qu'il faut nourrir l'épine dorsale, il faut faire en sorte que le flux, tu sais, le flux de passagers, d'usagers vienne justement utiliser ce moyen de transport là qui serait payé par la caisse.

Mais, juste avant d'amener cette réflexion-là, je dois vous avouer que vous m'avez allumé une cloche. Puis je ne sais pas si vous allez... J'aimerais ça que vous élaboriez là-dessus, O.K.? Admettons que je suis la Caisse de dépôt et de placement, j'identifie un projet rentable, un beau projet rentable de x millions, peut-être même 1 milliard ou deux, là, chez vous, je discute avec vous, on parle de consultation avec les villes, je vous dis : Écoutez, je vais arriver avec un investissement de tant, votre valeur foncière de la ville va augmenter parce que j'amène de la richesse autour de ce projet-là, vous allez avoir des gains financiers. Moi, ce que je vous propose, c'est d'arriver avec cette ligne-là, vous allez faire des gains financiers, et, moi, ce que je vous demanderais, c'est, à partir de cette plus-value que vous allez ramasser à cause de mon projet à moi sans que vous ayez investi quoi que ce soit, bien investissez dans, justement, les ramifications pour m'amener du monde. Comment vous réagiriez si je vous proposais quelque chose dans ce genre-là?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Ça se calcule. D'abord, notre objectif, c'est d'avoir un réseau de transport collectif efficace pour le monde. Le premier objectif, c'est d'en avoir un. Pour le reste, ça se calcule, il s'agit d'aiguiser notre crayon puis voir ce que donnent les chiffres.

Je ne peux pas vous répondre... En fait, nous, ce qu'on vous dit, c'est que l'arrivée de la caisse, ça ouvre des possibilités qui n'existaient pas, et, à partir de là, il y a toutes sortes de modèles financiers qui peuvent être appliqués, dépendamment des situations. Alors, ce que vous me dites là, c'est possible, mais il faudrait qu'on le calcule. Tu sais, normalement, c'est statistique, c'est documenté, une épine dorsale en transport collectif qui arrive dans une ville fait monter la valeur des propriétés qui sont adjacentes ou environnantes. Ça se calcule. Alors, si, pour la ville, c'est payant d'en laisser une partie à l'opérateur, puis qu'au bout du compte il y a un système de transport collectif qui est efficace, puis que finalement tout le monde est gagnant, on est très ouverts, mais ça se calcule.

Il ne faut pas oublier aussi que, pour la ville, l'objectif, c'est d'avoir un système performant, parce qu'au-delà des chiffres il y a du monde qui veut du service, en arrière, tu sais.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Sanguinet.

M. Therrien : Mais quand vous... Merci, M. le Président. Quand vous parliez, justement, tantôt, là, d'inclure les villes dans la discussion, c'est-u quelque chose comme ça à quoi vous pensiez au départ, de dire : On pourrait justement irriguer le surplus fiscal qu'on va faire pour, justement, créer pour votre population, vos citoyens, un système qui dans l'ensemble serait plus efficace?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Juste vous dire, on a des schémas d'aménagement qu'on a votés, on a des règles d'urbanisme qu'on s'est données, on a des plans de match pour densifier, alors ça me semble invraisemblable qu'on veuille implanter un système de transport collectif sans que nous, la ville, qui avons établi ces règles-là en aménagement puis en urbanisme... En passant, on est élus par les gens, c'est ce que les gens veulent. La densification, moi, ça fait sept ans que j'en parle, puis les gens m'ont élu. Alors, si le système n'est pas fait en fonction de ça, j'ai un problème.

Alors, ce que je veux vous dire : Nécessairement, la ville doit être impliquée, parce qu'il y a des choses quand même à respecter sur le territoire existant. L'idée, ce n'est pas... Tu ne peux pas demander à la ville de décider si, oui ou non, le gouvernement doit faire un deal avec la caisse, mais elle doit être intervenante quelque part parce qu'il y a des payeurs de taxes en arrière.

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

M. Therrien : Oui. Écoutez, vous parliez de densification, tantôt, du SRB. J'imagine que, vous connaissant de réputation, là... Je ne vous connais pas personnellement, mais vous avez quand même une bonne réputation, là. Vous êtes quelqu'un de vigilant, c'est le moins qu'on puisse dire, de proactif. Quand vous avez vu ça, là, que la Caisse de dépôt s'en venait, justement, éventuellement dans des domaines où est-ce que ce serait rentable, est-ce que vous avez fait des démarches, essayé de voir si dans votre région ou dans la ville de Québec il y aurait des... Comme, tu sais, à Montréal ils ont dit : Bien, c'est le SLR sur le pont Champlain, le Train de l'Ouest, on a quand même tout de suite identifié, là, des éléments intéressants dans le transport en commun. Est-ce que ça a été le cas chez vous? Est-ce qu'on levé, là, justement, le drapeau, dire : Aïe! ça pourrait être intéressant?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Écoutez, tout de suite on a pensé au seul projet qu'on entrevoit à Québec, soit le système de transport collectif, puis on a discuté avec des gens de la caisse pour comprendre quel était le processus d'évaluation, quel rendement qu'ils recherchaient, etc. Puis en même temps on a déjà été des affaires ici, à la table, on comprend bien que l'idée, pour la caisse, d'investir dans des infrastructures comme ça, ça stabilise les revenus avec des... Moi, je signe encore des certificats... des emprunts à 1 %, là, alors je suis très heureux, mais celui qui investit trouve ça moins heureux, là. Alors, je les comprends de chercher du rendement à 5 %, 6 % mais stable pour 25 ans, là, tu sais, je comprends ça. Mais au total j'étais très heureux parce que ça ouvre des possibilités qui n'existaient pas.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. le maire, messieurs, bienvenue.

M. le maire, vous soulevez un excellent point quand vous parlez de la possibilité d'avoir un opérateur peut-être différent du RTC à Québec pour opérer un futur SRB. Je pense qu'à Montréal il va y avoir la même problématique entre l'opérateur, la caisse, qui veut des taux de rendement minimums de 7 % pour assurer la pérennité de ceux qui déposent, puis, de l'autre côté, bien, la STM, qui malheureusement, comme n'importe quel transport collectif, n'est pas capable de faire ses sous année après année, donc investissement du gouvernement.

Question fort simple, là. Si vous... La façon que j'écoute les questions que mon collègue de Rousseau a posées, qui vont un peu dans le même sens, vous diriez : Oui, O.K., la caisse, c'est bien correct si vous venez investir à Québec, mais vous n'opérez pas en compétition au RTC. C'est un peu ça que vous dites, vous dites : Il n'est pas question que je te voie chez nous être un compétiteur au RTC... ou bien donc tu manges la tarte au complet.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Bien, il ne peut pas être... la compétition ne peut pas exister, comme tel. Ce qui ne peut pas arriver, c'est qu'il y ait deux opérateurs, un avec le menu fretin puis l'autre avec les autobus pleins d'argent, là, c'est ça qui ne peut pas arriver. Alors, dans ces conditions-là, on préfère qu'il prenne toute la bouchée et qu'il tarifie en fonction de ça. Parce que, voyez-vous, si un a une partie, l'autre a une partie, comment tu tarifies? Et, la tarification, tu ne tarifies pas juste ton bout, puis il y a une autre tarification sur l'autre bout, c'est une tarification qui part de chez vous puis qui t'amène à ton bureau, tu as des tarifications mensuelles. Alors, tu ne peux pas avoir deux sortes de tarification, ça ne se peut pas, là. C'est pour ça, moi, je pense, qu'il ne peut pas y avoir deux intervenants là-dedans. En tout cas, à Québec... Montréal, ça se peut, mais à Québec tu ne peux pas avoir deux opérateurs. Ça me semble... Ça ne fait pas de sens.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Granby.

M. Bonnardel : J'ai hâte de voir si M. le maire de Montréal, qui va être ici demain... Parce que c'est un maudit bon point que vous amenez là, là, à savoir... Moi, à Montréal, je vois la même problématique, là, taux de rendement, parce que, écoutez, dans les quatre dernières années, la caisse, là, c'est 15 % qu'ils sont allés chercher, ils vont peut-être demander 10 %, ils vont peut-être demander 11 %, 9 %, puis de l'autre côté la STM qui, comme n'importe quel transport, tire le diable par la queue à chaque fois. Donc, ça, vous dites : On repart à zéro, là, on scrape le RTC puis on recommence au complet, là.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Bien, la prémisse, c'est qu'il n'y a pas un système de transport au Canada qui est rentable, c'est un service que tu donnes, tu paies pour donner un service, alors que, là, vous avez la caisse qui veut investir et avoir une rentabilité. On appelle ça une antithèse, une antithèse, hein? Alors, je pense, juste en le disant comme ça c'est clair, parce que ce n'est pas rentable, un service de transport collectif. Alors, si vous avez un intervenant qui veut rentabiliser ça, il faut qu'il prenne ce qu'il y a de mieux. C'est juste que ce qui n'est pas rentable va le devenir encore moins, tu sais, ça ne marche... Puis là j'oublie toute la problématique de tarification.

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

M. Bonnardel : Ça fait que vous seriez prêts à repartir le RTC à zéro. Vous dites : Demain matin, si la caisse définissait que, O.K., oui, on est prêt à avoir un SRB qui va être payant sur telle, telle emprise, on va aller chercher le moins payant, le petit lait, comme vous le dites, on repart le RTC à zéro puis on fait une nouvelle société, c'est un peu ça que vous dites.

M. Labeaume (Régis) : Oui, mais...

M. Bonnardel : Parce que la caisse dit : C'est un partenariat public-public parce que la caisse, c'est public, c'est vrai que c'est notre argent, c'est l'argent des répondants, puis, de l'autre côté, bien là tu auras un opérateur qui sera nécessairement la caisse, oui, puis le gouvernement qui va sûrement aussi investir des millions de dollars, comme le fédéral voudrait aussi peut-être mettre de l'argent là-dedans, là.

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Moi, je m'exprime en logique financière, mais mon problème, c'est que, si je prends ça et j'offre ça au gouvernement, les gens qui m'ont élu vont dire : Ça va être quoi, la tarification? Ils veulent que je les protège. Alors, moi, quand je vous parle de ça, c'est une logique organisationnelle, c'est une logique financière, ce n'est pas une logique politique nécessairement parce que, mon problème, moi, je dois protéger l'utilisateur, je dois le protéger en termes de tarification. Mais, écoutez, ça s'est fait ailleurs, ça doit se faire quelque part, là. Mais je veux juste dire qu'on ne peut pas... tu sais, on ne peut se ramasser avec le petit lait puis laisser le «gravy» partir, ça ne marche pas.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Granby, oui.

M. Bonnardel : Une dernière question avant de laisser la parole à mon... Ça fait que vous voyez le même problème, à savoir que ce qu'on pose comme question, c'est que, d'un côté, le taux de rendement va peut-être amener des tarifs plus élevés que la STM à Montréal, puis vous dites la même chose à Québec...

M. Labeaume (Régis) : Ce n'est pas sûr, mais je vous disais qu'on ne se posait pas la question parce que ça coûtait toujours de l'argent avant. Moi, je trouve heureux qu'on se pose ces questions-là. C'est intéressant, se poser ces questions-là, parce qu'avant c'est de l'argent qui n'était pas potentiellement disponible. Alors, c'est sûr qu'on parle d'un nouveau paradigme, c'est intéressant, mais ça s'est fait ailleurs. Il faut juste bien étudier ce qui s'est fait ailleurs.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Dernière question. Vos études, là, vous dites dans votre document qu'en mars dernier, là, vous avez déposé l'étude de faisabilité. Est-ce que la caisse est partie avec cette étude?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Ah! si elle la veut, on va lui donner des copies avec plaisir. Nous...

M. Bonnardel : Non, mais vous... Excusez. C'est parce que vous avez dit avoir rencontré, je pense, Christian Dubé. Est-ce qu'ils vous ont demandé ces études...

M. Labeaume (Régis) : Oui, bien... Non, ils ont tous nos résultats, là. Normalement, c'est facile à se procurer, tout est public.

M. Bonnardel : Les études au complet? O.K.

M. Labeaume (Régis) : Mais, nous, ce qu'on dit, c'est qu'on aimerait ça les avoir à côté de nous autres pendant deux, trois ans, là, puis qu'ils prennent leur décision au jour J pour ne pas qu'on ait attendre plus longtemps.

M. Bonnardel : Mais est-ce qu'ils vous ont dit que, oui, ils ont obtenu copie ou ils sont allés chercher copie puis que...

M. Labeaume (Régis) : Bien, la loi n'était même pas déposée, alors on était un petit peu dans le néant, là, tu sais.

Le Président (M. Bernier) : Effectivement, on revient à la même chose, la loi doit être adoptée avant que la caisse puisse opérer. M. le député de Beauce-Nord.

M. Spénard : Merci, M. le Président. M. le maire, messieurs, bonjour. Moi, j'ai bien compris... En ce qui concerne la Caisse de dépôt, on ne parle pas juste d'un outil de financement, mais on parle aussi, dans ce projet de loi, d'un opérateur, et ça, ça m'apparaît plus qu'un simple outil de financement, en ce qui me concerne.

Moi, je reviens tout le temps, M. le maire... Et vous en avez parlé un peu, et j'aimerais plus vous entendre là-dessus. On sait que la Caisse de dépôt, c'est complètement indépendant face au gouvernement. C'est ça que le président de la Caisse de dépôt nous a dit, et redit, et réaffirmé : Tant et aussi longtemps que la caisse va être indépendante du gouvernement, ça va bien aller. À la minute qu'il y aura de l'ingérence du gouvernement, bien ça ne marchera plus.

Maintenant, moi, je reviens toujours à ça : la caisse est indépendante du gouvernement, la caisse est un outil financier pour faire une certaine rentabilité pour assurer le régime de retraite des citoyens. Maintenant, la protection du contribuable, vous en avez parlé tout à l'heure. Où est la voix du contribuable? Qui va protéger le contribuable si personne ne peut interférer avec la tarification de la Caisse de dépôt et de placement qu'elle va effectuer à Montréal pour le... son chose? Qui va protéger le contribuable là-dedans? Quand même qu'on me dira, moi, que les tarifs vont être là pour plusieurs années puis on va les analyser, on sait très bien que, les tarifs, qu'il arrive une crise financière ou n'importe quoi, si on arrive avec un autre 2008 à la Caisse de dépôt et de placement, je n'ai pas l'impression que les tarifs vont rester stables puis ils vont être uniquement au coût de la vie, moi. Alors, moi, j'aimerais vous entendre là-dessus. Qui va protéger le contribuable contre un organisme que personne ne peut interférer?

Le Président (M. Bernier) : M. le maire.

M. Labeaume (Régis) : Vous savez, nous autres, quand on se demande si on doit augmenter un peu la tarification, on se demande toujours où est le «tipping point», le point de bascule. Quand on veut améliorer, par exemple, les parcours, la vitesse des parcours, le confort dans les autobus, on dit : Où est le point de bascule qui va faire que quelqu'un va utiliser le transport en commun? Si la caisse augmente trop, il n'y aura pas de client, ce n'est pas bien compliqué, là. Tu sais, c'est bien beau de dire... Normalement, le marché devrait faire son oeuvre. À Québec, c'est moins évident, mais, dans un lieu très densifié, tu as des clients si tes tarifs sont corrects. Si tu es captif, c'est une autre affaire. Si tu es captif sur ton territoire, tu n'as pas le choix, c'est une autre affaire, mais normalement tu es en affaires... Puis nous autres, à Québec, quand on en parle entre nous, on se dit : Est-ce que, si on fait cet investissement-là, on améliore la vitesse, le confort, en fait l'efficacité au total, et qu'on va avoir plus de clients? Tu sais, on est en affaires quand même là-dedans, même si c'est déficitaire. Alors, la caisse ne peut pas faire n'importe quoi, elle non plus, parce qu'elle va perdre des clients, puis on va être encore plus déficitaire. C'est comme ça que je le vois.

Ceci dit, ceci dit, il y a quand même une marge où, je pense, on doit avoir une certaine protection pour le payeur de taxes, l'usager, mais les lois du marché vont jouer là aussi. Si l'offre coûte trop cher, il n'y a pas de demande pour ça, tu sais. Alors, ça, le point de bascule va jouer là-dedans aussi, là.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Un dernier commentaire.

M. Spénard : Dernier commentaire. Bien, c'est parce que... Oui, mais il y en a qui sont très captifs de ça, par exemple, il y en a qui n'auront pas le choix, il faut qu'ils le prennent. Alors, moi, c'est à ce genre de contribuable là que je pense, moi...

M. Labeaume (Régis) : C'est exactement à ceux-là qu'il faut penser.

M. Spénard : ...parce que bien souvent c'est les plus démunis de la société qui sont obligés de le prendre parce qu'ils n'ont pas moyen de voyager autrement. Merci.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Mercier.

• (16 h 30) •

M. Khadir : Merci, M. le Président. Merci de me donner la parole. Bienvenue, M. le maire. Je vous ai entendu tout à l'heure parler de Montréal et de la sympathie que... Enfin, j'espère qu'en attendant les glorieux Nordiques on partage tous quand même un peu de sympathie pour nos glorieux Canadiens, en attendant.

Vous savez, si Québec solidaire était au pouvoir, aujourd'hui vous ne seriez pas obligés de venir dépenser votre énergie pour nous convaincre de votre projet de transport, que ce soit le tramway, le tramway étant plus cher que le service rapide par bus... En tout cas, au lieu de faire ça, vous seriez déjà à pied d'oeuvre, en train de réaliser le projet, parce que dès 2012, dans notre cadre financier, on avait prévu une immobilisation de 5 milliards de dollars sur cinq ans de nouvel argent pour répondre aux besoins en transport collectif et en transport en commun au Québec et en partie aussi pour leur électrification. Mais malheureusement ce n'est pas le cas, alors j'ai besoin de votre aide, j'ai besoin de votre aide parce que je partage vos préoccupations.

J'aurais aimé que ce soit le genre de questions qui soient posées par le gouvernement à l'intérieur même, enfin, de cadre, de balises de son projet de loi pour assurer un contrôle réel des municipalités, ceux qui font les plans d'aménagement urbain, pour intégrer, comme vous l'avez dit... Parce que c'est très vrai, et j'espère que le ministre des Transports va écouter les résultats de notre échange. Nous, on constate que les partenariats public-privé, dans les dernières années, n'ont pas été très heureux, notamment en transport. Le pont de la 25, sur le plan de la tarification, c'est un véritable scandale, il y a un recours collectif actuellement. L'intégration au réseau public va au-delà même de la tarification. Il y a des questions d'usage, des questions de planification, de densification, donc toute une série de questions qui méritent vraiment d'être posées.

Maintenant, l'aide dont j'ai besoin de votre part, c'est de convaincre le gouvernement que les 300 millions... J'ai déposé une motion le 5 mai, malheureusement ça a été rejeté. Il y a actuellement 300 millions de dollars qui dorment dans le Fonds vert. Nous, on a proposé que le gouvernement utilise ces surplus-là pour répondre aux besoins criants, je cite, des villes en matière de transport collectif, et nous demandions au gouvernement d'utiliser le Fonds vert pour financer à 100 % les projets qui visent l'amélioration des transports des villes, des municipalités, comme le demande d'ailleurs une alliance à laquelle vous faites partie. Maintenant, j'aimerais savoir si c'est possible de votre part soit de vous associer à ça, est-ce que vous êtes d'accord que ça pourrait être un usage du Fonds vert, et si le Québec n'est pas rendu à un point où, comme l'Europe, qui a déposé en 2011 un livre blanc, on a besoin d'un livre blanc sur les transports à l'avenir?

Le Président (M. Bernier) : Si vous permettez, M. le député de Mercier, si on veut donner un petit peu de temps au maire...

M. Khadir : Oui, allez-y. Aidez-nous.

Le Président (M. Bernier) : Vous avez une minute, M. le maire, pour répondre à la question du député de Mercier.

M. Labeaume (Régis) : Écoutez, je veux bien vous aider, M. le député. Ce n'est pas tout à fait naturel pour moi, mais...

M. Khadir : ...on peut très bien s'entendre.

M. Labeaume (Régis) : Non, je sais. Je n'ai pas de problème, on peut s'entendre. Ça, c'est bien connu. Laissez-moi regarder, là, écoutez, il faudrait que je vérifie ce... Laissez-nous vérifier ça, O.K.?

M. Khadir : Ce Fonds vert, c'est sûr qu'il peut y avoir différents usages, mais tout le monde comprend que, si on veut regarder, par exemple, les questions de pollution, d'émissions de gaz à effet de serre, de bruit, de la manière dont les besoins des municipalités sont rencontrés, même de transport maritime, tu sais, parce que le transport, ce n'est pas juste des transports collectifs, l'avenir de l'électrification des transports individuels et collectifs, tout ça, là, on a besoin d'une vision d'ensemble. Est-ce que...

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Mercier, je suis obligé de vous mettre la lumière rouge et non pas le Fonds vert. Donc, je vous remercie. Le temps est maintenant écoulé, malheureusement, M. le député de Mercier. Je vous comprends. Mais, M. le maire, les autres membres du conseil, M. le directeur général, merci de votre participation, ça a été fort intéressant.

Donc, je vais suspendre quelques instants pour permettre au Conseil du patronat de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 32)

(Reprise à 16 h 35)

Le Président (M. Bernier) : Alors, nous reprenons nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît! Nous avons donc le plaisir de recevoir les représentants du Conseil du patronat du Québec, représenté par M. Yves-Thomas Dorval, bien sûr, président-directeur général — bienvenue, M. Dorval — et Mme Norma Kozhaya, vice-présidente. Bienvenue à la Commission des finances publiques. Vous avez 10 minutes pour votre présentation, la parole est à vous.

Conseil du patronat du Québec (CPQ)

M. Dorval (Yves-Thomas) : Merci, M. le Président. Alors, vous avez reçu, je sais, notre mémoire peut-être un peu à la dernière minute, mais, que voulez-vous, dans les délais qui nous sont impartis on fait de notre mieux. Cependant, je peux vous dire une chose, c'est qu'on a quand même apporté une attention très, très rigoureuse à cet enjeu-là. Vous verrez dans notre mémoire qu'on a quand même pris la peine non seulement d'apprécier le projet de loi également en lien avec l'entente qu'il y a eu entre la Caisse de dépôt et le gouvernement, mais également d'aller voir aussi un petit peu à l'extérieur du Québec qu'est-ce qui se faisait pour essayer de s'inspirer ou de voir les meilleures pratiques, et ainsi de suite. Donc, je pense qu'on a tenté de faire oeuvre utile dans notre mémoire.

D'entrée de jeu, M. le Président, je dois vous dire qu'on a fait beaucoup, quand même, de consultations, malgré les délais restreints, beaucoup de consultations auprès des gens. Et encore ce matin on avait un conseil d'administration du Conseil du patronat et on discutait avec les membres du conseil, et il est très clair qu'il y a un appui quand même très fort dans le désir de voir cette innovation être mise en place.

Le but du mémoire que nous avons n'est pas de mettre en cause le projet mais davantage de regarder quels sont les enjeux, quels sont les risques que vous, les législateurs, vous avez à considérer et quelles sont les mesures de mitigation par rapport à ces risques-là qu'on devrait regarder. On ne s'estime pas avoir toute la compétence, je pense que vous avez recours aussi à beaucoup d'experts, mais notre objectif, c'est vraiment de regarder, donc, à sa face même les avantages, les risques et d'éclairer évidemment la discussion à partir de ça, et on répondra à vos questions. Le CPQ, quand même, faut-il le rappeler, représente des employeurs, des employeurs soit corporatifs ou associatifs, on représente plus de 75 000 employeurs au Québec à travers soit des associations soit des employeurs corporatifs, c'est une chose. Les employeurs paient des cotisations dans différents programmes dont les fonds sont gérés entre autres par la Caisse de dépôt, donc il y a un deuxième intérêt comme payeurs soit de taxes soit payeurs... gestionnaires de fonds. Personnellement, je siège, je voudrais quand même le préciser, au conseil d'administration notamment de la CSST, je fais partie du comité de placement. Parce que la CSST est un déposant à la Caisse de dépôt, donc, on a des rencontres régulières, j'ai des rencontres régulières avec les administrateurs de la Caisse de dépôt. Donc, on a regardé ça vraiment à sa face même en regardant l'ensemble de l'oeuvre et pas seulement une opération pour un instrument de transport.

Alors, ce qui est important à noter, disons, dans notre analyse, c'est qu'on comprend que, comme institution financière, d'abord, la Caisse de dépôt, qui gère des fonds pour des déposants, la Caisse de dépôt doit trouver un ensemble d'outils d'investissement et de placement pour rencontrer les besoins des déposants, que ce soit en termes de rendement, de risque, que ce soit en termes de terme et échéance, d'appariement, et ainsi de suite. Cette Caisse de dépôt a donc le choix entre différents outils. Il y en a que c'est des outils plus à rendement variable, il y en a que c'est plus à revenu fixe. Et, dans le monde où on vit, il y a beaucoup de volatilité dans le monde des produits de rendement variable puis il y a beaucoup... ça fait que les taux d'intérêt sont très bas du côté des revenus fixes de façon générale. Donc, c'est clair qu'on doit regarder toutes les initiatives possibles.

Or, à travers l'échelle planétaire, et notamment au Québec, il y a des besoins énormes en matière d'infrastructures. Ça donne que la caisse a acquis quand même de plus en plus d'expérience, d'expertise, de connaissances par rapport aux infrastructures publiques, notamment celles de transport, d'abord comme investissement passif et tranquille pas vite s'est dirigée davantage vers un investissement actif. Le plus, je dirais, proche de ce qu'on va discuter aujourd'hui, évidemment, c'est l'expérience qu'il y a en Colombie-Britannique avec la ligne de Canada Line. Donc, on est conscients que les infrastructures publiques, pour une organisation, une institution comme la Caisse de dépôt, peuvent représenter un intérêt extrêmement intéressant pour la gestion des fonds des déposants.

• (16 h 40) •

D'autre part, il y a le gouvernement qui, de son côté, a quand même une capacité limitée, à la toute fin, en termes d'investissement dans ses infrastructures de transport. Les deux projets notamment qui sont l'objet d'une entente — ce n'est pas le projet de loi, mais on comprend que le projet de loi, ça sert pour réaliser ces ententes — sont des projets qui démontrent à sa face même l'utilité d'avoir des nouvelles sources de partenariat pour arriver à mettre en place de nouvelles infrastructures qui autrement ne se feraient pas soit du tout ou soit se feraient plus tard. Et il y a des besoins. Donc, il y a vraiment un intérêt, là, gagnant-gagnant dans tout ça, et je ne dirais pas juste pour les deux parties que sont le gouvernement et la Caisse de dépôt et les déposants, mais également pour l'ensemble de la population, si on peut avoir accès à des infrastructures publiques de transport.

Quand on regarde tout ça, maintenant, on a fait l'énumération de certains avantages. Parmi les avantages, je viens de nommer le premier, qui est le plus important — et le nombre, ce n'est pas ça qui est significatif, c'est l'importance. Alors, l'avantage, premier avantage que nous avons dans le mémoire, qui est le développement de projets d'infrastructure publique qui autrement ne seraient pas entrepris, du moins à court terme, je pense que c'est l'élément le plus important qu'il faut signaler ici comme avantage.

Il y a d'autres avantages corollaires qui sont aussi importants, notamment le développement d'une expertise exportable. Le Québec a développé dans certains domaines, notamment l'ingénierie, à une certaine époque, une expertise

reconnue, dans le domaine, par exemple, du transport de l'électricité une expertise reconnue mondialement, donc beaucoup de choses, mais ce genre d'initiative qui constitue une innovation pourrait également développer une expertise extraordinaire pas seulement pour la caisse, mais pour l'ensemble des gens qui gravitent comme partenaires dans un projet comme celui-là.

Finalement, le projet de loi prévoit des mécanismes de gouvernance aussi qui assurent plus d'indépendance à la caisse dans un contexte comme celui-là, et nous soulignons que ça fait partie des avantages du projet de loi, de bien identifier certains mécanismes par rapport à cet élément-là.

Les risques que nous voulons soulever parce que ce sont des risques qui font l'objet, le fruit de la consultation que nous avons faite ou de l'analyse que nous avons faite nous-mêmes sont aussi importants, mais un risque, ce n'est pas un empêchement. Un risque, c'est un élément à prendre en considération, pour lequel on doit avoir des mesures qui viennent mitiger ces risques-là.

Premier risque : la complexité des décisions simultanées par un investisseur et opérateur. Vous comprenez déjà que de jongler comme Caisse de dépôt comme investisseur, on le sait, c'est inouï, la complexité d'une décision déjà juste comme investisseur. Vous rajoutez le rôle d'opérateur. Alors, ce rôle-là n'est pas complètement, je vous dirais, inconnu de la caisse, puisqu'elle a commencé à mettre ses doigts davantage... elle a même une filiale qui fait l'exploitation, hein, de réseaux de transport en commun, et ainsi de suite, mais en même temps, il faut comprendre, je ne dirais pas... elle n'a pas... elle investit dans une filiale, mais en même temps il y a des décisions, en matière d'opérateur, qui sont quand même très complexes aussi, que ce soit la gestion des... juste des relations de travail. Vous comprenez que le Conseil du patronat est toujours sensible à ces questions-là. Alors, imaginez, il arrive un conflit de travail sur un régime qui est opéré par la caisse. Automatisement, ça va avoir un impact sur le rendement ou le revenu comme investisseur, mais ça peut faire un méchant problème comme, aussi, opérateur. Alors, est-ce qu'il va... Et cette caisse représente aussi des intérêts de déposants, dont des travailleurs, et ainsi de suite. Est-ce qu'ils vont faire appel aux syndicats pour demander une loi spéciale pour... pas au syndicat, au gouvernement pour avoir une loi spéciale pour interdire la grève dans ce cas-là? Ils vont être aux prises avec quand même des préoccupations importantes. Les décisions d'un opérateur sont multiples, les décisions d'un investisseur sont multiples. Combinez-les ensemble, ça fait une complexité quand même importante, et on veut le souligner.

Une première mondiale, il y a un enjeu de tarification, première mondiale. Vous voyez dans l'étude qu'on a faite que, dans les faits, même s'il y a d'autres expériences à travers le monde, il n'y en a pas une qui ressemble de façon parfaite ou vraiment exemplaire avec l'expérience qu'on a devant nous, donc il y a quand même une inconnue par rapport à ça. Et un enjeu de tarification, je suis certain qu'il y en a plusieurs qui en ont parlé, ça ne veut pas dire qu'une organisation comme l'opérateur n'a pas intérêt à avoir le tarif le plus adéquat pour attirer la clientèle, parce que c'est comme ça qu'il va faire des revenus, un niveau de retour sur l'investissement intéressant, mais il reste quand même que l'enjeu de tarification dans l'infrastructure publique, ça dépasse simplement la question d'opérateur. Dès qu'il y a des enjeux de ce côté-là, on voit qu'il y a des interventions sur la place publique. D'ailleurs, quand on regarde — puis ce n'est pas une solution qu'on propose, on fait juste signaler — par exemple, les tarifs d'électricité, hein, Hydro-Québec présente ses tarifs à un office d'énergie pour faire approuver les tarifs parce qu'il y a des enjeux aussi politiques derrière tout ça.

Exclusivité et la concurrence — je vais faire un peu plus vite pour les derniers risques — vous comprendrez que, dans ce cas-là, il y a différentes, aussi, mesures de mitigation qui doivent être prises en compte. La caisse a annoncé clairement, puis c'est dans l'entente, qu'elle recherchera des partenariats. Jusqu'où doit-on aller par rapport à ces partenariats, l'obligation ou non des partenariats? Chose certaine, la caisse ne peut pas non plus tout investir ses oeufs dans le même panier, elle le sait très bien. Les déposants ne l'accepteraient pas, d'investir toutes ces sommes dans un seul projet. On a vu déjà une concentration importante dans des investissements comme Heathrow dans le passé, alors c'est sûr que la caisse est très sensible à ces questions-là et ne peut pas tout investir non plus au Québec dans ce genre d'infrastructure là.

Finalement, même si elle a une certaine expérience, c'est quand même une expérience neuve en matière d'investisseur et d'opérateur dans un projet «greenfield». Comme je vous dis encore une fois, Canada Line se rapproche le plus près de cela, mais là on parle vraiment d'aller plus loin dans l'organisation.

Alors, on soulève ces différents enjeux là, on pose des questions. En fait, les gens qu'on a rencontrés pour notre consultation ont soulevé ces questions-là. On les met devant vous et on espère que ça va pouvoir vous inspirer.

La seule chose qu'on doit dire, en terminant, c'est que, bien sûr, il ne s'agit pas ici de faire éterniser un processus. On pense que c'est une innovation très intéressante, qui peut être très utile pour le Québec, et qu'il ne faut pas tarder à mettre en place des initiatives dans ce sens-là, mais qu'il faut avoir les mesures de mitigation appropriées.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Dorval, de votre présentation. Nous allons débiter nos échanges. M. le ministre.

M. Leitão : Très bien. Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup d'être là, M. Dorval, Mme Kozhaya, de venir nous faire cette présentation et de partager un peu avec nous vos préoccupations.

On pourrait peut-être commencer par le dernier point, justement, la tarification, un sujet que nous avons abordé ici plusieurs fois avec d'autres intervenants avant vous aujourd'hui et même dans les autres sessions avant. Donc, le processus d'établissement de tarifs, on comprend tous, évidemment, que la Caisse de dépôt, comme opérateur, n'est pas suicidaire, et donc elle ne va pas se mettre à augmenter les tarifs pour réduire son achalandage à des niveaux inacceptables, mais on comprend aussi les craintes que certains peuvent avoir des augmentations abusives de tarifs. Qu'est-ce que vous suggériez comme arrangement institutionnel : une régie indépendante qui vérifie les augmentations, un organisme indépendant ou... Avez-vous une opinion là-dessus?

M. Dorval (Yves-Thomas) : C'est plus des...

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval.

• (16 h 50) •

M. Dorval (Yves-Thomas) : Merci, M. le Président. En fait, ce sont plus des questions que nous avons parce que, si on avait la réponse, on vous la proposerait directement. C'est sûr qu'il y a des exemples où c'est une régie. La caisse a raison en disant qu'elle devra faire un certain arbitrage elle-même. Si elle veut attirer de la clientèle, ça prend un tarif intéressant. Et, par contre, si elle veut que son investissement soit rentable, ça prend aussi un retour sur l'investissement, donc il doit se dégager une certaine profitabilité, donc, de ce côté-là, c'est clair que la caisse a un intérêt.

Mais la caisse, comme opérateur investisseur, on a déjà dit qu'il y avait une complexité, et il y a la pression publique aussi sur la place publique. On voit d'ailleurs ce qui se passe au niveau de l'autoroute 30 dès que l'opérateur veut augmenter. Ici, c'est facile de parler en absence de compréhension peut-être de l'ensemble de l'instrument. Si je prends l'exemple d'un transport de personnes entre la Rive-Sud de Montréal et l'île de Montréal sur le pont Champlain... je n'ai pas dit transport léger ou quoi que ce soit, je laisse aux décideurs le soin de faire ce qu'ils veulent, mais, si on prend cet exemple-là, c'est sûr que, si on le prend aujourd'hui et on se dit : Ah! bien c'est comme un transport en commun, le tarif ne devrait pas être plus cher que le métro, probablement que l'infrastructure va nécessiter une tarification plus élevée. Mais, si on se met dans la peau d'une planification, d'une prévision à plus long terme, bien, s'il y a un péage éventuellement sur le pont Champlain, oups! La donne, c'est... Quand on est en jeu d'offre et de demande, la concurrence ou l'alternance, hein, si je prends un mode alternatif, il va me coûter aussi de quoi. Donc, jusqu'à quel point le tarif de ce lien-là va devenir intéressant versus la situation qui aura lieu à ce moment-là? Et là je parle du pont Champlain, je ne prétends... je ne veux pas rentrer dans tout le débat, la question des tarifications autour de Montréal, puis les ponts, puis etc., mais ça fait partie de l'exercice, évidemment, que la caisse devra faire. Mais ça va influencer directement la tarification et surtout l'attraction pour ça.

La même chose pour une navette, par exemple, entre l'aéroport... Là, si j'exclus la question d'un transport en commun qui rejoint d'autres besoins pour les populations, si je prends juste l'exemple d'une navette entre l'aéroport et le centre-ville... Moi, personnellement, j'ai demeuré à Londres pendant un certain temps, je travaillais là-bas. Je peux vous dire que je prenais souvent l'avion à Heathrow, puis il y avait deux, trois modes pour traverser, pour s'en venir au centre-ville. Il y avait l'express, mais il y avait aussi le métro. Puis il y avait le métro run de lait puis le métro... Alors, chacun avait sa tarification, et ainsi de suite. Si on parle d'un lien en fonction de ses caractéristiques, la rapidité, l'efficacité, le confort, le nombre de fréquences, etc., bien ça va venir jouer, un élément sur la tarification. Ça, c'est le rôle de la caisse, d'arriver avec ça.

Mais, quand on arrive dans un domaine de transport en commun où l'utilisateur est le grand public — ça peut être le cas dans les deux cas — là, évidemment, il y a une pression de politique qui arrive, et là c'est toute la question de la surveillance. Vous savez, la surveillance, il faut faire attention, parce qu'ultimement les critères pour lesquels un organisme de surveillance va arriver pour décider... décréter un tarif, souvent ce n'est pas très compliqué, hein, c'est qu'on détermine davantage... d'avance ça va être quoi, la marge de profit de l'opérateur. L'opérateur dit : C'est ça que ça me coûte, puis c'est ça que je voudrais tarifier, puis la régie va dire : Te je donne, dans le fond, un pourcentage de profit ou de plus-value là-dessus. Pas nécessairement non plus, mais ça dégage l'organisme de la responsabilité de prendre la décision.

Alors, pour toutes ces raisons, je vous dirais qu'il y a plusieurs modèles. Je n'ai pas, personnellement, toute l'expertise pour répondre à votre question, on va continuer nos consultations. D'ailleurs, on met une question qui nous a été posée directement là-dessus : Est-ce que ça ne devrait pas être un organisme indépendant qui fait ça? C'est une question légitime, à laquelle, malheureusement, je ne suis pas arrivé à la conclusion.

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

M. Leitão : D'accord, merci. Oui, c'est un peu ça. D'ailleurs, on est encore à un stade extrêmement préliminaire de tout ça, on ne sait même pas combien ça pourrait éventuellement coûter si jamais ça se fait. Donc, on est très... très tôt dans le processus. Mais en effet l'établissement des... surtout le mécanisme d'indexation des tarifs à l'avenir, ça, c'est quelque chose qui a déjà été soulevé ici par plusieurs autres personnes.

Peut-être une autre question avant de laisser mes collègues poser leurs questions. Vous avez parlé de, donc, la complexité ou le risque que peut créer le rôle d'investisseur et le rôle d'opérateur. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu plus là-dessus? Parce que moi, je ne perçois pas ça comme étant nécessairement un grand risque, mais, si vous... Allez-y.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Je pense qu'une organisation... Tous les chemins mènent à Rome, puis c'est possible de le faire. Encore une fois, c'est des questions de mécanisme de mitigation, et ainsi de suite. Pourquoi on a mentionné cette complexité-là? C'est une réalité. Quand vous êtes un opérateur dans le transport collectif — je pense que M. le maire de Québec qui passait devant, juste avant nous, a illustré à sa façon aussi les enjeux qui ont trait à ça — c'est beaucoup de décisions ensemble qui jouent, avec des impacts mutuels qui sont importants.

Si je prends l'exemple actuel, la Caisse de dépôt, elle possède une filiale dans le domaine immobilier, Ivanhoé Cambridge. Alors, il est un opérateur dans le domaine immobilier puis il est un investisseur.

Il y a un élément différent quand même. Dans ce cas-là, je dirais, les principales clientèles ne sont pas des clientèles ou captives ou... et ils sont en concurrence comme offre de services avec d'autres fournisseurs d'immeubles également. Donc, ils sont avec des clientèles privées mais dans un domaine de concurrence.

Si on parle d'un projet d'infrastructure publique qui est réservé à une spécificité, bien là on tombe dans un domaine qui est un peu différent, et là vous comprendrez que les rapports de force peuvent être différents aussi, que

ce soit la question des relations de travail, que ce soit la question des relations avec la réglementation, les municipalités, etc., que ce soit... et qui plus est, dans ce cas-ci, un PPP, si on prend le pont Champlain, avec un autre organisme qui gère un autre opérateur dans un autre contexte. Alors, pour toutes ces raisons-là, la complexité peut devenir très grande, ce qui ne veut pas dire que c'est impossible. Je pense que l'être humain peut mettre en place les mesures, les experts, et ainsi de suite, pour y arriver. On voit ce qui s'est passé à Canada Line, mais même à Canada Line il y a eu quand même un appel d'offres là-dessus, il y a eu quand même des propositions qui ont été faites puis il y a eu, je dirais, un choix d'aller vers le fournisseur en question. Donc, à quelque part, ici, on fait donc référence à...

Mais la Caisse de dépôt est un investisseur de d'autres. Je pense à Keolis, par exemple, que je crois que la Caisse de dépôt est un investisseur et qu'ils opèrent. Et, vous savez, là, il ne faut pas avoir trop peur de ça, des fois, parce que je peux constater, par exemple, que dans plusieurs pays à travers le monde on pense que le système de transport en commun est toujours public, mais on ne le sait pas, mais c'est peut-être un opérateur privé qui opère le circuit d'autobus, même il y a peut-être plusieurs opérateurs en concurrence dans la même ville pour différents circuits d'autobus.

Donc, vous savez, il y a plusieurs choses, il y a plusieurs façons de le faire, en autant qu'on ait les bons mécanismes qui fassent en sorte qu'il y ait à la fois une certaine indépendance, une certaine surveillance. Mais ultimement on peut arriver à tout.

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

M. Leitão : Merci.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Dorval. Bonjour, madame. Il me fait plaisir de vous écouter.

Écoutez, tout d'abord je devrais dire que je suis vraiment... pas épaté, mais je trouve que votre document est très intéressant parce qu'il nous donne une autre perspective. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que je trouve votre nouveau terme, PPI, intéressant, un partenaire public institutionnel, ça nous sort du PPP traditionnel puis qui est un peu la marque de commerce de ce qu'on est en train de faire. Donc, en tout cas, je vois le caractère différencié dans votre terminologie.

Mais il y a une chose ici qui me tracasse un petit peu, peut-être que je comprends mal. Vous nous dites que le projet ici, avec la caisse, c'est un rôle pratiquement unique au monde, mais vous nous citez Canada Line en Colombie-Britannique, le cas de l'Australie, Singapour, la Corée, vous avez une multitude de cas, en France entre autres, qui m'apparaissent jusqu'à un certain point similaires, O.K.? Donc, je voudrais juste que vous me clarifiez ça puis que vous me donniez un peu cette perspective-là, parce que ça m'apparaît un peu nébuleux, pour moi.

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Merci, M. le Président. Je dois rendre hommage à ma collègue à ma gauche ici, Norma Kozhaya. C'est elle qui est vice-présidente à la recherche et économiste en chef chez nous, c'est elle qui travaille le fond de tous ces dossiers-là. Alors, laissez-moi lui permettre de répondre à ces questions-là, parce qu'elle a davantage même de compétence que...

Le Président (M. Bernier) : Mme Kozhaya.

Mme Kozhaya (Norma) : Merci, M. le Président. Bon, ce qu'on avait mis en annexe par rapport aux autres pays, on a fait une recherche pour voir comment ça fonctionne, est-ce qu'il y a des modèles similaires dans d'autres pays, et chaque pays ou chaque exemple est un peu différent, mais il n'y a pas une place où il y a ce genre d'entente là entre le gouvernement et un fonds... un gestionnaire de placement comme la Caisse de dépôt et où ce gestionnaire a aussi... Donc, tous les fonds, la plupart, maintenant, investissent de plus en plus dans les infrastructures, mais il n'y en a pas un qui va avoir comme une participation majoritaire dans une filiale qui en même temps gère, et opère, et investit dans les infrastructures. Donc, en ce sens-là, on a conclu que c'était quand même un modèle unique.

Il y a juste un exemple qui a certaines similitudes avec ce qui est proposé ici, c'est celui de l'Australie avec le Building Australia Fund et... mais c'est une expérience très récente aussi et que, dans leur cas, ils ont dû finalement discontinuer le fonds pour changer à un autre parce que ça n'a pas bien fonctionné, malheureusement. Donc, on l'a regardé, mais on n'a pas plus de détails. Ça vaudrait la peine peut-être que... Nous aussi, de notre côté, on peut explorer un peu plus... ou peut-être que la caisse serait intéressée à le faire, mais c'est celui où il y a le plus de similitudes.

En France, même en France...

Une voix : ...

Mme Kozhaya (Norma) : Pardon, oui, il faut... Donc, la relation entre le politique et la caisse de consignation est un peu plus... l'indépendance, mettons, n'est pas exactement la même qu'on a au Québec, et ils ne sont pas non plus... La caisse, il y a une filiale infrastructures mais qui n'a pas non plus le même mandat que va avoir la caisse avec le projet de loi.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Vous nous parlez aussi à la page 5 pour le rôle des gestionnaires de fonds institutionnels, où vous nous dites au bas de la page que l'OCDE établit des mises en garde quant à la mauvaise attribution des ressources financières, l'interventionnisme politique, la bureaucratie, les problèmes de biais et de conflit d'intérêts, les risques de corruption. J'ai l'impression que vous êtes en train de nous lister un peu la méthode traditionnelle gouvernementale mais qu'on est en train de créer ici un nouveau modèle, une nouvelle façon de regarder, mais on retrouve un peu les mêmes critères. Pourriez-vous me clarifier ça? Parce que ça me semble un peu contradictoire.

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval. Mme Kozhaya.

• (17 heures) •

Mme Kozhaya (Norma) : Effectivement. Et honnêtement moi aussi, je me disais : Est-ce que l'OCDE parle bien des pays de l'OCDE ou parle d'autres pays qui ont peut-être des coutumes un peu différentes des pays comme le Canada ou d'autres pays? Mais c'est quand même... L'interventionnisme politique, c'est quelque chose qui existe malheureusement partout.

Il faut voir en même temps les avantages et les inconvénients, parce qu'il y a beaucoup d'avantages aussi, mais en même temps c'est des mises en garde, donc ce n'est pas non plus... Comme M. Dorval l'a mentionné auparavant, ce n'est pas que c'est des obstacles majeurs, mais c'est des éléments sur lesquels il faut faire attention et qu'il faut prendre les mesures nécessaires pour essayer d'éviter ou de séparer. Et en ce sens-là on voit que, dans le projet d'entente surtout et aussi un peu dans le projet de loi, il y a quand même des mécanismes, par exemple, entre les étapes, là, la planification, la réalisation, le fait que le gouvernement n'ait pas un droit de vote, donc il y a plusieurs éléments qui nous rapprochent de pratiques exemplaires, de bonnes pratiques, et qui essaient d'éviter ces risques-là, mais ces risques-là existent.

Et puis, de la même façon, si donc la caisse, éventuellement... Bon, en principe, elle doit procéder par appel d'offres pour l'ensemble des fournisseurs, pour la construction, l'opération, mais il y a un risque aussi, ça peut... Ce n'est pas nécessairement dans le cas de la caisse mais dans le cas d'un ensemble de gestionnaires, parce que la caisse elle-même, elle est actionnaire dans certaines entreprises de construction, par exemple. Donc, il faut juste toujours faire attention à ces risques-là, bien les surveiller, essayer de les éviter.

En même temps, parmi les avantages qui sont cités, par exemple, le fait que ça soit un organisme qui est quand même bien coté, les retours sociaux importants, bon, ça, on le sait, l'adéquation, les... donc le fait que ce soit quand même un organisme qui a une bonne réputation ou qui est proche du public, ça donne aussi de la confiance aux utilisateurs de services éventuellement. Mais c'est des risques qui existent, malheureusement.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Mme la députée, allez-y, de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bienvenue. Quand la caisse est venue devant nous, j'avais une question similaire à la question que je vais vous poser maintenant parce que je suis toujours inquiète quand les gens croient que peut-être ils ont des expertises qui ne sont pas nécessairement là. Je fais référence à la page 13 de votre rapport. Et là vous parlez d'une expérience comme actionnaire majoritaire et peu d'expérience en «greenfield» et vous indiquez qu'il y a un risque ici parce que, même dans Canada Line, c'était SNC-Lavalin qui était là au tout début, et ils sont venus par après dans la société en commandite qui a été créée, donc ce n'était pas vraiment... ce n'était pas au début du «greenfield», O.K.? Donc, même ça, cette expérience n'est pas là.

Maintenant, c'est eux qui vont être l'actionnaire majoritaire. Vous soulevez ça comme un point important dans votre mémoire, j'aimerais vous entendre un peu plus là-dessus. Au tout début, vous avez dit que vous représentez un grand nombre d'employeurs, 75 000 employeurs et plus qui font des paiements, qui versent des sommes à la caisse pour s'assurer que de l'argent soit fructifié, etc. Alors, vous jouez ici un peu le rôle de... vous représentez l'employeur qui veut un meilleur rendement et, «you know», vous jouez différents rôles. J'aimerais entendre votre opinion sur ce que vous indiquez à la page 13 de votre mémoire.

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Merci, M. le Président. La première des choses, c'est que c'est un ensemble. Quand on disait que les décisions d'investisseur étaient complexes en partant, ce n'est pas juste une question, comme vous l'avez mentionné, de rendement, il y a une question de gestion de risques aussi et que dans la composition, par exemple, de votre politique de placement... qu'est-ce qui devient un risque plus ou moins important dans tout ça et l'appariement entre le rendement qui est fait sur une longue période de temps par rapport aux prestations ou en tout cas aux sommes d'argent que vous avez requises.

Donc, c'est sûr qu'on a cette préoccupation-là de déposant d'abord et avant tout, c'est une question pertinente, mais il n'en demeure pas moins que, quand on regarde l'ensemble à travers la planète puis au Canada, bien la majorité des fonds s'en vont dans les infrastructures publiques de façon un petit peu plus considérable parce que ça représente vraiment une opportunité par rapport à ce type de fonds là.

Vous avez mentionné effectivement qu'il y a une différence au niveau de la Colombie-Britannique, au niveau du «greenfield», et d'ailleurs c'est pour ça que c'est unique, ce qui va arriver ici au Québec. Ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas obtenir et acquérir cette expérience-là. On peut l'acquérir en embauchant les personnes qui ont de l'expérience, et d'ailleurs je pense que la caisse est en train d'en faire l'illustration. On peut le faire aussi en achetant une entreprise à quelque part ou en prenant une participation minoritaire puis majoritaire, je pense qu'à travers Ivanhoé Cambridge on a un exemple, là, où est-ce qu'à quelque part l'entreprise est allée acheter l'expertise qui existait dans une organisation.

Il y a différentes façons de le faire. Évidemment, c'est trop tôt pour la caisse, avant d'avoir examiné le plan de match, etc., de commencer à tout constituer, même si elle est en train de bâtir tranquillement pas vite cette expertise-là. Mais, quand on n'a pas actuellement l'expérience vécue, c'est normal, quand on commence, à quelque part, de ne pas tout l'avoir.

D'ailleurs, si vous me permettez, M. le Président, je vais faire quelque chose, je vais dire quelque chose d'important ici. Il y a d'autres pays qui ont décidé de faire des choses, par exemple, dans les PPP et ils ont développé une expertise, on pense à l'Espagne, on pense à l'Angleterre, et ainsi de suite. Ils ont convenu que les besoins en infrastructures chez eux pouvaient être un vecteur de développement économique local pour des entreprises, que ce soient opérateurs et financières, et ils ont maintenant une masse critique d'expérience et d'expertise qu'ils ont bâtie. Au début, ils ne l'avaient pas.

Au Québec, on risque d'aller, par exemple, dans une entente de libre-échange — quand je dis «on risque», ça risque de se finaliser, là — une entente de libre-échange avec l'Europe. Puis-je vous dire qu'il y a beaucoup d'entreprises actuellement en Europe qui regardent le marché des infrastructures publiques en Amérique du Nord puis en commençant par le Québec, parce qu'ils savent les besoins ici, avec des longues vues, en disant : Oh! j'aimerais ça être là? Donc, l'importance de commencer à développer chez nous, au Québec, cette masse critique d'expérience. Même si on ne l'a pas, on peut la développer.

Je suis convaincu que les gens, au tout début, à Hydro-Québec, quand on a développé le Grand Nord avec les lignes à 735 000 volts, on innovait aussi, et l'innovation, c'est aussi part de la prospérité. Ce qu'il faut faire, par contre, c'est de le faire avec prudence, avec rigueur, avec... On a confiance dans l'équipe de direction de la Caisse de dépôt, mais on dit aussi : Bien, écoutez, il faut mettre les mesures, les Checkpoint Charlie, comme on dit, les différents éléments tout au long du chemin à parcourir. Et c'est ça qui nous préoccupe parce qu'effectivement, même si la caisse a vraiment de l'expérience maintenant, elle n'est pas nécessairement typique dans ce domaine-là, mais elle en a développé, puis il est possible d'en développer davantage, je vous ai expliqué qu'il y avait différentes façons de le faire.

Je ne sais pas si ça répond à votre question, mais c'est du mieux que je peux à ce moment-ci.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Monsieur... Il reste environ 1 min 30 s.

Mme de Santis : ...poser une question qui fait suite à ça.

Le Président (M. Bernier) : Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

Mme de Santis : Alors, un problème que j'avais perçu, moi, quand on parlait des PPP il y a quelques années ici, au Québec, c'est qu'on commençait très grand, on a commencé avec des grands projets. Moi, je viens d'une génération où je dis : Je dois... «I have to mop the floors» avant que je fasse autre chose pour que je comprenne, finalement, quand je dois faire des choses plus importantes, je comprends tout ce qu'il faut pour arriver à faire les choses les plus importantes. Ici, on commence avec des projets qui sont de très, très grande envergure. Est-ce que suggérer un projet pilote plus petit où on apprend, véritablement on apprend, c'est quelque chose qu'on pourrait envisager?

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval, 30 secondes.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Si vous me permettez, je pense... c'est un point de vue important. Tout est une question de relatif, hein, dans la vie. Je veux dire, une navette entre l'aéroport de Montréal et le centre-ville n'est pas non plus un transcanadien, en termes de ferroviaire. Ce n'est pas non plus un pont, une navette qui traverse un pont qui va être construit. Donc, oui, ça paraît important en termes de masse critique; ce n'est pas quand même non plus, là, les infrastructures gigantesques.

Mais je rejoins ce que vous avez dit, vous avez tout à fait raison. Un des problèmes qu'on a eus au Québec... Et c'est ce qui a amené beaucoup de partenaires extérieurs à venir ici, parce qu'on n'avait pas toute l'expertise, toute la capacité, la masse critique et, je dirais même, la solidité financière pour prendre ces risques-là. Et par contre je pense qu'il ne faut plus tarder. Quand je vous ai dit au tout début : C'est important d'arriver quand même à des décisions rapides, c'est parce qu'on a besoin, au Québec, de développer cette expertise-là. Merci.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Dorval. Nous allons poursuivre avec, maintenant, le député de Rousseau. M. le député.

• (17 h 10) •

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. M. Dorval, Mme Kozhaya, bonjour. Merci pour votre mémoire. Tout d'abord, je vais vous dire, je n'ai pas eu le temps de le lire, j'ai eu le temps de le survoler puis je ne lui rendrai peut-être pas justice, mais je vais le lire attentivement plus tard, dans les prochains jours. Mais d'ici là je peux quand même vous poser un certain nombre de questions, là, étant donné votre présentation puis le fait que je l'ai survolé.

Je vais commencer par la question de l'intégration des projets de la caisse, là, des projets qui seront construits puis par la suite opérés par la caisse, donc de l'intégration de ces projets-là avec les autres systèmes de transport en commun présents, par exemple, sur le territoire montréalais. Il est prévu présentement, à l'article 11 du projet de loi, que «la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et la Loi sur les sociétés de transport en commun ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif», et par ailleurs il n'y a aucun autre endroit où il est dit que la caisse devra se coordonner, s'intégrer à l'organisation du transport, en particulier à Montréal. Je veux juste avoir votre perspective sur cette question-là. Est-ce que vous croyez que c'est heureux que la caisse n'ait pas à se coordonner avec les autres organisations responsables du transport?

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Merci, M. le Président. Bien, vous avez dans les autres considérations un petit paragraphe qui porte sur l'importance de l'intégration des nouveaux projets dans les réseaux existants. C'est juste un tout petit paragraphe, par contre, on n'arrive pas à toutes les réponses là-dessus, mais on souligne la question. Mais on se dit que... Vous savez, dans la vie, le verre à moitié vide, le verre à moitié plein? À notre point de vue, c'est une opportunité pour amener davantage d'achalandage, une possibilité, je dirais, d'utilisation plus optimale du réseau. Dans ce cas-ci, vous avez raison de le souligner, mais en même temps, je ne sais pas, ça m'apparaît comme étant évident qu'il faudra qu'il y ait une coordination, ce qui ne veut pas dire qu'on a toujours eu le succès qu'il fallait au niveau de la coordination, au niveau des grands réseaux de transport en commun dans la grande, très grande région de Montréal, vous avez raison de le signaler, on le voit, ne serait-ce que le partage des voies ferroviaires entre les transporteurs de personnes et les transporteurs de biens.

Alors, il y a des enjeux, oui, mais à la fin je ne suis pas sûr qu'une loi peut régir cette question-là. Je pense que c'est une question davantage de pratiques, de principes d'affaires, d'opportunités d'affaires. Et en même temps, s'il y a lieu, à ce moment-là il y a aussi peut-être des discussions qu'il doit y avoir aussi entre gouvernements d'ordre municipal et gouvernement d'ordre provincial à ce sujet-là.

Je pense que vous avez raison de le signaler, que c'est un enjeu. Est-ce que ça doit être mis dans une législation? Je ne suis pas... On n'est pas très, très, je dirais, des adeptes d'une législation qui met beaucoup, beaucoup de choses très détaillées dans un projet de loi. Mais en même temps c'est une situation réelle. On l'a vu, il y a un problème déjà dans certains cas, le transport.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Je vous entends. La difficulté ici, c'est qu'on a affaire à un acteur, la Caisse de dépôt, qui se veut indépendant, et donc les obligations qu'on doit lui fournir ne doivent pas venir du gouvernement, elles doivent venir du législateur, elles doivent venir de nous. Première difficulté.

La deuxième difficulté, c'est que la relation que nous nous apprêtons à entreprendre avec la caisse, c'est une relation de très long terme, et ces obligations ne pourront pas être fixées en cours de route, là, il faut les fixer au départ de la relation. Même s'il peut arriver qu'en cours de route, un peu plus tard, on change certains paramètres dans une entente qui aurait pu être convenue maintenant, il n'en demeure pas moins que c'est maintenant que l'essentiel de ce qui est à convenir doit être convenu.

Et donc j'entends votre réponse, mais en même temps, moi, laisser tout ça aux bons soins du gouvernement, je ne suis pas sûr, là, je ne suis pas sûr du tout. Alors, il me semble qu'en même temps que je comprends ce que vous dites, je vous dis : Il me semble que c'est ici que ça doit se faire, dans le projet de loi, parce que ça ne se fera pas ailleurs.

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : M. le Président, si j'avais la réponse à votre question, je l'aurais proposée, quelque chose. Je ne l'ai pas, je vous avoue sincèrement.

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

M. Marceau : Non, je comprends, je comprends. Puis je suis bien conscient que c'est difficile comme question et puis que...

Parce que, simplement pour en ajouter un petit bout, M. le maire de Québec, qui était avec nous précédemment, nous faisait part de son inquiétude de voir sa société de transport être dépossédée des circuits rentables et qu'on lui laisse simplement les circuits déficitaires, ce qui serait évidemment une complication pour les finances de la ville de Québec ou bien des municipalités de la région de Québec, et il nous disait : Bien là, il faudrait peut-être qu'on prévoie quelque chose, là, pour ce type de situation qui pourrait survenir. Je ne sais pas, peut-être vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : ...par une autre porte, si vous voulez, M. le Président, en disant : Mais, si on n'avait pas cette opportunité-là, peut-être que ça ne se ferait pas non plus. Alors, la question, c'est... Oui, il y aura des enjeux de coordination, d'intégration, et tout ça, mais en même temps la question, c'est que, si on n'a pas cet apport-là, on n'aura peut-être pas le projet non plus... ou en tout cas on ne l'aura pas tout de suite. Alors, la question ici est pertinente, donc c'est de dire : Est-ce que l'opportunité vaut la chandelle? Et le rôle du législateur, ce sera de déterminer dans quelles conditions, je l'ai dit d'entrée de jeu, je l'ai dit et répété. Et, si vous jugez, comme législateurs, qu'il doit y avoir des choses là-dessus, bien je pense qu'il faudra que vous le prévoyiez. De mon côté, la seule chose que je peux dire, c'est : L'opportunité existe réellement, et ce serait un beau problème d'avoir une intégration à faire plutôt que... parce que ça veut dire qu'on irait de l'avant avec un projet auquel on pense que ça doit procéder.

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

M. Marceau : Je vous entends, M. Dorval, puis je veux juste être bien clair : Ce projet de loi là, s'il est bonifié puis il est réécrit de manière telle que les préoccupations que j'exprime soient prises en compte, ça va être plus facile, et tout ce que je dis, c'est que, si vous exprimez la même préoccupation que moi, ça va être encore plus convaincant pour le ministre, et je vous invite... S'il y a des choses que vous croyez qui devraient être changées, il faut les exprimer, parce que ça va... Quand ça vient des partis de l'opposition, des fois ça n'a pas la même portée. Bon, voilà, c'est ce que... je vous dis ça sur ce sujet-là.

Mais je vais changer de sujet pour l'instant, j'aimerais ça vous parler de tarification. Puis là ce n'est pas un grand point que je veux mettre en lumière, mais, connaissant vos connaissances et votre formation puis celles Mme Kozhaya...

On a eu un débat un peu curieux sur la tarification. Tout d'abord, peut-être, j'imagine que vous reconnaissez comme moi qu'il y a une tension, en tout cas il y a une différence entre le tarif qui maximise l'achalandage puis le tarif qui maximise les revenus pour une société de transport. On s'entend là-dessus? Ça va? O.K.

Puis je vous ai entendu parler tout à l'heure de cette idée d'un régulateur. Y a-t-il, d'après vous, d'autres modèles que celui d'un régulateur qui pourraient permettre d'établir à long terme les tarifs de façon à protéger le public, de façon à protéger les rendements pour l'opérateur? Est-ce qu'il y a un autre modèle que celui-là peut-être que vous pourriez... que vous avez vu dans la littérature, que vous avez vu ailleurs dans d'autres pays?

Le Président (M. Bernier) : Mme Kozhaya.

Mme Kozhaya (Norma) : Non, malheureusement. Sur cette question-là, on aimerait, honnêtement, explorer davantage. Mais c'est un peu aussi, bon, comme ça avait été dit, l'offre et la demande, c'est-à-dire qu'à un moment donné, même s'il y a cette tension-là entre le désir de maximiser la rentabilité et puis le niveau des tarifs, c'est sûr qu'à un moment donné aussi des tarifs très élevés, ça va repousser les utilisateurs, la clientèle, s'il y a une alternative. Donc, c'est un peu l'offre et la demande, le marché, que la caisse n'a pas intérêt non plus à fixer des tarifs trop élevés de façon à réduire l'achalandage. Et, de la même façon, pour ce qui est de l'intégration avec les autres sociétés de transport, les intérêts sont quand même convergents d'une certaine façon. Mais effectivement, à part l'idée d'un régulateur, c'est difficile d'avoir un mécanisme qui assure...

Maintenant, il peut être espéré aussi que... Les coûts d'opération, c'est sûr que la caisse peut aussi travailler du côté des coûts d'opération pour maximiser sa rentabilité, donc il y a les revenus, il y a les dépenses et c'est quoi, la combinaison optimale. Ce n'est pas... La seule chose, c'est qu'ailleurs, quand même, même s'il n'y a le même modèle que c'est un gestionnaire de fonds, mais il y a quand même des opérateurs privés en Europe partout des fois qui se concurrencent avec des opérateurs publics. Donc, dans ce cas, au Québec, il n'y a pas nécessairement assez de concurrence, mais peut-être qu'éventuellement ça pourrait l'être. Mais évidemment, à court terme, ce n'est pas ça, ce qu'on a. Et la seule garantie en ce moment, c'est que la politique tarifaire devrait être en principe fixée pour le long terme, mais, comme vous dites, en 20 ans personne ne sait qu'est-ce que ça va être, en principe.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Dorval (Yves-Thomas) : M. le Président, je compléterai...

Le Président (M. Bernier) : Oui, complétez, M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Juste un mot en disant : Il est quand même intéressant de voir que Canada Line a dépassé ses objectifs, quand même, en termes d'achalandage, etc. Donc, je pense qu'il y a une démonstration ici que le même genre un peu, hein... Puis, en passant, Canada Line, là, il y a aussi plus qu'un arrêt, là, ce n'est pas juste les gens qui passent de l'aéroport au centre-ville, il y a aussi une offre intégrée. Il y a un moyen d'arriver à ça. En tout cas, il y a une démonstration. Même si ce n'est pas tout à fait pareil, il y a quand même des similitudes. Il y a un moyen d'arriver à ça, que ce soit en termes de tarification, en termes d'intérêt, d'achalandage, ou en termes d'intégration.

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

• (17 h 20) •

M. Marceau : Oui. Non, c'est parfait. O.K., très bien.

Dans votre mémoire, vous mentionnez les mises en garde de l'OCDE, là. Je ne peux pas vous dire que ça ne m'a pas frappé, ça m'a frappé. Donc, à la page 5, vous mentionnez les difficultés possibles — donc je suis au bas de la page 5, là : mauvaise attribution de ressources financières et les moins bons rendements associés, interventionnisme politique, bureaucratie, problèmes de biais et de conflit d'intérêts, risques de corruption. Donc, ça, c'est des points que vous mentionnez qui sont, évidemment, des inquiétudes. Puis on sait que certains projets de transport en commun, dans le passé, n'ont pas été très, très heureux, hein, il y a eu des difficultés entre autres avec le Train de l'Est. On sait qu'il y a eu des manipulations de terrain puis il y a eu des... bon, il y a eu des choses qui ont été faites, là, qui sont inquiétantes.

Dans ce contexte-là... Bien, l'OCDE, écoutez, encore une fois on parle de... j'ai regardé rapidement, mais c'est des choses qui sont assez connues de toute manière, là, on suggère évidemment une transparence aussi grande que possible. Dans ce contexte, est-ce que vous croyez que le projet de loi, actuellement, prévoit suffisamment de transparence, suffisamment de mécanismes de reddition de comptes ou bien vous trouvez que... Enfin, y en a-t-il trop. N'y en a-t-il pas assez? Est-ce qu'il faudrait en ajouter? Est-ce que vous êtes rassurés? Voilà.

Le Président (M. Bernier) : Oui, M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Évidemment, il y a le rôle de l'opérateur qui est une chose, mais il y a le rôle de l'investisseur. Et, je dois vous dire, là-dessus j'ai un point de vue peut-être un peu particulier. Siégeant sur un comité de placement, ayant des rencontres régulières avec les représentants de la Caisse de dépôt, je peux vous dire que les participants dans les comités de placement, puis ce n'est pas seulement le cas à la CSST, c'est le cas à l'assurance automobile, c'est le cas à la Régie des rentes, etc., je peux vous dire qu'ils posent de très bonnes questions à la Caisse de dépôt. Même que dans plusieurs cas on se fait assister, comme membres d'un conseil d'administration de déposants, par des experts externes au conseil d'administration pour nous aider aussi à challenger davantage la Caisse de dépôt dans sa gestion des fonds qui leur sont confiés.

Alors, évidemment, la transparence, là, ça dépend toujours à quel point de vue on se place. Du point de vue du déposant, je peux vous dire une chose, c'est que la transparence s'est grandement améliorée, à la caisse, et que les relations avec les déposants, c'est même un modèle du genre, et là-dessus je pense qu'il faut souligner, là, le travail que fait la caisse là-dessus. Mais je comprends que votre question ne portait pas là-dessus, mais je vous apporte un angle additionnel.

M. Marceau : Non, mais c'est très bien. Puis, dans le fond, ça me permet de préciser ma question, votre réponse me permet de préciser peut-être un peu.

Je n'ai pas particulièrement d'inquiétude avec la caisse, là, qui quand même a à gérer des fonds importants puis des sommes colossales, en fait, puis qui a été exemplaire, je pense, à ce jour. Non, j'ai plus... Parce que, là, il y a beaucoup de gens, évidemment, qui sont impliqués quand vient le temps, par exemple, d'établir le tracé d'un projet de transport en commun, et puis il y en a plusieurs, projets, là. Donc, on s'entend, il va y avoir différentes solutions qui vont être proposées. Une transparence, la transparence, ça pourrait être qu'a posteriori les différents tracés proposés soient rendus publics. Ça, ça serait le genre de chose qui pourrait permettre aux gens de constater, puis qu'on voit, les registres fonciers, comment ils ont évolué à travers le temps, depuis cinq ans, puis qu'on sache de quoi qu'on parlait, là. C'est très simple, ce genre de mécanisme de transparence là, mais il me semble que ça permettrait de rassurer les gens, savoir si on a modifié ou pas le trajet, le tracé. Ça ajouterait beaucoup à ma confiance.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Nous allons passer maintenant du côté du député de Granby à la deuxième opposition. M. le député.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Messieurs dames, bienvenue. Vous démontrez de belle façon, dans le document que vous avez déposé, jusqu'à quel point c'est un projet intéressant, un projet ambitieux, jusqu'à quel point il est difficile d'évaluer une sorte de «benchmarking» entre ce que la caisse veut faire en termes de financement, d'opération ou tout ça. Vous le dites bien dans la page 13, là : Une première expérience comme actionnaire majoritaire et peu d'expérience en «greenfield» et ce qui se fait ailleurs dans le monde.

Moi, il y a un petit point qui m'interpelle, et c'est un peu aussi l'angle que j'ai eu avec M. Labeaume, M. le maire de Québec, tantôt, à savoir à la page 13 vous dites : «L'importance de l'intégration des nouveaux projets dans les réseaux existants.» J'ai une certaine inquiétude à savoir... Bon, d'un côté, vous le savez, là, la caisse devra aller chercher un taux de rendement minimum de 7 % pour assurer la pérennité de ses régimes. Vous le dites même dans vos documents, c'est 14 % dans les quatre dernières années. Dans la dernière année, c'est 10 %, on peut conclure que 10 %, c'est ce que minimalement la caisse pourrait souhaiter avoir. Puis, de l'autre côté, vous avez le réseau public, la STM à Montréal.

Comment on va être capable d'intégrer... Tantôt, je ne sais pas si vous avez entendu M. le maire Labeaume qui a dit : Moi, là, si ça fonctionnait avec le SRB à Québec et que la caisse disait oui, je voudrais qu'on reparte à zéro puis qu'on crée seulement une entité. Comment on va être capable d'avoir deux réseaux complémentaires : un qui va vouloir aller chercher énormément de rendement, l'autre qui doit offrir un service au public le moins cher possible? Est-ce qu'on devrait penser comme M. le maire, rayer ça puis là en faire un réseau complet, ou comment on va, selon vous... Parce que, tu sais, vous ne le mentionnez pas, comme tel, mais je pense que ce point-là, l'importance de l'intégration des nouveaux projets dans les réseaux existants, c'est un gros point, un gros point qu'on devra se pencher. Puis on va avoir la ville de Montréal, j'aurais aimé ça être capable de discuter avec la STM aussi là-dessus à savoir qu'est-ce qu'eux en pensent; même l'AMT, même si l'AMT sera revue, revue dans son ensemble. Donc, vous, là, vous voyez ça comment, là, d'avoir ces deux réseaux qui pourraient peut-être coexister, là, dans le futur, là?

Le Président (M. Bernier) : M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : M. le Président, la première des choses, c'est que, vous avez raison, il y a des enjeux, puis ça, c'est clair, vous en avez mentionné, il y a des exemples de problématiques qu'il y a eu, j'en ai mentionné tout à l'heure quelques exemples, c'est toujours la question à se poser, mais c'est un bel enjeu. C'est-à-dire qu'on bien on ne l'a pas, cet ajout d'une infrastructure de transport additionnelle, parce qu'on n'a pas les moyens financiers nécessairement de le faire, ou on le donne à une entreprise étrangère qui va le faire, qui, elle, a l'expertise, etc., puis je peux vous dire que ce ne sera pas plus facile en termes d'intégration, au moins c'est une institution québécoise qui fonctionne dans les valeurs québécoises. On n'a pas toutes les réponses aux questions. La seule chose que je vous dis : C'est plutôt un avantage qu'un inconvénient.

Puis il y a un besoin de l'organisation de trouver un terrain d'entente parce qu'on parle de transport de passagers notamment qui doivent commuter, si je peux m'exprimer ainsi, là, passer de un à l'autre. Donc, il y a un intérêt commun. Ce n'est pas comme transport de marchandises versus transport de personnes, ce n'est pas comme une entreprise avec une finalité x et une autre; ils sont dans une même finalité, c'est du transport de personnes dans une région.

Et le système en question n'existerait probablement pas si on n'a pas un apport de capitaux important de ce style-là. Et la façon de le faire, c'est d'essayer aussi de majorer un retour sur l'investissement pour les Québécois, donc, à travers la caisse, financer, finalement, les régimes, les fonds que les déposants y consacrent. Donc, c'est des belles opportunités.

Mais vos questions sont tout à fait légitimes, et la réponse à ça, c'est qu'il est difficile, à ce moment-ci, de le faire d'abord parce qu'on parle d'infrastructure spécifique, là. Ce n'est pas tout à fait... Oui, c'est une intégration qu'on doit faire, mais c'est quelque chose de spécifique qui rajoute au projet. Alors, quand M. le maire dit : Si je pouvais recommencer à zéro, je le comprends aussi. Et d'ailleurs dans plusieurs villes à travers le monde, je vous l'ai dit tout à l'heure, on confie de plus en plus les opérations des systèmes de transport même en portions, même juste en tracés, là... on le confie en soumission à des opérateurs privés, et ainsi de suite. Donc, je comprends très bien la situation et je comprends aussi le maire de dire : Écoutez, si c'était si facile, on l'aurait, comme l'annonce le dit, si c'était si rentable, on n'aurait pas de problème dans le transport en commun, ce n'est pas facile, mais, moi, ce que je dis, c'est qu'il y a une opportunité, il y a un intérêt commun parce que c'est un transport de personnes qui doivent transiter. Alors, le système ne sera pas performant pour traverser, par exemple, de Brossard à l'île de Montréal s'il n'y a pas un système de transport en commun qui amène les gens... ou un système de stationnement qui amène les gens à la destination pour le prendre, alors il y a tout intérêt à ce que le fonctionnement se fasse.

Est-ce qu'on a eu beaucoup d'exemples dans le passé où ça a été très, très bien? Il y en a, puis il y a des mauvais exemples aussi. Je pense entre autres à des tracés d'autobus qui traversent quatre, cinq arrondissements à Montréal puis qu'on ne réussit pas à s'entendre sur le tracé en question. Vous avez raison, il y a des problèmes de ce côté-là. Alors, il reste à savoir... Ici, il y a une opportunité. On peut se poser la question comment législativement on peut intervenir là-dessus; je pense qu'on devrait se poser des questions non pas sur les projets en question mais davantage sur le reste de la gouvernance du système de transport en commun dans certaines communautés.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Dernière question. Donc, vous ne voyez pas de problème à savoir qu'on aurait nécessairement des tarifs beaucoup plus élevés sur un futur SLR ou Train de l'Ouest que les tarifs que la STM offre en termes de train, d'utilisation d'autobus ou...

• (17 h 30) •

M. Dorval (Yves-Thomas) : C'est, excusez-moi de vous le dire... D'abord, c'est hypothétique, parce qu'on ne connaît pas, dans 10 ans d'ici, quelles seront les alternatives s'il y a un péage sur le pont, s'il y a ci, s'il y a ça. Parce que tout est relatif. En termes de paiement, ça va dépendre c'est quoi, l'alternative, hein?

Deuxièmement, je peux vous dire une chose, c'est qu'il y a moyen d'accommoder les deux. Je reviens à l'exemple... Et je comprends que Londres, c'est beaucoup plus populeux que Montréal, mais quand même, là, je veux dire, vous pourriez prendre le Heathrow Express, qui coûte pas mal plus cher mais qui est pas mal plus rapide, alors il y a une valeur ajoutée que vous êtes prêt à payer pour ça si ça répond à vos besoins. En même temps, vous aviez le métro qui s'en va aussi à Heathrow. Puis vous avez le métro express, puis vous avez le métro en portions, puis vous avez une tarification même par zone. Alors, il y a moyen de trouver des solutions.

Ce que vous soulevez, c'est tout à fait pertinent. C'est vrai, c'est des enjeux à gérer, puis ça devra être géré, puis il faut de la bonne volonté des parties. Mais en même temps il y a un intérêt mutuel à ce que ça fonctionne ici parce que c'est un réseau qui devra être interconnecté d'une certaine façon, parce que vous n'aurez pas... Une fois que tu arrives au centre-ville, si tu veux aller, je ne sais pas, moi, à Anjou, tu n'as pas fini, là, il faut que tu reprennes un transport. Alors, vous soulevez de bons points, mais j'aime mieux que ce soit une institution à propriété québécoise quand même qui se lance le premier dans ce genre d'opération que de laisser toute la place à d'autres.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Terminé.

Le Président (M. Bernier) : Merci, terminé.

Une voix : ...

M. Bonnardel : Ah! une question? Excuse.

Le Président (M. Bernier) : 1 min 30 s.

M. Spénard : Oui, merci. Merci. Bonjour, M. Dorval et madame. Bonjour.

Moi, il y a juste une petite question qui me chicote. On parle de... c'est un outil de financement, et vous dites dans le... cette nouvelle façon de faire, là, comme avantage vous dites : «(i) le développement de projets d'infrastructures publiques qui, autrement, ne seraient pas entrepris, [au] moins à court terme.» J'en conclus que le Québec n'a pas les moyens, si on n'avait pas de nouvel outil de financement en passant par la Caisse de dépôt, de construire cette infrastructure. C'est ce que j'en conclus.

L'autre chose, lorsqu'on parle à la page 14 : «L'absence d'impact financier de ces projets pour le gouvernement ou la caisse a-t-elle déjà été confirmée par les agences de notation de crédit?», là on ne fait pas affaire avec un partenariat

public-privé, on fait affaire avec un partenariat public-public qui sont notés avec les agences de crédit. Est-ce qu'on a la confirmation que la dette que cela va entraîner ne retombera pas inévitablement sur le crédit, comme tel, du gouvernement?

Le Président (M. Bernier) : 30 secondes, M. Dorval.

M. Dorval (Yves-Thomas) : Je pense que ça devrait être le ministre des Finances qui devrait répondre à cette question-là, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Bien, il aura peut-être l'occasion d'y répondre lors des prochains échanges. M. Dorval, Mme Kozhaya, merci d'avoir participé à cette Commission des finances publiques. Je vais suspendre quelques instants afin de permettre à M. Steven Guilbeault de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 32)

(Reprise à 17 h 37)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Avant de débiter ceux-ci, je demanderais un consentement pour que nous puissions terminer nos travaux vers 18 h 30. Est-ce qu'il y a consentement?

Donc, nous recevons M. Christian Savard, directeur général de Vivre en ville. Alors, bienvenue. Vous avez 10 minutes pour votre présentation, M. Savard.

Alliance Transit et Équiterre

M. Savard (Christian) : Bonsoir à tous. Oui, je suis Christian Savard, directeur général de Vivre en ville, mais également porte-parole de Transit, l'alliance pour le financement du transport collectif au Québec.

D'abord, j'aimerais excuser la présence de mon collègue, Steven Guilbeault, qui pour des raisons familiales de dernière minute n'a pas pu se présenter aujourd'hui. Donc, il en était bien désolé, mais, puisque je l'accompagnais, je suis tout de même préparé à venir vous parler de la question, donc...

Le Président (M. Bernier) : Ça nous fait plaisir de vous recevoir, M. Savard. Allez-y.
• (17 h 40) •

M. Savard (Christian) : Merci. Merci de l'invitation. Un petit mot sur Transit. Transit est une alliance, une organisation de la société civile, donc une cinquantaine d'organisations qui travaillent à faire en sorte d'obtenir un meilleur financement pour le transport collectif, appuyées par une dizaine d'experts universitaires qui viennent soutenir et, je dirais, challenger souvent nos positions.

Donc, on a fait un certain travail, justement, sur l'arrivée dans le portrait de la Caisse de dépôt dans le développement de projets dans le transport collectif. De manière générale, dans le contexte budgétaire actuel du Québec, on considère que nous sommes favorables à l'implication de la caisse dans le développement de projets. On considère que, bien, si ça permet d'accélérer la réalisation de projets de transport collectif, c'est une bonne chose, que, si ça permet l'accès à des budgets d'investissement plus importants, c'est une bonne chose, et que ça nous permet aussi d'atteindre les objectifs que le Québec et que les villes du Québec se sont donnés en matière d'augmentation de la part modale des transports collectifs, de diminution des gaz à effet de serre.

Il y a là une opportunité à saisir qui amène évidemment un certain nombre d'enjeux. J'ai assisté à la dernière présentation, plusieurs d'entre vous les avez soulevés. Nous non plus, nous n'avons pas toutes les réponses. En fait, on a surtout des questions. Notre court avis présente au moins 24 questions qui sont soulevées, selon nous, par l'arrivée de la caisse dans le dossier. Je ne passerai pas à travers les 24, je vais en soulever quelques-unes qu'on considère un peu plus importantes et d'autres considérations.

À titre d'exemple, un de nos soucis, c'est évidemment que l'arrivée de la caisse et de ses investissements ne vienne pas faire en sorte que le gouvernement se désinvestisse du financement du transport collectif et de ses infrastructures. Il faut que ce soient des projets de plus et non pas une manière de remplacer qu'est-ce que le gouvernement fait déjà, donc il faut maintenir et même augmenter le niveau d'investissement du gouvernement en matière de transport collectif, et qu'est-ce que fera la caisse sera un accélérateur et permettra d'enfin rattraper le retard qu'il y a en termes de financement et de développement du transport collectif au Québec. Donc, il y a là quelque chose que nous avons l'intention de surveiller et qu'il faut surveiller. Est-ce qu'on ne verra pas une diminution des investissements qui sont déjà faits de la part du gouvernement?

Un autre aspect, et il a été soulevé à de nombreuses reprises également, c'est la question de la tarification, une certaine prévisibilité de la tarification, une certaine intégration par rapport à qu'est-ce qui se fait actuellement. On peut voir les cas dans le routier, la A25, la A30 où il y a eu des augmentations importantes. C'est des PPP, et il y a eu des augmentations importantes des tarifs, notamment sur la A30 dans la dernière année, c'est un PPP relativement récent. Et on ne peut pas... C'est quelque chose, lorsqu'il y aura entente entre le gouvernement et la caisse, dont il faudra faire attention. Et il ne faut pas oublier le rôle social aussi que joue le transport en commun dans ce cas-ci. Donc, c'est souvent des clientèles qui ne sont pas toujours fortunées, dans certains cas, donc il y a là une attention à donner.

Une autre question, c'est que, pour l'instant, les projets qui sont déposés, c'est beaucoup par tronçons, des tronçons souvent très achalandés et qui demandent des infrastructures lourdes, d'où l'implication de la caisse parce qu'on parle de centaines de millions de dollars. On peut même parler de milliards. Par contre, si on analyse ce tronçon-là de manière seule, on peut arriver, par exemple, à un choix technologique x, mais ce choix technologique x là qui est peut-être très bon pour ce tronçon-là, si on regarde à l'échelle régionale, ce n'est peut-être pas la meilleure technologie à utiliser, parce qu'après ça on pourrait diffuser une autre technologie qui serait plus adaptable. Donc, il y a là des questions à se poser : Est-ce que, pour arriver avec une solution, par exemple, sur le pont Champlain, on arrive avec une technologie x qui est très bonne mais qu'on ne peut pas mettre ailleurs? Donc, il y a là un souci à avoir, selon nous, et que, dans la manière que le gouvernement négociera avec la caisse, il faut prendre en considération cet aspect-là.

Autre aspect important, et je pense que M. Bonnardel l'a souligné, c'est toute la question de la relation avec les exploitants plus traditionnels. Pour donner la bonne image, une image précise, si on prend le SLR, le dossier le plus abouti, le plus avancé, le plus urgent, le SLR, l'éventuel SLR ou l'éventuel système de transport en commun sur le pont Champlain, ça va être essentiellement le Réseau de transport de Longueuil et les sociétés de transport de la périphérie de Montréal qui vont venir alimenter ce SLR là. Ce SLR là n'est pas en vase clos, comparativement notamment à une navette entre l'aéroport et le centre-ville, où est-ce que c'est quelque chose de beaucoup plus simple. Ce SLR là ne sera pas dans un vase clos, et la rentabilité de ce tronçon-là va être dépendante du type de service que vont bien vouloir donner les réseaux autour. Et ça, ce n'est pas évident parce que parfois, en augmentant le service, on augmente les coûts, et peut-être que... bien peut-être que la ville, par exemple, de Longueuil ne voudra pas payer pour augmenter les coûts pour aller, finalement, porter plus d'usagers au SLR, donc, surtout si on y va par coût. Si on y va... bien, on veut juste de monde, bien on augmente les budgets, puis ça se termine là. Mais on sait que ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Donc, il y a tout un arrimage qui est relativement complexe et qui amène également la question, pour finir, bien, justement de l'arrimage tarifaire.

On sait qu'actuellement il y a des démarches pour tenter de simplifier la gouvernance du transport collectif au Québec, notamment avec la révision de la formule que prendra l'éventuelle AMT, on veut essayer de simplifier la grille tarifaire, et là on arrive avec ça, mais, d'un autre côté, on arrive avec la caisse, qui sera, elle, indépendante de la part... qui sera indépendante par sa tarification. Donc, comment ça va fonctionner? Il y a énormément encore de questions qui sont en suspens et où on veut un peu attirer l'attention, l'attention des élus là-dessus, parce que ça va être... Il y a encore beaucoup de défis pour arriver à quelque chose qui va se tenir, même si, je le répète, nous sommes plutôt favorables à la proposition.

Il y a un autre aspect qu'on aimerait amener et qui n'a peut-être pas été abordé, c'est toute la question de... Il y a toujours un fardeau de la preuve, ça nous inquiète, il y a toujours un fardeau de la preuve qui est toujours plus grand sur le transport collectif versus qu'est-ce qui se fait en transport routier. Pourtant, à la fin, c'est des citoyens qui se déplacent. Donc, si on est favorable à l'argent de la caisse, on se demande : Est-ce que maintenant, lorsqu'on va vouloir faire un projet important de transport collectif au Québec, il va toujours y avoir une énorme pression de rentabilité? Parce qu'on sait que, si on donnait l'exemple de la Canada Line, et c'est pour ça qu'il y a encore des questions, la Canada Line n'est pas rentable, n'a pas été... il y a eu injection de fonds publics dans le projet, il y a une partie qui après ça a été assumée par le privé. Et donc on regarde ça et on voit que, le transport collectif, bien on arrive avec un nouvel acteur qui, lui, va arriver avec une gouvernance relativement complexe. Pendant ce temps-là, le réseau routier, on peut parler, par exemple, du prolongement de la A19 à 700 millions, bien il n'y a pas de question à se poser, c'est la voie royale, on avance tranquillement, c'est mis en oeuvre par le MTQ, c'est décidé par le MTQ, et puis, bien, c'est gratuit.

Donc, j'amène quelques propositions là-dessus. Il y a vraiment, là, deux poids, deux mesures en matière de gouvernance des transports, qui, à la fin, c'est pour transporter le même citoyen de deux manières différentes. Et pourquoi ne pas demander, par exemple, dans certains cas, à la caisse de regarder des projets routiers pour voir si elle serait capable de les rendre rentables. Et, si elle ne serait pas capable de les rendre rentables, bien peut-être que ce n'est pas des bons projets, surtout qu'on sait qu'il faut favoriser le transport collectif.

Donc, il y a là tout un aspect qui semble... qui nous inquiète. Est-ce qu'on va encore amener un fardeau de la preuve encore plus difficile, qui est déjà difficile pour le transport en commun parce que culturellement et dans nos institutions on n'est pas habitué de le développer comparativement au réseau routier? Donc, voilà.

Et au final ça n'empêche pas qu'il y a des efforts à faire en matière... Je profite de mes derniers instants pour dire qu'il y a des efforts à faire en matière de financement de transport collectif au Québec. Le Fonds vert en est une. Il faut accélérer les choses de ce côté-là et s'assurer que les sommes sont investies. Également, nous, on croit qu'il est temps de rétablir l'équilibre entre le financement du routier et du transport collectif pour l'établir à un 70 % pour le transport routier et un 30 % pour le transport collectif. Également, appuyer davantage les municipalités dans leurs efforts pour améliorer le service sur leur territoire. C'est des revendications...

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Savard.

M. Savard (Christian) : Parfait. Merci.

Le Président (M. Bernier) : Nous allons donc passer aux échanges avec les parlementaires. M. le ministre, la parole est à vous.

• (17 h 50) •

M. Leitão : Merci, M. le Président. M. Savard, merci d'être là. Bonjour. Même si M. Guilbeault n'est pas là, bien vous êtes là et vous avez fait ça aussi bien que lui, sinon même meilleur. Donc, soyez sans crainte, vous avez fait ça très bien.

Peut-être juste avant de discuter un petit peu avec vous, je réponds à la question que le collègue de Beauce-Nord avait posée avant, parce que c'est important, au niveau de la dette. En effet, la dette est assumée par la Caisse de dépôt et placement parce que c'est elle qui est propriétaire de l'infrastructure. Donc, c'est entièrement en dehors du périmètre comptable du gouvernement, et c'est pour ça que ce projet-là doit être indépendant, la caisse doit être indépendante, parce que ça ne nous appartient pas, le gouvernement, ça appartiendra éventuellement, si on va de l'avant, à la Caisse de dépôt et placement.

C'est important de dire ça aussi pour les questions que vous avez soulevées, parce que le... Donc, j'ai bien aimé ça, le fardeau de la preuve. Donc, c'est une nouvelle façon de financer ou de mettre en oeuvre des projets de transport en commun, et nous le faisons parce que nous partageons votre point de vue que c'est important et nécessaire de faire avancer ces projets-là, pour toutes sortes de raisons que vous avez mentionnées, de congestion, de facilité de déplacement, etc., donc c'est très important que cela se fasse. Et, étant donné nos contraintes financières, donc on revient à la dette, si on ne le faisait pas comme ça, ce serait probablement beaucoup plus laborieux, ça prendrait beaucoup de temps à ce que cela puisse éventuellement se faire. Donc, on va accélérer les choses et en même temps on va libérer un peu de place dans notre budget d'infrastructures pour faire d'autres projets.

Mais là où ça peut être intéressant de préciser, c'est que, même si c'est, donc, la Caisse de dépôt qui va être non seulement le... construire l'infrastructure mais aussi l'opérer par la suite, avant de passer à cette phase de réalisation il y a une phase de planification où le gouvernement et la Caisse de dépôt vont analyser le projet en question. Alors, on va échanger et on va s'assurer que nous, en tant que gouvernement, nous sommes satisfaits des options et que la caisse, elle aussi.

Là entre en question le sujet que vous avez mentionné, donc l'intégration avec le reste du réseau, la tarification. Alors, qu'est-ce que vous suggèreriez, donc, à l'étape de planification, quand le gouvernement et la caisse sont en train de discuter, de négocier les détails de cet éventuel SLR ou quoi que ce soit? Comment est-ce que vous voyez l'interaction avec la société civile, avec les gouvernements locaux, à cette étape-là du processus? Parce qu'une fois, excusez-moi... une fois qu'on va de l'avant avec la construction, bon, alors là la caisse le fait. Mais, avant d'y arriver, quand on définit les objectifs, comment vous voyez le rôle?

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : En fait, souvent, lorsque vient... puis je ne veux pas parler à leur place, là, mais souvent les sociétés de transport ont une bonne expérience de terrain, savent quels peuvent être les impacts éventuels de telle, telle décision, de tel, tel tracé, de telle, telle technologie et qu'est-ce qu'on va leur demander. Et, pour éviter les écueils que peut avoir, par exemple, vous savez, l'AMT, qui retient de l'argent actuellement parce qu'il y a une chicane entre la STM, un autre, et un ci, et un ça, donc, il va falloir essayer, pour que les choses fonctionnent bien, particulièrement dans la région de Montréal, puisque sa gouvernance est plus complexe... il va falloir mettre dans le coup les opérateurs actuels, qui le font actuellement, là, tout ce travail-là et qu'est-ce que ça implique, qu'est-ce que ça implique pour eux, je crois que ce serait quelque chose qui est important, et non pas pour arriver après ça avec quelque chose qui a été négocié entre les Finances, le MTQ, la caisse, et après débrouillez-vous avec ça. Je pense qu'on éviterait des écueils avec ce type de chose là.

Il faut souvent... éventuellement peut-être... J'ai eu l'idée. Est-ce qu'il va falloir une régie? Il y a une régie de l'énergie qui regarde la tarification, par exemple. Est-ce qu'il faudrait une régie qui viendrait regarder ces questions-là des relations entre le gouvernement, la caisse, l'entente qu'il y aura? Il y a peut-être quelque chose de ce genre-là aussi qui pourrait exister.

Je n'ai pas... C'est difficile, hein? Je pense que les gens du Conseil du patronat, avant, on nous disait... on n'avait pas toutes les réponses, mais je pense que l'implication des gens locaux, actuellement, pourrait probablement aider, là.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Merci, M. Savard. M. le ministre.

M. Leitão : Merci. Une autre question et puis je vous laisse, vous, les collègues, y aller. On a dit plusieurs fois et plusieurs autres personnes qui sont venues ici mentionnaient que c'est extrêmement difficile qu'un système de transport en commun soit rentable, pour toutes sortes d'entraves, et donc on se trouve toujours en situation où soit qu'il y a un déficit opérationnel, soit que le gouvernement donne une subvention, etc. Vous avez regardé beaucoup d'autres systèmes de transport en commun ailleurs. Avez-vous des exemples où ça peut se faire de façon rentable ou d'une façon où il n'y a pas de déficit d'exploitation?

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : Non, mais de manière générale, à ma connaissance — c'est quand même quelque chose que j'observe depuis plusieurs années — les réseaux de transport en commun qui sont rentables à 100 %, c'est-à-dire assumés de 100 % par le privé, ça provient essentiellement de grandes villes asiatiques très peuplées, très denses, les Hong Kong de ce monde, les Tokyo de ce monde, Tokyo a plusieurs systèmes de transport collectif privés sur son territoire, mais c'est un endroit où est-ce que le mode dominant de transport et le mode de développement immobilier est axé autour du transport en commun. Donc, à chaque fois qu'il y a du développement, c'est plus d'argent pour le transport en commun, versus ici où est-ce que ce n'est pas le cas. Et même en Europe, où est-ce qu'il y a beaucoup de bonnes... des initiatives intéressantes, que ce soit public, en gestion déléguée, en PPP, c'est très rare qu'il n'y a pas d'implication du pouvoir public et que c'est 100 % rentable.

Ce n'est pas pour rien que c'est une des questions qui a été soulevée lors de l'annonce au mois de janvier, c'est-à-dire : 100 % rentable? Je sais qu'on a eu une rencontre avec la caisse, ils nous ont donné certains aspects, le fait qu'ils peuvent investir très longtemps, des choses comme ça, mais c'est sûr qu'à la fin c'est un système qui est le tout. Le métro de Montréal, à lui seul il est pratiquement rentable. Par contre, tous les autobus qui viennent l'alimenter, bien ça, tous ces petits bouts de ligne là ne sont pas rentables.

C'est un peu la même chose pour le réseau routier. Si tu prends le réseau routier, tu prends le point d'entrée qui est un pont, où est-ce que c'est le goulot, tu peux rendre cette infrastructure-là, seule, rentable. Par contre, toutes les petites rues et toutes les rues qui viennent avec, c'est très difficile de les rendre rentables.

Donc, à ma connaissance, dans un endroit comme le Québec et en Occident, il y a très peu de réseaux de transport en commun 100 % rentables.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Leitão : C'est un peu pour cette raison-là que le modèle que nous sommes en train d'analyser ici, ce n'est pas un modèle que... on ne verra pas une multiplication de projets de cet ordre-là au Québec, pour Montréal surtout parce que justement, là, il y a certains critères de volumes qui sont nécessaires.

M. Savard (Christian) : C'est ça. Voilà.

M. Leitão : O.K. Les collègues.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Pontiac.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Savard. C'est un plaisir de pouvoir discuter avec vous à nouveau sur cette question, parce que je pense qu'on a des objectifs qui sont quand même communs. On parle d'améliorer le réseau de transport en commun, de donner une meilleure offre au citoyen qui veut l'utiliser et donc, éventuellement, de décongestionner notre réseau routier, qui affecte également le transport en commun, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Je suis content de vous entendre dire, évidemment, votre première préoccupation, qu'il faut continuer à investir, malgré ce projet de loi il faut continuer à investir dans d'autres projets, évidemment, à une hauteur significative parce que, pour nos régions qui ont des... comme la mienne, la région de l'Outaouais, qui peut continuer à avoir des projets, je pense à l'extension du Rapibus vers l'est, au développement du réseau de transport en commun vers l'ouest également, ça demeure quand même extrêmement important pour ces citoyens-là qui veulent utiliser le transport en commun.

Ceci étant dit, on a parlé beaucoup, et notamment avec les groupes qui étaient là avant vous — et je sais que vous les avez entendus — de tarification. Il y a des groupes qui ont des inquiétudes par rapport à une tarification éventuelle que pourraient avoir des projets développés en partenariat avec la Caisse de dépôt. Le député de Rousseau — et, encore là, je sais que vous l'avez entendu — a mentionné qu'il y a, évidemment, une différence entre les tarifs qui maximisent les profits et les tarifs qui maximisent l'achalandage. M. Guilbeault, par le passé, a dit que ça l'inquiétait un peu moins. J'aimerais ça avoir votre opinion à vous là-dessus. Est-ce que le marché va simplement reprendre sa place naturelle? Est-ce que la caisse, pour avoir son investissement maximal, devra, évidemment, avoir un tarif, là, qui est compétitif et qui offre aux citoyens quelque chose qui est quand même à l'intérieur de ses moyens?

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : Bien, en fait, une des grandes questions, ça va être l'intégration des deux systèmes. Ce qui est le plus facile, c'est... — je vais parler très usager parce que j'en suis un autant à Québec qu'à Montréal — tu achètes une passe, tu achètes ton laissez-passer. Ton laissez-passer, il va donner accès à quoi? Est-ce qu'il va donner accès à l'ensemble... Tu habites Longueuil. Est-ce qu'il va donner accès à Longueuil et puis Montréal, mais pas au SLR, et là tu as un surcoût à payer? Ah! mais, si j'ai un surcoût à payer, je vais peut-être aller prendre le métro Longueuil au lieu d'aller prendre le SLR, parce que moi, je suis à Longueuil puis je pourrais soit prendre le SLR ou soit prendre le métro. À titre d'exemple, c'est surtout ça, pas en tant... Le niveau, vous l'avez dit, à un moment donné le marché va faire le travail, mais comment faire en sorte qu'à comparer de qu'est-ce qui se fait ailleurs sur le même... sur un territoire très proche tout ça soit cohérent et ne fasse pas des biais trop importants?

Donc, il y a beaucoup de questions à poser là-dessus, sur... La caisse, elle va vouloir être payée à chaque passage, mais comment fonctionne le transport en commun actuellement, c'est, une fois que tu as payé ta... pour les usagers réguliers, là, ceux qui font ça tous les jours, tu paies une fois au début du mois, puis, si tu le prends 100 fois ou 50 fois, ça coûte le même prix. Donc, il y a vraiment beaucoup de questions de mécanique comme celles-là qui ont probablement été soulevées et qui posent de questions en tout cas, je pense, aux gens qui sont intéressés par la question, là, par ça.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Pontiac.

M. Fortin (Pontiac) : Et vous, vous avez le nez dans le bouquin du transport en commun à longueur de journée, là. Est-ce que, d'après vous, il y a des projets... Et on parlé de celui à Vancouver également. Est-ce que les projets qui ont eu des investissements privés comme ça offrent des coûts qui s'arriment bien avec le reste des utilisateurs du transport en commun pour ces régions-là? Est-ce que vous avez eu la chance d'étudier de tels projets?

M. Savard (Christian) : Bien, le...

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

• (18 heures) •

M. Savard (Christian) : Oui. Merci, M. le Président. Le projet de la Canada Line n'est pas ce que... ce n'est pas pour rien qu'on pose beaucoup de questions, parce que, si c'était un copier-coller de la Canada Line, on sait à peu près comment ça fonctionne, à la fin, là, ça devient une infrastructure qui est complètement intégrée, qui est... c'est «seamless», là, il n'y a pas de différence, donc, comparativement à là, où on sent bien que ça va être un projet à part. Et, pour que la... Et on sent bien qu'il va y avoir de la performance par rapport à l'achalandage et qu'il va y avoir un prix au passage.

Donc, c'est un peu l'État dans l'État, si je peux comparer, par rapport aux transports en commun, et c'est ça qui est complexe dans la proposition qui est faite actuellement, qui fait en sorte qu'on n'a pas de réponse, on n'a pas toutes les réponses, et qu'on va attendre, justement, de voir comment vont aller éventuellement les négociations, mais c'est pour ça... Si on a une inquiétude à soulever, est-ce que toutes les questions qui sont là et qu'on n'a pas de réponse... Comme je vous dis, si c'était la Canada Line, je pourrais l'expliquer. En ce moment, on ne peut pas l'expliquer. Donc, c'est ça qui fait en sorte, bien... Est-ce que ça va se faire? Parce que, sinon, ça va être trop compliqué. Les acteurs autour du dossier semblent plutôt confiants. Nous, on a le goût de voir, évidemment, comme on l'a dit avant, le verre à moitié plein puis on a le goût d'y croire parce que le Québec et la région de Montréal en ont besoin, mais il reste encore beaucoup d'écueils ou de questions.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Pontiac.

M. Fortin (Pontiac) : On parle de tarification, puis je veux poser une question qui n'est pas directement liée au projet de loi, mais vous l'avez mentionnée dans vos remarques d'ouverture. L'augmentation des tarifs, entre autres sur la 25 ou sur la 30 — moi, j'utilise la 30, vous avez raison, il y a eu une augmentation du coût récemment — est-ce que ça vous pose problème, cette augmentation-là dans... Parce que, là, vous avez utilisé l'exemple pour dire : Bien, il ne faudrait pas qu'il y ait une augmentation trop importante éventuellement de ça, mais une augmentation de tarification comme ça, sur une autoroute, est-ce que ça vous pose problème?

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : Bien, si je peux me permettre, je vais parler de manière générale de la tarification des transports.

En ce qui concerne le transport en commun, il y a un enjeu de plus, il y a un enjeu de plus en raison du rôle social que joue le transport en commun dans certaines régions, dans la plupart des villes. Malheureusement... Moi, je voudrais que ce soit tout le monde qui prenne le transport en commun, mais, pour une certaine catégorie de la population, c'est le seul moyen de transport, et ils n'ont pas l'argent pour, souvent, se payer un laissez-passer qui deviendrait beaucoup trop cher. Pour d'autres catégories de population comme moi, mon laissez-passer pourrait coûter 20 \$ de plus par mois, je le prendrais pareil, ce ne serait pas un gros impact. Donc, il y a là une question sociale qu'il faut se poser.

Et, de l'autre côté, en ce qui concerne la tarification des transports, il va falloir, au Québec, arriver avec une approche qui va essayer de minimiser les biais et l'approche projet par projet. Actuellement, on a du péage sur la A25, on a du péage sur la A30, on va peut-être en avoir sur Champlain, on n'en a pas ailleurs, ce qui fait en sorte, bien, que, là, on fait payer la A30 avec un tarif spécifique, il y a de la tarification pour le transport en commun. Donc là, il y a toute, là, peut-être une question encore plus grosse que le projet de loi qu'on étudie actuellement mais qui sera peut-être à étudier, d'une tarification globale à l'utilisation du réseau routier supérieur au Québec, qui viendrait peut-être faire en sorte, bien, qu'on n'aurait peut-être pas besoin de tout mettre sur la A30 et qu'on pourrait diviser la facture partout. Donc, c'est l'ouverture au péage. S'il y a des tarifications de transport en commun, je n'ai jamais compris pourquoi il n'y en aurait pas pour le réseau routier.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Savard. Il me fait plaisir de vous écouter aujourd'hui.

Je vais commencer par une petite question simple. À la dernière page, vous nous parlez, au point 2 : «De plus, il faudrait accroître la taxe sur l'essence d'au moins deux cents [le] litre [...] pour mieux capitaliser la portion transports collectifs...» J'ai une petite... une problématique ou un point de vue là-dessus et puis j'aimerais vous entendre parce que, comme vous savez, en janvier on a mis une taxe de 0,02 \$ le litre pour la bourse de carbone, mais vous savez très bien, probablement vous le savez, que 0,01 \$ le litre équivaut à 4,25 \$ par tonne de carbone. Actuellement, on est presque en équilibre, en tout cas il n'y a pas une grosse déviation entre la tonne de carbone et la taxe d'essence attachée à cette variable-là, mais ici, là, vous nous parlez de mettre 0,02 \$ de plus pour le développement et les... en fait le Fonds vert, qui, lui, sert à financer les développements, sur lequel on a mis le 0,02 \$ de... qui est le 8,50 \$ la tonne, si tu veux.

Comment tu vois cette compatibilité-là se créer puis comment tu vois l'évolution de ça? Parce qu'on peut créer un déséquilibre rapidement puis peut-être déstructurer nos systèmes de relations avec la Californie, l'Ontario, etc.

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : Sur le 0,02 \$ éventuel, on avait plus en tête de l'appliquer de manière, éventuellement, régionale pour venir appuyer les efforts des villes là où il y a des sociétés de transport. Par exemple, donc, la ville de Sherbrooke, la ville de Gatineau sont tous des endroits qui ont demandé, de la même manière que c'est le cas à Montréal, de pouvoir appliquer une taxe sur l'essence pour financer le transport, le transport collectif dans leur région. Donc, on le voit plus sur une vision régionale, pour aider, parce qu'on sait que les villes, là, elles ont de la difficulté à investir davantage dans le transport en commun. La ville de Montréal n'a pas pu mettre tout l'argent qu'elle pouvait pour avoir toutes les subventions que le gouvernement du Québec voulait lui donner parce qu'elle n'était pas capable d'avoir sa contrepartie.

Donc, c'est une demande traditionnelle des villes. La Gaspésie, actuellement, a 0,01 \$ de plus le litre que le Bas-Saint-Laurent parce qu'ils ont décidé de financer le système régional de transport collectif de cette manière-là. Donc, cette proposition-là vise essentiellement à habiliter les régions, les villes qui voudraient le faire à aller chercher les sous supplémentaires pour développer le transport collectif. Et cet aspect-là est avantageux pour les élus du Québec parce qu'elle fait en sorte qu'il y a une adhésion régionale, les élus locaux s'impliquent. Donc, c'était essentiellement sous cet angle-là qu'on faisait cette proposition-là. On ne l'a pas détaillée parce qu'on s'est concentrés sur la caisse, mais c'était ça.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Une minute.

M. Bolduc : Une autre question que j'ai pour vous puis qui m'a surpris un peu... ou peut-être que vous considérez que la conclusion est déjà tirée, mais vous ne nous avez pas parlé du type de modèle de transport, électrique, gaz naturel, hydrogène ou hydrogène réformé, etc. Je voudrais vous entendre là-dessus parce que normalement vous avez une position relativement ferme.

Le Président (M. Bernier) : M. Savard, 30 secondes.

M. Savard (Christian) : Oui. En fait, là, on vient essentiellement donner notre... Et puis, puisque je parle pour Transit, on parle de financement du transport collectif, on parle l'implication de la caisse dans d'éventuels projets de transport collectif, on ne parle pas de... À Québec, je vous dirais une réponse x. Sur SLR, Champlain, je vous dirais une réponse y. Un autre endroit, je vous dirais autre chose. Mais ce n'est pas l'objet de ma représentation aujourd'hui, puis je n'ai pas le mandat de mes membres...

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Savard. M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Merci. Bonjour, monsieur. Merci pour votre mémoire, merci pour ce que vous nous avez dit.

Peut-être, sur la tarification, il y a eu une conversation qui... en tout cas je ne suis pas certain d'avoir tout compris ce qui a été dit. Est-ce que vous reconnaissez... Êtes-vous d'accord avec l'affirmation voulant que le tarif qui maximise l'achalandage puis le tarif qui maximise les revenus de l'opérateur, ce n'est pas la même chose? Est-ce que vous êtes d'accord avec cette phrase-là?

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : Effectivement, on peut dire que oui. Mais il y a un tarif qui peut maximiser le service et... mais ce n'est pas un équilibre qui est évident, effectivement.

M. Marceau : O.K. Bien, je pense que c'est assez évident que, si on charge 1 \$ pour embarquer dans le SLR, on va avoir plus de monde que si on charge 10 \$, c'est tout ce que je dis...

M. Savard (Christian) : Tout à fait. Oui, oui, on s'entend.

M. Marceau : ...puis que ça se peut qu'à 10 \$ ce soit plus payant pour l'opérateur qu'à 1 \$, c'est tout ce que je dis, parce qu'autrement on le mettrait à 0,25 \$, puis il serait plein à craquer. Ça fait que je pense que ce n'est pas ça qui va arriver, on s'entend tout le monde.

Ça fait que, juste qu'on comprenne... Parce que j'ai l'impression de parler chinois, quand je dis ça, puis j'entends plein d'affaires. C'est juste la base, là, des principes d'économie, là, c'est qu'au fur et à mesure que tu augmentes le tarif, évidemment, il y a moins de monde qui l'utilise. Mais ce n'est pas... Si la quantité diminue en proportion de façon plus importante que la hausse des prix, bien il va venir un moment où les revenus vont chuter, mais au début les revenus augmentent. Et donc tout ce que ça implique, et ça, c'est très simple, je pense, c'est que ça prend quelqu'un pour établir le cadre tarifaire de façon très claire et de façon très, très précise. Mais vous soulevez ces questions-là déjà. O.K.

J'avais une question sur... En fait, c'est votre question 5 que j'ai trouvée très pertinente parce que, quand j'ai vu le projet de loi, je me suis posé la même question. Je peux la relire, si vous voulez, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent. Votre question 5, c'est concernant la modification prévue à la Loi sur les infrastructures : «9.1. Le Conseil du trésor peut, en cours d'année et en conformité avec les limites d'investissement visées au premier alinéa de l'article 7, modifier l'allocation des sommes prévues au Plan québécois des infrastructures.» Et vous posez la question : «Pourquoi le projet de loi parle-t-il de modifier les sommes en cours d'exercice?» C'est une excellente question. J'aimerais juste que vous osiez une réponse, si c'était possible.

Le Président (M. Bernier) : M. Savard, osons-nous?

M. Savard (Christian) : Je... Non, bien est-ce que c'est... On peut le voir sur : Bon, bien c'est la caisse qui va s'occuper de tel morceau, on va réduire les investissements, ou on peut le voir aussi : On veut lancer un projet avec la caisse, il y a besoin d'une implication du gouvernement, un peu comme la Canada Line, où la vérité, c'est qu'il y a une partie de l'investissement qui a été publique, et on débloque des fonds.

Mais nous, on s'est posé la question pourquoi on venait insérer ça parce que... bien parce qu'on a lu le projet de loi puis on ne savait pas pourquoi. Donc, non, je ne peux pas oser de réponse, je suis désolé, M. le député.

• (18 h 10) •

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Parfait, non, c'est correct. Ça m'amène quand même à un autre point un peu... Puis je ne pense pas... ce n'est pas nécessairement lié. Mais, pour revenir aux tarifs puis à la participation du gouvernement, vous savez que présentement les tarifs de nos sociétés de transport sont à un niveau qu'on pourrait qualifier de raisonnable — puis là, bien, on pourrait en débattre, là, mais, bon, disons qu'ils sont raisonnables pour un certain nombre d'usagers — parce que le gouvernement subventionne les sociétés de transport, donne carrément un chèque à chaque année, puis ce chèque-là permet d'équilibrer le budget des sociétés de transport. Cela existe, je pense qu'on s'entend là-dessus.

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : ...essentiellement.

M. Marceau : Bien, c'est des... Oui, mais c'est...

M. Savard (Christian) : Oui. Oui, il y a une implication publique pour venir... Oui, je suis d'accord.

M. Marceau : O.K., on s'entend. Or, le projet de loi prévoit que le gouvernement ne peut pas subventionner, prévoit que le gouvernement ne peut participer au projet qu'en équité, c'est-à-dire qu'il peut prendre des parts dans le projet, il peut dire : Je vais mettre 10 %, je vais prendre 10 % des parts du projet, mais il ne peut pas donner de subvention.

Est-ce que ça n'implique pas, si le projet n'est pas rentable, qu'il n'y a pas moyen de le rentabiliser? À moins, évidemment, qu'il y ait l'autre possibilité qui est la captation de plus-value foncière, là, mais faisons abstraction de la captation de plus-value foncière. Est-ce que le fait de ne pas permettre de subvention, ça n'implique pas que les projets sont destinés à ne pas être rentables? Est-ce que je me trompe?

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : C'est une des questions qu'on a également, puisqu'on n'a pas vraiment trouvé de modèle qui démontrait que c'était rentable. Puis, en toute transparence, on a eu la chance de rencontrer la Caisse de dépôt, et ce qu'ils nous ont répondu, c'est tout simplement : Bien, puisque c'est des infrastructures lourdes, qu'on va construire des choses que tu construis pour des décennies, on est capables d'aller chercher notre rendement sur ce temps-là. Et c'est leurs déposants qui veulent ce type de projet là qui amène un rendement relativement fixe, et c'est de cette manière-là, c'est qu'en étirant la période d'amortissement on rendait le projet rentable. C'est ce qu'on a eu, nous, comme réponse. Je ne sais pas si c'est ça qu'ils vous ont dit, mais une partie de la clé était ça.

J'ai l'impression tout de même peut-être qu'à la fin de tout ça... De quelle manière, par exemple, le gouvernement investit? Est-ce que c'est une forme de subvention ou une manière de venir appuyer le projet? Je n'ai pas de réponse, là, mais là-dessus c'est...

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Rousseau.

M. Savard (Christian) : C'est pour ça qu'on arrive avec 24 questions, malheureusement.

M. Marceau : C'est correct. Puis elles sont bonnes, elles sont bonnes, vos questions, mais des fois, vous savez, on pose des questions connaissant un peu la réponse à l'avance et... On fait ça à tous les jours en période de questions.

Le Président (M. Bernier) : Il vaut mieux poser une question qu'on connaît la réponse, hein? Il vaut mieux...

M. Marceau : Bien, en tout cas qu'on peut anticiper un peu, en tout cas, M. le Président, vous avez entièrement raison.

Parlant de ça, à la question 17, regardez, je ne vous ferai pas de cachette, moi, je ne comprends pas la... je comprends votre question 17, je ne comprends pas les raisons pour lesquelles on veut soustraire la caisse, si ce n'est que pour son indépendance, là, parce qu'on revient toujours à ça, c'est une organisation qui doit être indépendante. Mais pourquoi faire en sorte qu'elle n'a pas à se plier à certaines lois qui régissent nos sociétés de transport? Je vous laisse peut-être nous dire ce que vous en pensez.

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : Bien, justement, ces questions-là impliquent... à savoir est-ce que certaines contraintes qui sont mises aux sociétés de transport, qui les obligent à agir de telle, telle manière sur l'intégration tarifaire, par exemple... pourquoi elles sont importantes pour les sociétés de transport et pourquoi elles ne seraient pas importantes pour une société de transport parallèle qui va opérer des projets parallèles, donc, c'est essentiellement pour ça, je pense, qu'on posait cette question-là, donc, et les brèches que ça peut ouvrir. Mais le noeud de la guerre, ça va être, à la fin, l'entente qu'il va y avoir entre le gouvernement et la caisse sur comment on va y arriver, c'est là qu'on va avoir toutes nos réponses à ça. Et c'est pour ça qu'on pose les questions aujourd'hui, pour que ce soit ça qu'on surveille. Il y a moyen d'y arriver, M. Dorval l'a dit, mais il y a beaucoup de questions à répondre.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau : O.K. Bien, peut-être... Est-ce que vous pensez que le projet de loi devrait être plus précis, plus détaillé, plus volumineux, même, si on peut dire, de manière à ce que les questions que vous posez trouvent réponse? Est-ce que vous croyez que c'est nécessaire à ce stade-ci ou vous êtes prêts à dire au gouvernement : Je vous donne un chèque en blanc, trouvez les bonnes réponses, rassurez-moi? Est-ce que vous préférez que les réponses soient trouvées, soient données maintenant, ou est-ce que vous...

Parce que moi, je vais vous dire, quand j'ai lu l'entente liant la caisse au gouvernement, je m'attendais à un projet de loi plus costaud, si on veut, qui contienne plus d'information à la fois sur la détermination du cadre tarifaire, sur l'interface entre la caisse puis le gouvernement, sur les conditions d'exploitation d'infrastructure une fois qu'elle est réalisée puis son intégration avec les autres infrastructures de transport. Je m'attendais à ça. Et puis je suis arrivé avec un... — et je le dis sans méchanceté — un peu maigrichon, là, le projet de loi, et puis j'ai été surpris de ça. Mais, bon, ça, c'est moi. Je vous laisse parler.

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : En ce qui concerne ces aspects-là, il y a peut-être un certain nombre de principes sur comment on... quelle est la vision qui est... Je suis peut-être un idéaliste, mais, lorsqu'il y a un projet de loi, j'aime bien voir les principes qui sont sous-jacents et non pas juste une mécanique législative qui vient changer les règlements, donc parfois avoir ça. Quels sont les principes? Pourquoi on fait ça, exactement, et dans quel objectif? A la fin, c'est pour améliorer la qualité de vie des Québécois, et on trouve ce moyen-là pour y arriver. Donc, il y aurait ça.

Il y a peut-être aussi des mécanismes de transparence, des mécanismes d'implication, justement, que ce soit la société civile, que ce soient les élus locaux, qui vont venir faire en sorte de donner confiance un peu plus en ce projet de loi là, parce qu'effectivement j'ai beau lire ça, c'est très mécanique, il y a beaucoup de questions encore qui sont ouvertes. Donc, peut-être un peu mieux connaître quels sont les objectifs derrière, ça viendrait déjà aider, selon nous.

Le Président (M. Bernier) : Ça va? M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. Savard, je n'ai pas bien, bien le choix de vous poser la même question que j'ai posée aussi à M. le maire Labeaume puis tantôt à M. Dorval, vous l'avez mentionnée en début d'intervention, à savoir : Est-ce que c'est deux... Le projet de la caisse versus le fait que la STM soit déjà présente depuis 50 ans à Montréal, comme tel, est-ce que vous croyez que ces deux... ce projet peut être complémentaire, comme M. Dorval l'a mentionné? Avez-vous la même analyse que lui là-dessus?

Le Président (M. Bernier) : M. Savard.

M. Savard (Christian) : Pour dire le fin fond de ma pensée, dans un monde idéal le leadership du développement du transport collectif se ferait de la même manière que le leadership du développement du réseau routier, le gouvernement dit : C'est important, on le fait et on le finance comme on a l'intention de le faire pour la A19 ou... Et ce que j'ai entendu, c'est que peut-être qu'on n'a plus d'argent pour faire ce genre de projet là, je vais le souhaiter pour le projet de la A19. Donc, dans un monde idéal, on fonctionnerait comme ça.

Dans un monde un peu de... Puis je vais parler de réalisme politique. On sait... Nous, comme organisation, on croit que, si, pour débloquer des projets importants, notamment dans l'axe du pont Champlain, on a besoin de la Caisse de dépôt, que la Caisse de dépôt est intéressée, qu'on ne lui tord pas un bras et qu'elle semble avoir une expertise, il faut tenter, il faut jouer le jeu d'aller chercher ces sommes-là qui sont du capital qui peut attendre, qui peut investir à long terme. Donc, c'est quelque chose qui... c'est une opportunité à saisir, effectivement, donc... Mais, dans un monde idéal, là, ça serait en mode classique comme on a prolongé le métro, comme on a fait les différents projets.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Oui, ce que vous dites : C'est un réseau unique, en réalité, puis vous souhaiteriez...

M. Savard (Christian) : Oui.

• (18 h 20) •

M. Bonnardel : Ce qu'on comprend, c'est qu'on a perdu confiance en nos ingénieurs, on a perdu confiance au MTQ, parce qu'on se dit aujourd'hui... Il y a deux aspects, là. Il y a ce côté-là que vous... ce côté-là de l'AMT, de la

STM qui ne pourrait peut-être pas amener, au final, un projet aussi important que celui-là, puis il y a le côté financement. On est d'accord, je l'ai dit en début d'intervention voilà deux semaines déjà, lors du début de la consultation, que financièrement on le sait, qu'on a les mains liées à cause de notre dette. Donc, vous dites : O.K., on aimerait ça avoir un réseau unique, peut-être pas les deux, les deux combinés, mais, bon, c'est peut-être quelque chose qui va se mettre en branle.

À votre question 9, avez-vous... Est-ce que c'est relié un peu à ce point, votre question 9, quand vous dites : «Comment sera déterminée la répartition des revenus provenant des tarifs lors de trajets incluant plusieurs déplacements et un seul déboursé pour l'utilisateur?» Parce que ce que vous dites en réalité, c'est que monsieur X va prendre le train, mettons, à Dorval-Trudeau puis il va arriver à une station, il va débarquer, puis là, woups! il embarque sur le réseau, il embarque sur le réseau de la STM.

M. Savard (Christian) : Dans le cas...

Le Président (M. Bernier) : M. Savard, allez-y.

M. Savard (Christian) : Oui, merci. Dans le cas de l'aéroport, c'est un peu plus simple, c'est un déplacement unique, puis ça existe ailleurs dans le monde, ce genre de navette là qui fait aéroport—centre-ville, opéré de manière privée. C'est un peu plus facile.

Moi, l'exemple que je prends plus, c'est Mme Poitras, là, de la rue Sainte-Hélène, à Longueuil, qui embarque dans le réseau du RTL, qui se rend au terminus Panama sur la Rive-Sud et là qui va embarquer dans l'éventuel... on va l'appeler le SLR, là, l'éventuel SLR pour se rendre au centre-ville. Mme Poitras, est-ce qu'elle va acheter un laissez-passer, deux laissez-passer, un laissez-passer qui coûte plus cher? Comment vont se diviser les revenus de ce laissez-passer là entre l'infrastructure Caisse de dépôt et le Réseau de transport de Longueuil? Il y a là une mécanique très compliquée, notamment pour le SLR, parce que c'est une infrastructure avec énormément, justement, de transferts. C'est alimenté par le réseau local, et après ça ça va vers le centre-ville. Donc, il y a beaucoup de questions, là. Cette question-là, c'est sur ce cas-là, là, qu'il y a beaucoup de questions.

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

M. Bonnardel : ...mon collègue va poser une question.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Beauce-Nord.

M. Spénard : Oui, merci beaucoup. Bienvenue, monsieur. C'est bien intéressant, il y a des questions très intéressantes qui rentrent dans les détails.

Mais moi, je veux m'attarder à vos trois... les mesures financières possibles dès 2015. Lorsque vous parlez du transport collectif, je suis bien d'accord avec le transport collectif. Où je suis moins d'accord et où est-ce qu'on ne sera jamais d'accord, dans les temps actuels, c'est d'augmenter encore de 0,02 \$ le litre le prix de l'essence, parce qu'on considère que le contribuable est déjà assez égoïté comme ça sous de fausses promesses par le gouvernement en place.

Rappelez-vous, rappelez-vous voilà pas si longtemps, lorsqu'on parle du prix de l'essence, rappelez-vous que la taxe du carbone, c'était supposé de nous coûter un café par semaine, ça. Là, c'est rendu... on est à 0,04 \$ du litre, je crois, puis c'était supposé de coûter 0,02 \$. J'aime ça, mais j'aime moins ça quand ça sort des poches de tout le monde, parce que, là, le transport collectif, il faut bien se le dire, si la Gaspésie a décidé de mettre 0,01 \$ pour assurer son transport collectif, l'argent qui est prélevé à même les taxes sur l'essence ou les différentes taxes des contribuables, est-ce que c'est uniquement pour les villes? Est-ce que le monde en région, eux autres, là, ils ont obligés de prélever leurs propres taxes parce qu'ils n'ont jamais de retour sur les taxes qu'ils paient? Ça prend une équité entre les citoyens, ça prend une équité entre toute la société québécoise. Et moi, j'ai beaucoup, beaucoup, beaucoup de difficultés de dire que, dans ma région, regarde, bien, on va mettre 0,02 \$ le litre, là, ça, ça va être pour les transports en ville. Tu sais, j'aime ça, là, mais je ne sais pas si c'est tout le temps à tout le monde de payer pour une infrastructure qui ne sert qu'en ville, j'ai de la difficulté un peu avec ça.

Et puis augmenter le prix de l'essence puis encore retaxer le contribuable plus qu'il est taxé là, je trouve que c'est une vision... C'est très facile, écoutez, c'est rempli de vœux pieux, c'est rempli de... j'aime bien ça, c'est rempli de questionnements, mais par contre, comme je l'ai dit à M. le ministre, on prend la Caisse de dépôt actuellement pour le transport collectif, puis ça, il ne faut pas se leurrer, c'est que le pont Champlain, il tombe en ruines, le fédéral est obligé de le construire, on profite du moment pour dire : Bien, nous autres aussi, on va passer une vision. Puis ça, je suis pour ça, mais, si le pont Champlain ne tombait pas en ruines, je ne suis pas sûr qu'on aurait ce projet de loi là, moi. Si le pont Champlain était encore bon pour 25 ans, je ne suis pas sûr qu'on prendrait la Caisse de dépôt pour développer du transport en collectif, un SLR sur le pont Champlain pour Rive-Nord, Rive-Sud, je ne suis pas sûr du tout de ça.

Et on prend la Caisse de dépôt parce que, justement, le gouvernement, il ne peut plus emprunter, ce n'est pas compliqué, tu sais, la réalité, c'est ça, parce qu'il ne peut plus aller sur les marchés puis emprunter des sommes astronomiques parce que la cote de crédit est accotée au maximum. Bien, le contribuable, c'est la même affaire, sa cote de crédit est accotée au maximum, puis on ne peut plus le taxer, le contribuable. Si on n'a pas les moyens de faire tout ce qu'on veut, bien on va vivre selon nos moyens, à un moment donné, tu sais, c'est tout. Ça doit... J'ai fini, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Vous avez terminé? Bon, c'est bien, on vous a écouté attentivement. Peut-être un léger commentaire, M. Savard, en terminant?

M. Savard (Christian) : Non, je... Écoutez, moi, j'ai hâte d'aller voir la partie du Canadien. Et j'espère que ma barbe des séries va se maintenir. Non, merci beaucoup, sérieusement.

Le Président (M. Bernier) : Écoutez, moi, M. Savard, je veux vous remercier de votre participation à la Commission des finances publiques. Donc, merci.
Je lève la séance de la commission sine die... ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 26)