



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le mercredi 13 mai 2015 — Vol. 44 N° 53

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 (3)

**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 mercredi 13 mai 2015 — Vol. 44 N° 53

Table des matières

Auditions (suite)	1
Coalition du Train de l'Ouest	1
Confédération des syndicats nationaux (CSN)	9
Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)	20
Ville de Montréal	29

Intervenants

M. Raymond Bernier, président
M. André Spénard, vice-président

M. Carlos J Leitão
M. Ghislain Bolduc
M. Nicolas Marceau
M. Alain Therrien
M. François Bonnardel
M. André Fortin

- * M. Clifford Lincoln, coalition du Train de l'Ouest
- * Mme Maria Tutino, idem
- * M. Jacques Létourneau, CSN
- * Mme Judith Carroll, idem
- * Mme Isabelle Lacas, idem
- * Mme Françoise Bertrand, FCCQ
- * M. Stéphane Forget, idem
- * M. Denis Coderre, ville de Montréal
- * M. Richard Bergeron, idem
- * M. Philippe Schnobb, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 13 mai 2015 — Vol. 44 N° 53

**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 (3)**

(Onze heures trente-deux minutes)

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, je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre 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) : Merci. Donc, voici l'ordre du jour pour ce 13 mai. Ce matin, nous entendrons la coalition du Train de l'Ouest. Cet après-midi, nous recevrons la Confédération des syndicats nationaux, la Fédération des chambres de commerce du Québec et la ville de Montréal.

Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants de la coalition du Train de l'Ouest, M. Clifford Lincoln, bienvenue et bienvenue chez vous, et Mme Maria Tutino. Vous avez 10 minutes pour votre présentation, par la suite nous procéderons aux échanges. La parole est à vous.

Coalition du Train de l'Ouest

M. Lincoln (Clifford) : Bonjour, M. le ministre, MM. les députés, M. le secrétaire. Je vais partager mon temps avec la mairesse Maria Tutino qui représente les maires au sein de notre coalition, qui est une coalition des citoyens, des maires et de tous les gens de notre région qui depuis des années luttent pour un meilleur service de train dans la région ouest.

Nous nous réjouissons du projet de loi n° 38 parce qu'au cours des années nous avons eu beaucoup d'appuis de députés de tous les partis politiques, provinciaux comme fédéraux, nous avons des appuis des ministres successifs des Transports, des ministres des Finances et enfin du premier ministre du Québec, qui nous a appuyés plusieurs fois, mais à chaque fois il a manqué un ingrédient principal, c'est l'argent. C'est beau de... nous étions ravis d'avoir des appuis, mais il manquait l'argent. Avec le projet de loi n° 38 et la fusion de la caisse dans le dossier, cette question de financement devient réalité aujourd'hui. Nous avons, à travers la Caisse de dépôt, le financement. Donc, nous pensons que la loi n° 38, c'est... le projet de loi n° 38 est gagnant-gagnant, tout le monde y gagne; la caisse y gagne, les citoyens y gagnent, les retraités y gagnent, et le gouvernement du Québec y gagne. Tout le monde sait qu'on a bien besoin d'infrastructures principales comme celles des transports collectifs, et là notre projet semble devenir réalité à cause de l'expertise et du financement que va apporter la caisse.

Je travaille sur ce dossier, croyez-le ou non, depuis 35 ans. Je venais d'être élu à l'Assemblée nationale comme député de l'opposition, et, à ce moment-là, le gouvernement d'alors avait décidé, après le désistement du Canadien Pacifique des trains de passagers, de l'abolir complètement, et nous avons formé une coalition de citoyens et on s'était battus pour garder les trains. On a réussi à les garder.

Malheureusement, le Train de l'Ouest, dans les années 80, comportait 22 voyages par jour. Aujourd'hui, 35 ans après, il y a à peine un petit peu plus de voyages, 26 par jour, avec une population qui s'est agrandie de façon presque exponentielle. Nous n'avons un service ni fiable, ni fréquent, ni flexible. Ce que nous recherchons, c'est vraiment la parité, c'est ça que nous recherchons, d'être à la même enseigne que les gens qui prennent le métro ou qui prennent un service de train qui est régulier et fiable, et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui pour appuyer le projet de loi n° 38. Et je vais passer la parole à ma collègue la mairesse Tutino.

Le Président (M. Bernier) : Mme la mairesse, la parole est à vous.

Mme Tutino (Maria) : Merci. Merci, Clifford. Au nom de mes collègues, je tiens à remercier les membres de la commission de nous recevoir aujourd'hui. Nous sommes ici devant vous en tant que représentants des citoyens de l'Ouest-de-l'Île afin de vous parler d'une seule et même voix. La situation que nous avons dans notre coin, c'est très triste. La ligne Vaudreuil-Hudson actuelle transporte aujourd'hui 16 000 passagers par jour, soit 3,8 millions par an à raison de 26 trajets par jour. En comparaison, la ligne soeur de Deux-Montagnes, dédiée aux usagers et ayant des horaires complets, transporte près de deux fois plus de passagers, soit 31 000 par jour ou 7,8 millions par an, à raison de 51 trajets par jour. La comparaison parle d'elle-même. Comme concluent tous les experts, si l'objectif est de maximiser le transport collectif, il faut a priori fournir un service adéquat, flexible et fiable.

La soif des citoyens de l'Ouest-de-l'Île pour un service de train adéquat et fiable ne tarit pas, la demande en transport collectif est sans cesse en augmentation partout. Même l'offre de services en transport collectif pour nous, citoyens des secteurs résidentiels, commerciaux, institutionnels et industriels, ne cesse de se dégrader. Le service actuel de transport en commun est inacceptable, inadéquat, peu ou pas fiable et très limité dans son potentiel d'amélioration en raison des déplacements concurrents avec les trains de marchandises sur la ligne appartenant au CP, pour qui la priorité est avant tout le transport de marchandises. Ceux dont le mode de vie et l'activité professionnelle s'arriment bien avec les créneaux limités de départ et d'arrivée quotidiens se trouvent en concurrence avec d'autres utilisateurs pour le même service, et 26 % d'entre eux n'ont pas de place assise pour la durée du trajet aux heures de pointe. Il est d'ailleurs de plus en plus évident, pour les usagers qui décident de prendre le train, qu'ils ne pourront arriver à leur destination à temps. Une demande croissante de transport de marchandises par voie ferroviaire ainsi que la priorité qui lui est accordée par le transport collectif donnent lieu à un plus grand nombre de retards non planifiés et perturbateurs pour les usagers. En 2014, il y a eu 111 retards, plus du double signalé en 2013. Il semble qu'en 2014 le gouvernement fédéral avait décidé que le transport de blé aurait priorité sur le transport des humains. Donc, il n'est pas surprenant que l'achalandage du Train de l'Ouest ait diminué de 2 % en 2014, de nombreux usagers frustrés préférant revenir à leur voiture. Il n'est pas surprenant que le sud-ouest de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, soit la population desservie par le Train de l'Ouest, compte 1,7 auto par ménage, soit le plus fort taux d'autos par logis sur l'île de Montréal. Il n'est pas, aussi, surprenant que la croissance des déplacements par voiture dans l'Ouest-de-l'Île pour la période 2008 à 2013 en pointe du matin était de 17 %, soit l'équivalent de 27 000 voitures, soit le plus fort taux d'autos par logis sur l'île de Montréal.

La nécessité d'un service adéquat joue dans les deux sens, la demande est aussi importante pour le trajet Montréal-Ouest que Ouest-Montréal. Vous n'êtes peut-être pas au courant, mais certaines villes de l'Ouest-de-l'Île, comme Baie-d'Urfé, sont des importateurs nets de main-d'oeuvre. Nous, les villes qui sont desservies par la ligne Vaudreuil-Hudson, employons 20 % de plus de personnes que notre taux de population active. 50 % de la population de nouvelles compagnies travaillent hors territoire, et 60 % des travailleurs sur notre territoire proviennent de l'extérieur.

Pour nos parcs industriels, le manque de transport collectif adéquat et fréquent devient le problème le plus préoccupant. Depuis déjà 10 ans, nos leaders industriels et investisseurs ne cessent de nous fournir des revendications pour un service de train fréquent et fiable, apte à desservir leurs entreprises, dont nombreuses sont en opération jour et nuit. Pour eux, la situation actuelle est devenue intenable, et certains se sont vus obligés d'instaurer à grands frais des services de navette privés. C'est choquant.

Si j'ai quelques minutes, je vous cite l'exemple suivant, autrement je laisse ça à après, parce qu'on ne veut pas prendre tout le temps.

• (11 h 40) •

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

Mme Tutino (Maria) : Alors, je vais laisser la parole à M. Lincoln, puis, s'il y a la possibilité, je vais vous donner l'exemple. M. Lincoln.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. Lincoln.

M. Lincoln (Clifford) : Je voudrais mettre quelque chose au clair. Il y a une perception de différentes personnes qu'il y a deux projets, le projet de l'aéroport et le projet du Train de l'Ouest. Nous, la coalition du Train de l'Ouest, nous ne sommes pas du tout en opposition avec un service à l'aéroport Trudeau, bien au contraire, nous pensons que c'est tout à fait nécessaire, mais ce que nous voulons souligner avant tout, c'est que le projet d'aller à l'aéroport ne doit pas s'arrêter là. Il faut, d'une façon ou d'une autre, que notre projet du Train de l'Ouest, qui est un projet de ligne dédiée pour passagers, pour les usagers, qui sont des milliers, aille de Montréal à Sainte-Anne-de-Bellevue comme première étape pour le moment. Plus tard, on verra si l'argent est là, aller jusqu'à Vaudreuil, qui est une ville en grande expansion, mais nous voulons à tout prix souligner que, pour nous, le Train de l'Ouest veut dire Montréal jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Il y a deux projets maintenant qui sont devant nous qui donnent l'exemple. En fait, la Caisse de dépôt a été primaire dans celui de Vancouver, qui s'appelle le Canada Line, qui est un système léger, SLR. Canada Line va de l'aéroport de Vancouver jusqu'à la ville de Vancouver, jusqu'au centre de Vancouver, et ce qui est intéressant, c'est qu'il s'arrête à toutes les stations pour transporter des usagers qui vont travailler à Vancouver et retournent chez eux. Le deuxième projet, qui est aujourd'hui presque mis en place, c'est le projet qu'on appelle Union Pearson Express, celui de Toronto, qui va à l'aéroport de Toronto et qui va aussi... celui-là se sert de trains lourds, et qui va aller à l'aéroport mais qui va s'arrêter aussi dans toutes les stations pour prendre les usagers. Donc, il n'y a aucun conflit. Ce qu'il y a de parallèle entre ces deux projets, Vancouver et Toronto, un se servant de matériel lourd, l'autre se servant de matériel léger, c'est que les deux desservent les aéroports, en fait les deux plus grands aéroports du Canada, mais en même temps desservent la population d'usagers, alors...

Le Président (M. Bernier) : Merci, mais on va devoir procéder aux échanges avec les parlementaires. C'est bien, merci de votre présentation. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Leitão : Merci beaucoup, M. le Président. Mme Tutino, M. Lincoln, merci beaucoup d'être là, et tous les maires des villes de l'Ouest qui vous accompagnent. Bienvenue aussi, messieurs et mesdames.

Je dois aussi vous dire que je suis un de ces usagers frustrés et qui est retourné à l'auto. J'ai pris pendant de longues années le train de Beaconsfield jusqu'au centre-ville et à un moment donné j'ai dit : Mais ça ne marche pas, je dois prendre

l'auto, parce que le service n'était certainement pas ni fiable, ni fréquent, ni adéquat, ni rien. Donc, je comprends très bien la nécessité qu'il y a d'un service beaucoup plus moderne et — j'ai bien aimé ça — fiable, fréquent et adéquat.

Donc, je n'ai pas vraiment de question pour vous, parce que, je pense, nous sommes sur la même longueur d'onde, mais là où j'aimerais aller, et si vous pouvez peut-être élaborer un peu plus là-dessus... Parce que c'est un aspect de ce projet-là qui n'a pas encore été abordé ici, en commission parlementaire, et qui est l'aspect — et je pense que c'était vous, Mme Tutino, qui avez mentionné ça — du «two-way traffic». C'est-à-dire que souvent on pense que, dans une région métropolitaine comme celle de Montréal, tout ce qu'on a à faire, c'est de créer, donc, des moyens, des réseaux pour transporter les citoyens des banlieues vers le centre-ville. Or, la réalité est très différente, nous sommes en 2015, c'est très différent, et, dans l'Ouest-de-l'Île, aussi sur la Rive-Sud, mais dans l'Ouest-de-l'Île, il y a des parcs industriels, des parcs industriels très performants, une bonne partie de nos industries, de nos PME de la fine pointe de la technologie sont localisées là, dans le parc industriel de Dorval, Pointe-Claire, Kirkland et les autres, Baie-d'Urfé aussi, bien sûr, qui ont besoin de travailleurs, et donc un des grands problèmes qu'il y a pour permettre l'expansion des entreprises dans l'Ouest-de-l'Île, c'est que les travailleurs puissent se déplacer plus facilement. Donc, si vous pouviez peut-être compléter un peu plus là-dessus, je pense que ce serait utile pour la commission de vous entendre sur cet aspect-là de transport de travailleurs pas seulement vers le centre-ville mais dans les deux directions.

Le Président (M. Spénard) : Mme Tutino qui va répondre?

Mme Tutino (Maria) : Excusez-moi?

Le Président (M. Spénard) : C'est vous qui allez répondre, Mme Tutino?

Mme Tutino (Maria) : Oui.

Le Président (M. Spénard) : O.K.

Mme Tutino (Maria) : J'ai des chiffres que je pourrais partager avec vous. 94 % des parcs industriels dans notre territoire sont dans les corridors de la ligne Vaudreuil-Hudson, alors, quand on parle des problèmes des compagnies, on sait très bien de quoi on parle, puis la frustration des gens. L'Ouest-de-l'Île de Montréal, 13,5 % des établissements d'affaires sur l'île de Montréal sont dans l'Ouest-de-l'Île, 14,3 % des emplois de l'agglomération sont dans l'Ouest-de-l'Île. Donc, nous sommes vraiment un importateur net d'emploi. Si je regarde la ville de Baie-d'Urfé, nous avons le double, le nombre des employés qui viennent chez nous, que nous avons des adultes dans la ville.

Alors, au début, on pensait seulement du côté résidentiel, mais on voit que les problèmes les plus pressants, c'est pour les parcs industriels qui sont là, puis on trouve maintenant que les compagnies qui viennent chez nous à cause que nous avons beaucoup à leur offrir... Nous avons, puis je vais être fière de ça, les taxes les plus basses sur l'île de Montréal puis même ailleurs, nous avons des parcs très attrayants, très verts, nous n'avons pas de... Alors, les gens aiment venir chez nous, nous avons des compagnies internationales, mais, ce qu'elles disent, maintenant c'est arrivé à un point où elles doivent acheter du transport en commun, parce qu'ils travaillent 24 heures sur 24, puis on a maintenant sur la ligne 26 trajets puis cinq heures de pointe, de «rush hour», alors c'est impossible pour eux de travailler, de faire venir les employés. Alors, ce qu'ils disent, c'est que, si on ne fait pas quelque chose dans cet endroit, elles seront obligées de laisser pas seulement l'Ouest-de-l'Île, mais de laisser le Québec, parce que notre compétition, c'est les États-Unis, Brésil, l'Asie, parce que ces compagnies sont internationales.

Puis une compagnie en particulier qui a écrit une lettre pour aujourd'hui... Parce que Shoei Canada sont chez nous, il n'y a pas longtemps ils ont payé 22 millions de dollars pour venir chez nous, puis maintenant ils disent : Si j'aurais su que ce train que j'ai vu, quand on a regardé votre parc, était si... le service était si terrible que ça, si inacceptable, on n'aurait peut-être pas venu ici, mais maintenant on est ici, on a dépensé l'argent. Puis ils trouvent que pas seulement c'est essentiel de prendre le service pour s'assurer que les employés venaient, ils ont des difficultés d'attirer les employés même quand ils ont des offres d'emploi, parce que les gens disent : Oh mon Dieu! Comment est-ce que j'arrive là? Alors, c'est très, très difficile pour nos parcs industriels, puis c'est le Québec qui va être le perdant quand ces compagnies vont partir ailleurs.

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

• (11 h 50) •

M. Leitão : Oui, M. le Président, merci. Oui, en effet, tout à fait, les parcs industriels de l'Ouest-de-l'Île, c'est là où se trouvent beaucoup de fleurons de l'économie de l'économie québécoise, surtout dans la nouvelle économie, la haute technologie, alors c'est certainement des choses qu'on doit protéger. Dans les calculs qui se feront quand... je présume que la caisse regardera ces modèles pour le train. Les calculs d'achalandage, ce n'est pas seulement «one-way», c'est dans les deux directions que l'achalandage doit être calculé, et donc raison de plus pour qu'un tel train soit viable et très bien viable.

Peut-être une autre question. M. Lincoln, à la fin, vous n'avez peut-être pas eu le temps de terminer, de terminer votre pensée, alors je vous demanderais de le faire maintenant.

Avant, j'aimerais juste souligner aussi la nécessité, que nous comprenons très bien, et c'est ça, en fin de compte, le projet, que ce Train de l'Ouest soit vraiment un train de l'Ouest et pas seulement un train jusqu'à l'aéroport. C'est pour ça qu'on l'appelle le Train de l'Ouest. Oui, il passera par l'aéroport, bien sûr, mais il ne faudrait pas qu'il s'arrête là. Alors, à cet égard-là, nous sommes aussi les deux sur la même longueur d'onde. Et, étant donné toutes les problématiques qu'il y a eu avec le CN et le CP, bien sûr que ça doit être sur une voie dédiée à cette nouvelle infrastructure.

Vous avez mentionné les exemples de Vancouver et de Toronto. Je les trouve aussi très appropriés, particulièrement Toronto, où ils ont commencé pas mal plus tard que nous, et nous ne sommes même pas encore... nous n'avons même pas encore réussi, au Québec, à finir les travaux autour du rond-point de Dorval, on ne parle même pas de train, juste les travaux de route, le temps que ça prend, et eux, ils sont déjà rendus à un train qui va au centre-ville. Donc, je pense qu'il y a quand même une certaine urgence qu'on aille de l'avant avec ces projets-là, et, avec l'implication de la caisse, je pense qu'on peut passer à la vitesse suivante.

Mais maintenant je vous demanderais seulement si vous pourriez compléter un peu votre pensée. À la fin, on a dû vous couper un petit peu. Alors, si vous pouvez le faire, je pense, ce serait apprécié.

M. Lincoln (Clifford) : Oui. Ce que je voulais souligner, c'est qu'il y a déjà des projets où la caisse a été impliquée qui démontrent très clairement qu'on peut faire les deux, on peut faire l'aéroport et aussi transporter les passagers, et c'est ça que nous voulons. Nous, nous n'avons aucun préjugé quant au système lui-même. Que ce soit sur pilotis, que ce soit SLR, que ce soit train lourd, ce n'est pas à nous à décider, il y a l'expertise de la caisse.

Nous, ce qu'on veut, c'est que notre train aille dans l'ouest jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue. Par exemple, vous avez, Sainte-Anne-de-Bellevue, un site industriel presque vierge aujourd'hui qui mérite d'être exploité, et je dirais aux députés... Il y a l'ancien maire de Sainte-Anne-de-Bellevue qui est ici aujourd'hui, on discutait sur l'autobus ce matin. Vous savez qu'on a failli près comme ça d'avoir le centre international de Google à Sainte-Anne-de-Bellevue et on l'a perdu en faveur du Minnesota? Il y a tout ça à exploiter. Il y a le campus Macdonald, McGill et John-Abbott, un centre de recherche extraordinaire dans toutes sortes de matières : environnemental, foresterie, aborigène, en diététique. Nous avons là des perles industrielles qui attendent à être développées.

Alors, je pense, moi, qu'on devrait se servir justement de ces modèles; que, quel que soit le modèle choisi, ça ne nous intéresse pas, mais nous le voulons justement avec urgence. En fait, je vous dirais, M. le ministre, que j'avais été élu au fédéral en 1993, j'ai présidé un comité de transport où il y avait la ville de Dorval, ADM, AMT, STM, la ville de Montréal, CP, CN, Via Rail. L'idée, c'était justement d'avoir une jonction avec l'aéroport et de perfectionner ce qu'on appelle le Train de l'Ouest aujourd'hui. Et Toronto était bien en retard sur nous, ils n'avaient même pas pensé à cela. On avait des plans en place, et tout ça a foiré parce qu'on n'a pas réussi à se mettre ensemble et avoir assez d'argent. Et là je vois, comme vous dites, que Toronto arrive à le faire, Vancouver l'a déjà fait. C'est notre tour, tout le monde va y gagner. Alors, moi, je vous félicite pour le projet de loi ici, on est 100 % d'accord avec lui.

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

M. Leitão : M. le Président, combien de temps il nous reste, de ce côté?

Le Président (M. Spénard) : 12 minutes.

M. Leitão : Très bien. Alors, avant de passer la parole aux collègues — attendez un petit peu — j'aimerais quand même mentionner un autre point que je trouve particulièrement important. M. Lincoln, vous et votre coalition, donc, vous êtes dans ce dossier depuis assez longtemps, depuis des années et des années. Vous avez mentionné au début que l'achalandage a diminué parce que le service est dégueulasse. Je ne sais pas si c'est un terme parlementaire ou pas, «dégueulasse», mais disons que c'est un service très mauvais, et donc moi, j'étais un de ceux qui ont abandonné le service parce que ce n'était vraiment pas acceptable. On entend aussi un peu ici et là que peut-être ce projet-là ne serait pas tout à fait viable parce que l'achalandage ne serait peut-être pas au rendez-vous. Moi, je pense qu'il y a assez d'achalandage, mais, vous qui regardez ce dossier depuis très longtemps, qu'est-ce que vous pensez de cette... qu'il puisse ne pas y avoir assez d'achalandage?

Le Président (M. Spénard) : M. Lincoln.

M. Lincoln (Clifford) : Écoutez, comme l'a souligné Mme Tutino, prenons deux lignes de chemin de fer. Il y en a une, la ligne de Deux-Montagnes, c'est 51 trains par jour; la nôtre a la moitié. La ligne de Deux-Montagnes transporte deux fois plus de passagers. Tous les experts nous ont dit : Si vous voulez augmenter votre achalandage, présentez ce qu'il faut pour l'achalandage, c'est-à-dire : Si vous avez assez de voitures, si vous avez assez de trains par jour, si vous avez un service fiable, et flexible, et fréquent, les gens vont s'en servir.

On pourrait retirer de notre autoroute 20 qui est bloquée. J'ai quitté chez moi ce matin à 5 h 45, on faisait déjà la queue sur la route. Alors, si on pouvait retirer des millions... des milliers d'autos de la route, les impacts environnementaux favorables, les impacts sociaux, empêcher les accidents, les... Tout ça, ça va à l'hôpital, quand on est blessé. Le train, c'est la façon la plus facile de transporter des milliers de gens à la fois. Ça ne s'arrête pas l'hiver, ça continue tout le temps, il n'y a pas de blocage.

Alors, si nous avions des lignes dédiées, je suis confiant qu'on pourrait doubler, au moins, si ce n'est pas tripler le nombre de passagers. C'est ça qu'on attend avec... Du reste, lorsque nous avons commencé la coalition, d'un jour à l'autre, en 2010, dans l'espace d'un clin d'oeil, nous avons obtenu 15 000 signatures en allant aux stations, sur les plateformes. Les gens crient pour ça, alors je suis sûr que l'achalandage est là, que ça va être positif.

M. Leitão : Merci, M. Lincoln. Collègues, si vous avez des questions à poser.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Lincoln, Mme Tutino. Il me fait plaisir, encore une fois, de vous entendre.

Ce que moi, j'entends de votre part, c'est que vous êtes enchantés de l'annonce du projet de loi n° 38, qui va vous permettre, finalement, d'en arriver à une conclusion qui dure depuis 35 ans, d'après M. Lincoln. Je pense que c'est une très bonne nouvelle.

Moi, je voudrais amener votre attention sur le fait que la caisse sera impliquée dans ce projet. Est-ce que ça vous... Comment vous voyez l'apport de la Caisse de dépôt? Parce que, comme on l'a discuté dans les journées précédentes, il y avait certains individus qui étaient concernés par le fait que ce soit la caisse et non le gouvernement, etc. Est-ce que vous avez une opinion à ce chapitre-là?

Le Président (M. Spénard) : M. Lincoln.

• (12 heures) •

M. Lincoln (Clifford) : Écoutez, moi, je pense que la caisse a l'expertise, d'abord. Elle l'a fait à Vancouver, elle l'a fait partout en Europe, à Bordeaux et ailleurs. Pourquoi pas au Québec, dont c'est la mission de la caisse? Alors, ça, c'est la première chose.

Deuxièmement, la caisse a l'argent des contribuables. Elle est obligée, d'après son mandat, de gérer cet argent avec beaucoup de soin et avec certitude. Elle a l'expertise et elle peut beaucoup plus facilement qu'un gouvernement le fait arriver à faire des projets qui vont se réaliser parce que, pour elle, l'enjeu, c'est de rendre ces projets rentables.

Alors, nous, nous pensons que la fusion de la caisse dedans est primordiale, mais ce qui nous fait bien plaisir dans ce projet de loi, c'est l'article 88.10. Si vous regardez le deuxième paragraphe de l'article 88.10 du projet de loi : «Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse.» Donc, la décision finale, la caisse propose, le gouvernement décide d'après l'objectif d'intérêt public. Alors, nous, on se sent bien heureux parce que la caisse va proposer selon son expertise, qui est reconnue, et le gouvernement va décider d'après l'objectif d'intérêt public. Alors, nous, nous pensons que nous sommes en plein dans l'intérêt public.

Mme Tutino (Maria) : Si vous me permettez d'ajouter, avec tout le respect, depuis 2010 nous avons eu un consensus dans tous les paliers de gouvernement que ce projet-là est essentiel de faire. C'est bien, avoir l'expression d'appui verbalement, puis tous les partis du Québec aussi nous ont dit que c'est essentiel de le faire, mais, en fin de compte, c'est une question d'argent. Puis, pour nous, l'annonce du 13 janvier, c'était très apprécié, parce que maintenant on a trouvé une façon de financer des projets importants pour le Québec que, pour le moment, le gouvernement n'a pas des fonds pour y mettre. Donc, pour nous, la participation d'un partenaire comme la caisse, qui aura les fonds, l'expertise, ils ont fait ça ailleurs, puis pour avoir dans l'annonce que notre projet, c'est un des deux projets qui sont en considération, nous sommes ravis. Alors, si la caisse ne rentre pas dans le portrait, on sait qu'on va toujours avoir l'appui de tous les membres du gouvernement, mais, en fin de compte, si l'argent n'est pas là, 35 ans après on serait encore ici.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous nous parlez que, le projet, vous voulez au moins, au minimum, comme vous le dites, que le projet se rende jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, avec une possibilité d'expansion plus tard peut-être. J'aimerais vous entendre là-dessus, parce que la croissance de la population dans ce secteur-là est relativement significative, et je voudrais juste vous entendre sur la gestion du trafic et comment vous voyez ces étapes-là se faire, parce que vous avez vraiment étudié le dossier avec beaucoup d'attention. Donc, comment ces étapes-là se produiraient?

M. Lincoln (Clifford) : Les gens de Vaudreuil et d'ailleurs, après le pont, sont très réalistes que ça coûterait des superfortunes, aujourd'hui, d'avoir un pont, de relier Vaudreuil à la ligne dont on parle, mais c'est sûr que l'avenir va démontrer la nécessité, un jour ou l'autre, d'avoir un pont de chemin de fer qui va aller jusqu'à Vaudreuil et plus loin, parce que Vaudreuil est un des endroits au Québec qui se développe le plus rapidement possible, je pense qu'il est numéro deux, un des endroits qui à travers le Canada est en expansion extraordinaire. Alors, il faudra que ce soit une deuxième étape dans un futur quelconque. Ça ne va pas être demain, nous sommes réalistes, nous réalisons, et même les gens de Vaudreuil, avec qui nous parlons souvent, réalisent que, pour le moment, Sainte-Anne-de-Bellevue va être comme un point d'abattement pour les gens de Vaudreuil, ça va continuer, ils vont venir là, ils vont prendre le train, et il y aura aussi des trains qui vont aller jusqu'à Vaudreuil, mais une deuxième étape dans le futur est certainement souhaitable. Ça ne va pas être pour demain, mais peut-être dans 10, 15 ans on va réaliser qu'il faut le faire.

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

M. Lincoln (Clifford) : ...la caisse encore une fois.

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

M. Bolduc : Merci. Une dernière question que j'ai pour vous, c'est la question de l'accès des employés, puisque vous mentionnez qu'il y a beaucoup d'emplois dans votre secteur puis vous dites que le train est sur le parcours, finalement, ou sur... passe dans le centre de ces emplois-là, mais... Est-ce que ça, ça ne créerait pas, par exemple... Si je me

rappelle bien, c'est entre l'aéroport et le centre-ville, donc ça justifierait ou demanderait plusieurs arrêts spécifiques dans ce secteur industriel là. Ma question, elle est un peu pointue, elle est dans le sens que... Est-ce que les travailleurs pourraient accéder à ces entreprises-là à pied à partir de stations disponibles là ou si on aurait besoin d'un service de support, d'autobus ou de quelque chose?

Mme Tutino (Maria) : Si je parle de notre parc industriel, de l'arrêt ils peuvent marcher jusqu'à leur travail, puis aussi il y a un service de miniautobus dans le territoire qui peut acheminer à la station. Donc, dedans notre parc, il y a une façon d'y aller, à la gare, mais c'est les heures qui ne sont pas le genre des... le type des heures qui sont pour les personnes qui travaillent 24 heures sur 24. Donc, si ça va être plus fréquent, s'il y aura des services que... Parce qu'aujourd'hui, après 2 heures, par exemple, les gens ne peuvent pas rentrer dans notre parc ou partir. Alors, ce que nous avons trouvé, maintenant, c'est que c'est essentiel, comme la compagnie Shoei, d'engager une compagnie qui va au métro puis les transports au bureau plusieurs fois par journée, pour assurer que leur main-d'oeuvre arrive à temps.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question. Ce que je veux dire, c'est que les stations, elles sont bien pour... puis nous avons la communication avec les gares aujourd'hui pour le chemin, pour qu'eux, ils travaillent dans le parc. C'est seulement le fait qu'ils ne sont pas assez fréquents à l'horaire des gens qui travaillent dans nos parcs.

M. Bolduc : Donc, ce que vous nous dites, c'est que la fréquence de circulation des trains doit être augmentée pour couvrir les horaires sur les quarts de certaines entreprises qui sont là, qui travaillent 24 heures par jour, comme vous l'avez mentionné, pour s'assurer que les travailleurs puissent venir à leur travail mais aussi pouvoir retourner chez eux à minuit le soir, à titre d'exemple.

Mme Tutino (Maria) : Oui, mais, si on regarde même l'autre ligne qu'on parlait tantôt, de Deux-Montagnes, ils ont double nombre de partir et arriver puis ils ont double... presque double le nombre de passagers. Donc, si on offre plus de services, on attirerait plus de passagers.

L'étude qui a été faite par l'AMT, je crois, en 2008 a démontré que, si, la ligne Vaudreuil-Hudson, il y aurait de 26... dans le temps on parlait de 86, peut-être que c'est «pie in the sky», ils ont dit qu'on irait de 3,8 millions de passagers aujourd'hui à 9 millions parce que ce serait comme un genre de métro que les gens utiliseraient, parce que, quand ils partent le matin, ils savent très bien qu'ils peuvent retourner. Alors, si les services seraient là, puis s'ils seraient fiables, puis si les gens peuvent se fier, les passagers retourneraient.

Le Président (M. Spénard) : Merci beaucoup, Mme Tutino. Le temps étant écoulé pour la partie gouvernementale, je passe maintenant la parole au député de Rousseau. Alors, vous avez la parole, M. le député.

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. Alors, bonjour, Mme Tutino, M. Lincoln. Bien, tout d'abord, merci pour votre mémoire et puis merci pour ce que vous nous avez dit jusqu'à maintenant.

J'ai quelques questions. Peut-être une première... Évidemment, il est beaucoup question de tarification, là, et puis vous avez évoqué cette question-là. Donc, il a été beaucoup question de tarification depuis que nous avons commencé ici nos travaux. La première, c'est... peut-être ma première question, c'est très simple, c'est : Croyez-vous qu'il soit essentiel, nécessaire qu'il y ait intégration tarifaire entre la nouvelle infrastructure qui serait mise en place ou entre le nouveau Train de l'Ouest puis les autres services de transport en commun de la région montréalaise?

Le Président (M. Spénard) : Mme Tutino, M. Lincoln.
• (12 h 10) •

M. Lincoln (Clifford) : Idéalement, moi, je crois que c'est la formule, hein, idéalement. Je pense que, si vous visitez n'importe quelle grande ville où vous avez des services intégrés, autobus, métro, train, généralement les gens se servent d'un billet, ils l'ont d'un à l'autre, et il y a un tarif intégré.

On n'est pas des experts de cette matière, je ne peux pas vous dire si, par exemple, cela fera partie des discussions que la caisse aura, mais, en fin de compte, si ça n'arrive pas aujourd'hui, un jour ça va arriver, il faudra qu'il y ait une intégration des systèmes de transport pour une meilleure coordination entre eux, et ensuite ça vaudra aussi pour les billets, hein? C'est sûr que c'est la formule idéale. Malheureusement, on a toujours eu beaucoup trop d'intervenants dans ce dossier, ça a toujours été le problème. Alors, chacun ménage son royaume, mais, à un moment donné, je pense, moi, qu'il faudra une espèce de ticket intégré où vous pourrez au contraire favoriser beaucoup plus le transport collectif, que les gens voudront le faire parce que ce sera plus facile.

Je vais vous dire quelque chose qui va vous amuser. La mairesse Tutino et nous, et moi-même, et des membres de notre coalition, on allait rencontrer le ministre des Transports, M. Poëti, alors on a décidé qu'il fallait y aller en train. Alors, on est partis, on a pris le train à la gare de Pointe-Claire, et là on a essayé d'acheter des billets.

Mme Tutino (Maria) : Impossible, impossible.

M. Lincoln (Clifford) : Est-ce que vous avez essayé de le faire pour 15 ou 20 personnes? On n'avait pas le droit d'acheter des billets pour 20, ah non, il fallait acheter des billets simples. À un moment donné, il y a quelqu'un qui a perdu sa carte de crédit, qu'elle était enfouie dans la machine. À la fin, après avoir perdu 20 minutes, on a décidé que nous allions manquer le train, on a tous voyagé sans billet. Alors, si on nous le demandait, on dirait : Écoutez, on veut bien vous payer votre billet, mais...

Alors, à un moment donné, il faudra qu'on se mette à la page. Moi, je sais que, pour avoir voyagé comme vous dans différents pays, c'est tellement facile de passer dans une machine, avoir un billet qui sert pour tout, mais ici c'est un capharnaüm, c'est tellement... sur notre ligne, hein, je ne sais pas, les autres lignes, mais sur notre ligne je peux vous dire que ce n'est pas amusant. Alors, il faudra, à un moment donné, qu'on regarde tout cela, qu'on se modernise et qu'on se mette à la page, qu'on ait des billets intégrés.

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

M. Marceau : Oui, merci. Merci pour cette réponse. Je suis d'accord avec vous, il va falloir, un jour, qu'on le fasse. Et puis, écoutez... Puis je ne pense pas que le projet de loi que nous soyons à examiner aujourd'hui doive répondre à tous ces problèmes-là, là, parce que, comme vous le disiez, ça fait longtemps que ce problème-là existe, et puis que c'est un problème, bon, récurrent qui s'explique par, entre autres, le fait qu'il y a beaucoup, beaucoup d'intervenants, mais je dirais quand même que le projet de loi, avec tous les bienfaits qu'il comporte, a aussi certaines difficultés, puis l'une d'entre elles, moi, je trouve, c'est celle que... c'est le fait qu'on ne demande pas à la caisse, qui va être l'opérateur, de s'intégrer, enfin, il n'y a pas de demande explicite, disons, dans le projet de loi à cet effet, à cet égard. Et moi, je pense qu'il serait souhaitable que ce soit inscrit à quelque part, qu'on doit tendre vers l'intégration des titres de transport à Montréal, puis en particulier pour les usagers du Train de l'Ouest, là, éventuellement, je pense que ce serait désirable. Ça fait que ça, c'est un premier point que je voulais aborder avec vous.

Un deuxième point, et celui-là, il n'est pas simple, je pense, c'est la question du tracé, là, du Train de l'Ouest. Et puis donc, bon, dans le fond, il y a la ligne Montréal—Sainte-Anne-de-Bellevue, et puis au milieu de cela il y a l'aéroport de Dorval, et puis, bon, ce que vous souhaitez, si j'ai bien compris, c'est qu'une seule et même ligne desserve à la fois Dorval et toutes les autres municipalités entre Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue, c'est ce que j'ai compris, puis c'est bien correct, là, il y a quelque chose de très raisonnable là-dedans, c'est tout à fait intelligent. En même temps, la difficulté, je pense, au plan de la tarification, simplement au plan de la tarification, c'est que les voyageurs qui arrivent à l'aéroport de Dorval sont habituellement, pour ce type d'infrastructure là, une source importante de revenus parce que, bon, ils sont moins sensibles au prix, on va dire. Quand on arrive de voyage puis qu'on veut se rendre au centre-ville, en principe, on est prêt à payer un peu plus que l'usager qui, lui, sur une base quotidienne va utiliser l'infrastructure de transport. Dans le cas du Canada Line, auquel vous avez référé, cette difficulté-là est un peu contournée par le fait que l'aéroport est au bout de la ligne, alors on peut assez... plus facilement, si on veut, charger un prix plus élevé aux usagers de l'aéroport qu'à ceux qui sont entre l'aéroport puis le centre-ville de Vancouver, mais, dans le cas montréalais, là, celui qui nous concerne puis qui est un cas concret, l'aéroport est au milieu de la ligne.

Donc, je voulais juste vous entendre là-dessus. Évidemment, c'est un problème... peut-être qu'il n'y a pas de solution, je ne le sais pas trop, mais je veux quand même vous entendre là-dessus. Vous avez sûrement réfléchi à cette question-là. Vous savez comme moi, encore une fois, que les voyageurs d'aéroport sont moins sensibles à la tarification puis donc constituent une bonne forme de revenus pour ces infrastructures-là. Alors, je voulais simplement vous entendre là-dessus.

Le Président (M. Spénard) : M. Lincoln.

M. Lincoln (Clifford) : Écoutez, si nous étions les premiers au monde, j'aurais compris qu'il y a un problème, si on était les premiers au monde, mais j'ai eu la chance, moi, de voyager dans beaucoup de pays, j'ai pris des trains qui vont à Copenhague, aéroport, ça s'arrête partout, à Stockholm, Oslo, à Bruxelles, n'importe où, Paris, Londres, ça fait toutes sortes de choses à la fois. Les gens, à un moment donné, ont des modèles. Et là il y a le modèle Pearson, qui va être un peu différent de celui de Vancouver, où ils vont se servir de la ligne de GO Train qui va aller dans différents sens. Lorsqu'on pense que l'aéroport Trudeau est à peine à un kilomètre de notre ligne qu'on appelle Train de l'Ouest, à même pas un kilomètre, alors quel est le problème? C'est des problèmes qui sont solvables.

Alors, je ne sais pas vraiment quelle est la formule, comment on divise les tarifs entre usagers de l'aéroport et... mais il me semble, moi, que, si, par exemple, j'étais à l'aéroport, et que j'avais un train qui m'amenait là, et que ça coûtait 20 \$ parce que ça coûte plus cher pour... arrivé à l'aéroport, fatalement il y a moins de passagers, donc le coût relatif est plus... je paierais mes 20 \$, et le gars qui fait... l'usager de tous les jours sur notre train de passagers qui est un citoyen, lui, paie 5 \$ ou 6 \$, je ne vois aucun problème là, moi.

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

M. Marceau : Oui. Non, vous avez raison qu'il y a beaucoup de modèles qui existent, puis il faudra réfléchir puis trouver le meilleur modèle, là. Je pense que, dans certains cas, lorsqu'il y a intégration, si on veut, de la ligne aéroportuaire avec la ligne de transport en commun quotidienne, les pouvoirs publics subventionnent, tout simplement. J'ai l'impression que c'est comme ça que ça fonctionne, bien que je n'en sois pas certain, là, je ne suis pas un expert et puis je ne veux pas m'attribuer cette expertise-là, mais j'ai l'impression que les autorités publiques subventionnent, dans ce cas, la ligne de transport, alors que dans d'autres... Puis là, ici, on a un cas où on veut avoir une infrastructure qui est opérée de manière privée puis qui doit faire ses frais, là, j'ai l'impression que, dans ce cas-là, il y a une difficulté supplémentaire. Mais ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de solution, je voulais simplement ajouter cette nuance.

Je vais quand même changer de sujet, je vais vous... Puis vous n'avez pas parlé de captation de la valeur foncière, puis Mme la mairesse puis les municipalités en général sont concernées par cette question de la captation de la valeur foncière. Peut-être vous entendre là-dessus, si c'était possible.

Le Président (M. Spénard) : Mme Tutino.

Mme Tutino (Maria) : Honnêtement, je n'ai pas réfléchi sur cet item. Dans notre coin, le seul coin vraiment où nous avons des terrains qui sont vides, c'est dans le coin de Sainte-Anne-de-Bellevue. Je n'ai pas vraiment quelque chose d'intelligent à vous offrir sur ce point-là.

Mais ce que je voulais dire au sujet de ce que vous parliez tantôt, c'est que l'intérêt public, c'est que chaque citoyen, résidentiel, industriel, ait accès au transport en commun, n'importe quelle façon ce transport en commun va arriver. Si on regarde dans le monde qui est desservi par des métros, puis on regarde la tarification, puis on regarde les terrains autour des métros, les gens qui reçoivent ce service-là ne paient pas 100 % du service, naturellement, le gouvernement rentre dedans. On ne voit pas pourquoi, étant donné que nous sommes dans l'Ouest-de-l'Île, on est différents des autres.

Alors, pour nous, la tarification, tout autre sujet de «land capture value» puis tout ça, sais-tu, on n'est pas un animal nouveau. Un besoin de transport en commun, il y en a à d'autres places. Chez eux, c'est le métro; chez nous, c'est le Train de l'Ouest. Donc, pourquoi est-ce qu'on est différents?

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

• (12 h 20) •

M. Marceau : Comprenez-moi bien, là. Tout ce que je disais, c'est que la portion... Parce que je suis entièrement d'accord avec vous, là. Puis, soyons clairs, le modèle actuel, enfin, le modèle qui existait avant le projet de loi que nous sommes à examiner aujourd'hui, c'était un modèle dans lequel l'État s'engageait, construisait une infrastructure de transport et puis la faisait opérer par une société de transport laquelle était indirectement subventionnée par l'État, c'était le modèle dans lequel nous étions. Puis c'est tout à fait légitime, ce que vous dites, il y a des besoins dans votre région, puis c'est tout à fait raisonnable, ce que vous dites, moi, je ne pose pas cette question-là. C'est juste que, là, on a un nouveau modèle, lequel repose en partie sur la rentabilité, et tout simplement ce que je dis, c'est que l'impression que j'ai, à regarder le trajet du Train de l'Ouest, c'est que la portion Dorval-Montréal est probablement rentable ou possiblement rentable, là, encore une fois je ne suis pas un expert, mais je me dis qu'avec la clientèle qui est plus insensible au prix, bon, puis quand on regarde un peu ce qui existe dans le monde, donc, la portion Montréal-Dorval est possiblement rentable — encore une fois, je ne suis pas un expert — puis la portion plus longue l'est peut-être moins et fait appel à des solutions plus traditionnelles, c'est tout ce que je voulais dire, et qu'il y avait cette question d'interfinancement qui était envisageable, mais que ça posait des questions très, très sérieuses sur la façon dont on rédigeait le projet de loi, la façon dont on consultait, par exemple, les municipalités, comment ça s'intégrait dans notre système de transport en commun en général. C'est tout ce que je voulais dire.

Peut-être vous demander... Sur la captation de la valeur foncière, là, je comprends très bien que... en tout cas ça va, votre réponse me convient. Peut-être un dernier point : Est-ce que vous aimeriez être à table au moment où vont être discutées les différentes options? Est-ce que vous croyez que les municipalités doivent être à table avec la caisse, avec le gouvernement du Québec au moment où les différents tracés, les différentes options vont être évalués?

Mme Tutino (Maria) : On s'attend d'être à la table. On va commencer à en parler avec la caisse, on a déjà une rencontre cédulée parce que, pour nous, on travaille sur ça depuis longtemps, donc au moins on va donner notre opinion, on va partager les études qu'on a faites durant les années qu'on a accès, on va leur montrer tous les chiffres de ce qu'on s'attend que ça va arriver si ce trajet va se faire. Alors, oui, on veut être à la table, parce qu'en fin de compte il y a une section du territoire du Québec qui est mal desservie, pas seulement l'Ouest-de-l'Île, sur l'île de Montréal, mais aussi ouest de nous, puis notre solution, c'est leur solution puis... alors c'est essentiel que, quand on regarde le problème, on regarde...

On devrait faire différemment, d'ailleurs. Tantôt, vous parliez de tarification puis la coordination. Ce qu'on a eu tout le temps, dans mon expérience limitée comme mairesse depuis 10 ans, je trouve qu'on a des fois une vision micro puis on devrait avoir une vision macro. Si on regarde combien de compagnies de transport on a, puis elles ne se parlent pas, puis il y a des projets qui se fait que l'argent qui est gaspillé parce que ce sont des projets qui vont contre l'autre, c'est le temps qu'on commence à regarder ailleurs.

Alors, oui, on veut être à la table puis on va montrer que ces besoins-là, ce n'est pas nouveau. Il y a des études en masse, c'est étudié à mort. C'est le temps, maintenant, de prendre les renseignements qu'on a puis de trouver des solutions réelles pour notre territoire. Puis, si ce n'est pas la caisse qui va les fournir, on s'attend que le gouvernement va trouver des solutions pour cette partie du monde, parce que nous aussi payons des taxes, puis nous aussi sommes là avec 120 000 emplois, puis nous aussi aidons l'économie du Québec. Alors, oui, on veut être à la table.

M. Lincoln (Clifford) : Et, si je peux ajouter quelque chose, nous avons choisi de travailler en coalition. On aurait pu aller, les citoyens, faire un groupement séparé, les municipalités de l'autre. On a voulu démontrer que nous travaillons de concert, en coalition. Notre coalition, c'est beaucoup de citoyens, qui ont signé des pétitions par milliers. C'est presque la quasi-totalité de toutes nos municipalités et de nos maires, et vous pouvez voir l'exemple ici, là. Les députés fédéraux aussi se sont mis dedans, les sénateurs fédéraux, le ministre fédéral, on les a vus tous. On voulait travailler en coalition parce qu'on pense que c'est la seule formule qui réussisse. C'est pourquoi on s'appelle la coalition du Train de l'Ouest et que nous sommes très heureux que vous nous ayez invités comme telle.

Et, lorsque la caisse a commencé, lorsque l'annonce a été faite, on a eu des contacts avec eux, ils nous ont contactés, et on va les voir comme Train de l'Ouest, on va les voir ensemble. Alors, on va être certainement partie au dossier, parce que la raison de la coalition, c'est de démontrer que nous représentons tout un ensemble, les industriels, les citoyens, les centres de recherche, le centre de McGill John-Abbott, tout ce qu'il y a chez nous. Et nous voulons, comme a souligné

Maria Tutino, parler de l'ensemble, qu'aujourd'hui une des régions qui se développent le plus vite, aujourd'hui, c'est celle, justement, de l'ouest à Vaudreuil, et la première étape, ce sera notre Train de l'Ouest, la deuxième arrivera plus loin là-bas. Et, si vous parlez à des gens de Vaudreuil, ils sont enchantés de ça parce que ça ouvre une porte.

Je disais, par exemple, question de captation frontrière, la mairesse de Sainte-Anne-de-Bellevue est avec nous aujourd'hui, l'ancien maire de Sainte-Anne-de-Bellevue est ici. C'est un centre industriel vierge qui attend du transport en commun pour se développer. Il y a une juxtaposition avec le centre de recherche de McGill John-Abbott, il y a tout ce bassin immense à être développé. Comme je vous disais, on a failli avoir le centre international de Google à Sainte-Anne-de-Bellevue. Et c'est ça qu'on va démontrer à la caisse, que c'est gagnant-gagnant. C'est gagnant pour nos citoyens, c'est gagnant pour nos municipalités, c'est gagnant pour eux, pour le gouvernement du Québec. C'est ça, notre projet.

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

M. Marceau : Moi, ça me va, c'est très bien. Merci beaucoup, merci pour vos réponses. Merci.

Le Président (M. Spénard) : Alors, compte tenu qu'il n'y a plus de question, alors, je mets fin à la séance en vous remerciant, M. Lincoln, porte-parole de la coalition du Train de l'Ouest, Mme Tutino, mairesse de Baie-d'Urfé. Merci beaucoup.

Et je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 h 30, cet après-midi. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 26)

(Reprise à 15 h 35)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Bien sûr, on demande aux personnes dans la salle de fermer... 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.

Je souhaite la bienvenue à nos invités de cet après-midi, la Confédération des syndicats nationaux, M. Jacques Létourneau — bienvenue, M. Létourneau — Mme Judith Carroll et Mme Isabelle Lacas. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, par la suite les échanges suivront avec les parlementaires. Allez-y, la parole est à vous.

Confédération des syndicats nationaux (CSN)

M. Létourneau (Jacques) : Bien. Alors, merci, M. le Président. Alors, comme vous venez de le mentionner, je suis accompagné d'Isabelle Lacas, qui est du service juridique de la CSN, et Judith Carroll, qui est adjointe au comité exécutif de la CSN. Moi-même : Jacques Létourneau, président de la CSN.

Bien, ça nous fait plaisir de se présenter aujourd'hui devant cette commission, je vous dirais, essentiellement pour deux bonnes raisons, d'abord parce que nous représentons des travailleuses et des travailleurs qui sont, bien entendu, des cotisants dans des régimes de retraite qui sont gérés par la Caisse de dépôt du Québec, et dans ce sens-là on a toujours, dans le mouvement syndical, mais particulièrement à la CSN, porté un intérêt particulier à la façon dont étaient gérés les régimes de retraite, surtout dans un contexte où la question des retraites est à l'ordre du jour de l'actualité puis que les régimes de retraite sont fragilisés par un certain nombre de phénomènes, là, alors c'est sûr que notre premier intérêt, il est lié à celui des cotisants et des cotisantes, des travailleuses et des travailleurs, mais, je vous dirais, aussi parce que, dans le projet de loi qui est déposé, on veut donner à la Caisse de dépôt un nouveau mandat, une nouvelle responsabilité qui est celle de développer des projets d'infrastructure pour le Québec, et, dans ce sens-là, comme le ministre des Finances le sait très bien parce qu'on a eu l'occasion à deux reprises de le rencontrer dans le cadre de consultations prébudgétaires, on est non seulement un acteur qui intervient sur les questions de développement économique et de développement social au Québec, mais on est aussi un acteur très proactif qui considère que, dans le contexte actuel difficile, où la croissance est faible, où le niveau d'endettement des ménages est inquiétant, où on a perdu beaucoup d'emplois dans le secteur manufacturier industriel depuis une dizaine d'années au profit parfois d'emplois qui sont créés dans le secteur des services, qui sont des emplois précaires et qui ne sont pas comparables à ce qu'on a connu à une autre époque avec le développement industriel et manufacturier, bien c'est clair que, comme organisation syndicale, on a aussi à coeur cette idée-là que les institutions et les organisations de la société civile doivent s'intéresser et se préoccuper de développement, de développement économique et de développement social. J'ajouterais... Même si on n'interviendra pas nécessairement sur la nature des deux projets qui seraient initiés, là, par la Caisse de dépôt au niveau du transport collectif, je précise quand même que nous représentons aussi des travailleurs puis des travailleuses qui sont dans le secteur du transport en commun, particulièrement dans la grande région de Montréal et de ses environs.

Donc, nous, on reconnaît que, dans ce projet de loi, il y a un effort, effectivement, de mettre au poste de commande du développement économique un outil aussi important que celui de la Caisse de dépôt. On pourrait même qualifier ce projet-là d'innovant. Ce n'est pas la première fois, au Québec, qu'on est appelés à réfléchir sur le rôle de la Caisse de dépôt et le rôle que la caisse pourrait jouer au Québec en matière de développement économique.

En même temps, on aimerait bien que le projet de loi apporte un certain nombre de précisions pour s'assurer, justement, que des règles liées d'abord à la transparence, des règles liées à la gouvernance, à l'indépendance de l'institution

ou encore la capacité de la caisse de porter des projets comme celui de créer ou de développer des infrastructures au Québec soient prévues dans le projet de loi pour s'assurer justement qu'on rejoint à la fois le mandat premier de la caisse qui est celui d'avoir des rendements intéressants tout en étant capable de développer des projets d'infrastructure qui correspondent aux valeurs puis à notre façon de concevoir le développement économique au Québec.

• (15 h 40) •

Sur la question de la gouvernance, nous, on comprend très bien que c'est la caisse, de par le projet de loi, qui est le maître d'oeuvre, bien sûr, de l'investissement, parce que c'est son rôle premier, mais aussi, dans ce cas-là, un peu comme dans sa filiale immobilière, qui aura la responsabilité à la fois d'être constructeur et d'être opérateur. En même temps, on veut être clairs avec le gouvernement qu'on ne voudrait pas que cette orientation-là générale de donner à la caisse un mandat de développer, d'opérer et de construire des projets d'infrastructure serve à l'État québécois de se départir de ses responsabilités par rapport au développement des infrastructures, et, dans ce sens-là, c'est clair que, pour nous, on ne veut pas que la caisse devienne un transit vers de nouveaux partenariats privé-public. Je sais bien que le ministre a parlé de rapport public à public, parce qu'on considère que la caisse, quand même, a une dimension très publique de par la gestion des régimes de retraite, mais on ne voudrait pas que justement, par ce canal, on accélère le processus de transfert de responsabilités de l'État dans le développement d'infrastructures publiques en passant par la Caisse de dépôt pour mettre davantage de l'emphase sur la question des partenariats privé-public, surtout que, on le sait, en bout de piste la caisse peut se départir, justement, de ces projets d'infrastructure là. Alors, si elle s'en départit parce qu'elle a là une belle occasion d'affaires, donc de faire de l'argent, et que comme société québécoise on considère que, par exemple, quand on parle de transport collectif, on devrait peut-être l'assumer sous la responsabilité soit de l'État, ou d'une société d'État, ou encore d'un joueur qui est en lien puis qui peut être tributaire des rapports à l'État... bien on va vouloir un certain nombre de garanties pour s'assurer que ça ne devienne pas un canal pour faciliter, justement, le transfert vers le secteur privé.

Donc, ça pose la question de la gouvernance, ça pose la question de la transparence. On sait que la Caisse de dépôt, par exemple, n'est pas soumise à la vérification du Vérificateur général, mais nous, on pense que le Vérificateur général, sur les projets d'infrastructure, devrait avoir un droit de regard pour s'assurer que tout se fait dans l'ordre parce que, je l'ai dit tantôt, si la caisse a développé une expertise au niveau des filiales immobilières, elle n'en a pas, par exemple, au niveau du transport, et son expertise de la filiale immobilière, elle s'est développée avec le temps, alors on veut être bien certains que, quand elle se lance dans un projet comme celui-là, ça corresponde aux impératifs financiers puis aux impératifs qui sont liés à la finalité du projet.

J'en profite aussi pour mentionner que, bien que la caisse est indépendante, ses composantes sont quand même nommées par le gouvernement, par le ministre des Finances, donc on veut quand même s'assurer, là, qu'il y a un rapport d'indépendance qui est maintenu. Et, dans ce sens-là, après avoir donné au Vérificateur général la possibilité de suivre les projets, on pense que les projets devraient être soumis aussi à la consultation publique. À partir du moment où on décide de donner à la Caisse de dépôt la responsabilité de développer tel, tel ou tel projet, bien on devrait permettre justement à la société civile puis aux organisations concernées de se prononcer sur la pertinence du projet ou encore même sur la nécessité de le transférer vers la Caisse de dépôt plutôt que de l'assumer par l'entremise de l'État.

Il y a toute la question de la tarification et du rendement. On n'a pas la prétention d'être des spécialistes de cette question-là, mais disons que, l'amalgame ou le lien entre la tarification et les rendements, il n'y a pas d'équation simple là. Il y a un équilibre à trouver parce qu'on va souhaiter évidemment qu'il y ait du rendement, la Caisse de dépôt ne va pas investir dans quelque chose qui n'est pas payant. En même temps, si ça implique des tarifications qui viendraient faire en sorte qu'on prive la population de l'accès à un service... Donc, ou bien on prévoit des grilles tarifaires... Est-ce que c'est dans la loi? Est-ce que c'est dans le règlement? Est-ce que c'est rattaché au projet? Il faudrait voir, mais je pense que la question de la tarification doit nous préoccuper, tout comme on doit être préoccupés de la question du rendement. Donc, il y a des arbitrages à faire là et disons qu'il y a des cohérences à développer entre les deux pour s'assurer que les équilibres sont maintenus.

J'en profite aussi pour rappeler au ministre, puis on l'a fait à quelques reprises, qu'historiquement, comme la Caisse de dépôt, c'est le bas de laine des Québécois et des Québécoises, donc financé pour les régimes de retraite des travailleuses et des travailleurs, nous, on avait réitéré à quelques reprises la nécessité et l'importance d'assurer une présence des organisations, des principales organisations syndicales au conseil d'administration de la Caisse de dépôt. Ça a été le cas historiquement au Québec. Marcel Pepin a été là, Louis Laberge, il y a eu d'autres présidences de centrales syndicales. Et l'expérience de la présence des présidences de centrale syndicale a toujours été démontrée historiquement dans la capacité, justement, d'apporter un point de vue qui est évidemment lié au fait qu'on représente des travailleuses et travailleurs qui bénéficient de leurs régimes de retraite, mais aussi parce que les organisations syndicales participent et contribuent à toutes les réflexions qui sont menées au Québec sur les questions de développement économique et social. Alors, je sais, M. le ministre, que ce n'est pas dans le projet de loi, mais je profite quand même de la tribune que vous nous offrez aujourd'hui pour réitérer l'importance de reconnaître les principales centrales syndicales comme étant un acteur puis une partie prenante de la gouvernance de la Caisse de dépôt.

Alors, voilà, disons que j'ai essayé à grands traits, là, de soulever les principales préoccupations mais aussi quelques pistes de réflexion : Vérificateur général, l'importance de soumettre à la consultation les projets d'infrastructure; s'assurer que ce n'est pas un transit vers de plus grands PPP, au contraire que ça s'inscrive dans une vision globale du développement économique. Donc, notre contribution se voulait, dans ce sens-là, proactive. Parfois, on est en opposition pas mal plus carrée à des projets que le gouvernement met de l'avant, mais, dans ce cas-ci, on voulait apporter cette réflexion au projet de loi.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Létourneau, de votre présentation. M. le ministre, nous allons débiter nos échanges. Allez-y, la parole est à vous.

M. Leitão : Merci, M. le Président. Alors, encore une fois, merci de votre présentation, merci de votre présence, M. Létourneau, mesdames. C'est toujours utile d'avoir votre input à nos délibérations.

Peut-être commencer par votre dernier point. Je prends bien note de ce que vous avez dit, donc la participation du mouvement syndical au conseil d'administration de la caisse. Votre collègue des syndicats de la fonction publique du Canada, M. Ranger, qui était ici hier, je pense, ou avant-hier, avait fait aussi un peu le même... nous avait mis au courant de la même situation, donc je prends bien note de ça.

Pour ce qui est du Vérificateur général, je vous mentionne simplement que le VG, le... voyons, le Vérificateur général, donc, vérifie déjà la Caisse de dépôt. Donc, la Caisse de dépôt fait partie des organismes qui sont vérifiés par le Vérificateur général. On va s'assurer que ça peut s'appliquer aussi à la filiale qui serait éventuellement créée une fois que ce projet de loi aurait fait tous les dédales parlementaires.

Bon, peut-être maintenant une question un peu plus politique, si vous voulez, qui est tout à fait légitime de votre part, que ce type de projet là ne soit pas une voie de contournement ou une voie de... que le gouvernement se retirerait du financement des projets de transport en commun, etc. Je veux vous rassurer que ce n'est certainement pas notre intention et qu'un tel modèle, qui est en train d'être développé, a vraiment une utilisation relativement restreinte au Québec puisqu'il y a cette obligation ou cet impératif de rendement commercial et qu'il s'applique seulement aux nouvelles infrastructures de transport en commun. Donc, on ne va pas prendre un réseau existant et le céder à la caisse, ce n'est pas ça du tout. Donc, pour les nouveaux projets d'infrastructure en transport collectif où il y a un potentiel de rendement commercial, bon, la caisse va être appelée à participer, si elle le souhaite et que ce soit intéressant, et donc par définition il n'y a pas un nombre très large de tels projets au Québec. Il y en a déjà deux qui sont sur la table. Et, comme j'ai dit hier aussi à un autre groupe, d'ailleurs au maire de Québec, je pense que ces deux-là, si jamais on va de l'avant et ça se fait, ce serait très... je n'envisage pas la possibilité que la caisse puisse en même temps en faire d'autres, donc il faudrait d'abord passer par ces deux-là, et puis après ça on verrait.

Mais tout ça pour vous rassurer, si je peux le faire, que ce n'est pas du tout notre intention d'utiliser ça comme prétexte pour nous dégager de nos responsabilités. Au contraire, nous voyons cela comme étant un moyen de dégager un peu d'espace à l'intérieur de notre plan actuel d'infrastructures pour faire d'autres choses qui peut-être soit ne se feraient pas ou se feraient plus tard. Donc, on voit ça comme un ajout à notre Plan québécois des infrastructures.

Maintenant, vous avez soulevé plusieurs questions, comme celui de l'indépendance de la Caisse de dépôt. Nous avons mis dans le premier article du projet de loi un libellé, je pense, qui rassure un petit peu dans ce sens-là. J'aimerais entendre votre opinion là-dessus. Pensez-vous que l'article 1 de notre projet de loi est assez explicite en termes de rehausser ou de rétablir, réaffirmer, plutôt, l'indépendance de la caisse ou est-ce qu'il y a quelque chose que vous suggérez à notre libellé, vous suggérez quelque chose de plus clair? Enfin, votre opinion là-dessus?

• (15 h 50) •

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

M. Létourneau (Jacques) : Oui. Bien, sur la question de l'indépendance de la caisse, on n'en doute pas. Dans toute l'expérience historique, dans sa dimension investisseur, je pense que la caisse a toujours agi en fonction des intérêts des membres qu'elle représente.

Mais en même temps la caisse est aussi une institution puis un acteur... À partir du moment où on lui donne un mandat d'opérateur et de développement, ça devient une institution et, avec sa filiale, quelque chose qui n'est pas indépendant de la façon dont la société québécoise évolue. Donc, évidemment, vous le disiez tantôt, la question est très politique. Alors, la société québécoise n'est pas différente des autres sociétés, et les institutions qui la composent parfois vont être sensibles s'il y a une orientation générale donnée par un gouvernement. Que ce soit le vôtre ou un autre gouvernement — on va dépolitiser les étiquettes, là — on voudrait s'assurer que le vent politique dominant en matière de développement, par exemple, d'un créneau plutôt que tel autre créneau ne vienne pas, justement, influencer le comportement du conseil d'administration de la caisse.

Alors, est-ce que l'article 1 est suffisant? Peut-être en théorie, là, je ne suis pas juriste pour l'apprécier, peut-être que mes collègues pourront développer davantage, mais une chose qui est certaine, c'est qu'il faut être extrêmement vigilant à partir du moment où on va dans cette direction-là. Puis je pense qu'il y a là un effort, avec l'article 1, de s'assurer de l'indépendance, mais je nous rappelle collectivement qu'il faut être extrêmement vigilant pour s'assurer de l'imperméabilité du C.A. de la caisse sur, disons, la façon dont un parti politique au pouvoir ou un gouvernement peut décider de concevoir le développement ou de prioriser un dossier de développement économique et social au détriment d'un autre.

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

M. Leitão : Très bien, oui. À cet égard-là, ce qui est de prévu par l'entente entre la caisse et le gouvernement, c'est qu'au stade de la planification, oui, il y a plusieurs échanges entre le gouvernement et la caisse sur quel projet, à quel rythme, à quelles conditions de tarification ou autres. Une fois qu'on est d'accord, une fois que le gouvernement signe l'accord final avec la caisse et la caisse commence les travaux, à ce moment-là, le gouvernement se retire complètement, et donc c'est la caisse qui est maître d'oeuvre, et par la suite propriétaire, et va exploiter aussi l'infrastructure.

Mais je comprends votre préoccupation au niveau de... dans les premiers échanges, mais, pour nous, bon, c'est l'intérêt public, ce sont des projets d'intérêt public qui seront soumis, et, pour la caisse, il faudrait que ce projet-là soit commercialement viable. S'il n'est pas viable, la caisse ne serait pas intéressée.

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

M. Létourneau (Jacques) : Bien, je demanderais à Mme Carroll d'ajouter.

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Bien, peut-être, si vous permettez, ce qu'on comprend du projet de loi, c'est que le gouvernement aura à identifier les besoins, et la caisse aura à faire des propositions sur les meilleures solutions permettant de rencontrer ces besoins-là. La préoccupation qu'on a, c'est que, oui, effectivement, dans la détermination des solutions, la caisse aura pleinement autonomie, tout comme dans l'évaluation du rendement de chacune de ces solutions-là, mais, comme M. Létourneau le disait, on est dans une société où tout de même la question de l'influence, à partir du moment où le gouvernement, quel qu'il soit d'ailleurs, pourrait avoir identifié quelle est la solution que lui préconise... bien il est évident que l'évaluation qu'aura à faire l'institution qu'est la caisse pourrait tenir compte de cet élément-là.

Or, une des solutions qui est mise de l'avant, c'est la question des consultations publiques, pour s'assurer que socialement l'ensemble des citoyens et citoyennes adhèrent à la solution qui va être préconisée et que ce n'est pas seulement... ou à tout le moins pas déterminé par le politique mais par un choix de société, sur le type d'infrastructure qu'on veut mettre de l'avant.

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

M. Leitão : Très bien, merci. Je ne sais pas si, les collègues, vous avez des...

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bon après-midi. Bonjour, M. le ministre. M. Létourneau, Mme Carroll et Mme Laças, bonjour. Je n'ai pas eu la chance de vous saluer un peu plus tôt.

Écoutez, M. Létourneau, je vous trouve d'une prudence exemplaire aujourd'hui quant au modèle. Ici, généralement, vous avez des positions bien campées, puis vous ne vous positionnez pas aujourd'hui pour nous dire : C'est une bonne affaire, c'est une mauvaise affaire, vous êtes resté... Pourriez-vous un peu me clarifier ça? Parce que vous êtes des deux côtés de la médaille. En tant que la CSN, ses employés ou son personnel, les membres, les gens que vous représentez investissent à la caisse, puis, de l'autre côté, bien c'est une opportunité d'affaires pour la caisse. Je voudrais juste que vous m'éclairciez un peu comment vous voyez cet élément-là parce que...

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

M. Létourneau (Jacques) : Bien, écoutez... Non, mais ça me fait plaisir de répondre à cette question-là. C'est vrai que, si vous retenez le 20 secondes de clip à Radio-Canada, on a l'air extrêmement tranchés, tu sais, quand on est appelés à intervenir sur des politiques gouvernementales, mais, plus sérieusement, on est aussi capables de nuances à la fois sur des projets de développement économique puis des projets de développement social, tout comme on est capables de l'être aussi quand on fait le débat sur la situation des finances publiques au Québec.

Cela dit, je pense que la nature même de l'organisation qui est celle de gérer les régimes de retraite, donc, gérer les régimes de retraite, assurer des bons rendements puis des rendements de qualité pour permettre justement aux gens qu'on représente puis aux Québécois puis aux Québécoises d'avoir une retraite décente, on ne dit pas que ça rentre en contradiction avec cette idée-là d'une caisse qui développe sa filiale, qui va maintenant la jouer sur le terrain des infrastructures, mais, par exemple, quand on pose la question des tarifications, on dit juste qu'il faut trouver un équilibre là-dedans, parce que, du rendement, je ne me souviens plus qui l'avait dit autour de cette table, là, mais la tarification zéro pourrait se rapprocher, par exemple, de l'idéal d'accès à un service collectif qui est comme celui du transport en commun, mais, si vous investissez dans quelque chose pour faire du rendement, bien vous n'allez pas faire tarification zéro, hein, vous allez faire une tarification qui va aller en fonction... — non, mais c'est ça, la réalité — vous allez faire une tarification en fonction à la fois des besoins des citoyens et des citoyennes pour avoir accès aux services puis d'assurer une certaine rentabilité. Alors, c'est pour ça qu'on dit qu'il y a quelque chose là quand même de nouveau, parce que ça rejoint des concepts puis des responsabilités qui sont différentes, mais on ne dit pas que ce n'est pas conciliable. On pense que ça peut être conciliable si on est capable, justement, de s'assurer que les équilibres sont maintenus, c'est-à-dire que vous n'avez pas des tarifications dans le plafond qui font en sorte qu'il n'y a pas personne qui est capable d'embarquer dans ton transport en question puis qu'en même temps tes tarifications peuvent te permettre du rendement, même si M. Sabia a bien expliqué ici, je pense, que la question du rendement ne se résumait pas non plus qu'à la question de la tarification, qu'il y a d'autres facteurs qui rentrent en ligne de compte quand on pose la question du rendement.

Alors, dans ce sens-là, c'est pour ça que notre approche sur la question, qu'on qualifie d'innovante, qui a le mérite de proposer quelque chose d'intéressant, on disait : Ça ne peut pas pallier au déficit accumulé au niveau de l'investissement public en ce qui a trait aux infrastructures du Québec, je pense qu'on a accumulé tellement de retard dans le passé que la Caisse de dépôt ne pourrait pas à elle seule gérer tous les problèmes auxquels on est confrontés. Moi, je vis à Montréal, mes enfants vont dans des écoles à Montréal. Je peux vous le garantir ici, les écoles ont cruellement besoin de réinvestissement en infrastructures pour assurer des bâtiments de qualité, mais je ne suis pas sûr que c'est la Caisse de dépôt qui devrait jouer ce rôle-là parce que je ne suis pas sûr que le rendement serait nécessairement au rendez-vous, tu sais... à moins qu'on se mette à parler de privatisation des écoles, et là on va être contre et on va être tranchés. Alors, c'est pour ça, donc, qu'on vous dit... Alors, c'est pour ça que, là, on vous dit : Effectivement, il faut les soumettre aussi à la consultation. Quelle forme ça peut prendre, on verra, mais c'est des choix de société qu'on fait.

Et rappelons-nous qu'ultimement la caisse peut se départir, en bout de piste, de ces projets. Oui, le gouvernement peut être celui qui revient et qui reprend la responsabilité de... mais, si on le remet entre les mains d'un entrepreneur privé qui, lui, ne sera porté que par la logique du profit, bien là ça peut poser des problèmes en termes d'accessibilité.

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

• (16 heures) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous avez aussi une précaution sur le fait que la caisse, elle a une bonne expérience de gestionnaire, elle a aussi une expérience d'opération de certaines infrastructures, par exemple Canada Line, mais, au niveau de l'investissement, de la conception... Et, quand nous avons discuté avec la caisse, ils nous disaient que, dans leur façon de voir, ils vont aller chercher les partenaires avec les compétences qu'eux n'ont pas pour, finalement, bâtir une équipe d'une bonne solidité. Est-ce que ça, ça... est de nature à vous rassurer quant à la compétence de la caisse sur l'ensemble du projet?

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll, oui.

Mme Carroll (Judith) : Oui, merci. Dans les préoccupations, effectivement, quand on regarde la caisse puis le développement qu'il y a eu dans l'immobilier, on constate qu'il y a eu une croissance, et ça a permis à la caisse d'acquérir de l'expérience, de l'expertise ou d'aller chercher des expertises en d'autres lieux. Sur le volet des infrastructures, ça devrait être de même nature.

Or, il y a deux considérations. Les deux projets qui sont à l'étude sont quand même des projets qui sont importants, et on pense que le gouvernement, via les ententes fort probablement, devrait avoir des exigences face à la caisse avant même de contracter pour être sûr que la caisse a les moyens de mettre en oeuvre ces infrastructures-là. N'importe qui qui contracterait pour un projet va vouloir s'assurer que la personne avec qui on contracte a l'ensemble des capacités pour mener à terme des projets, et, dans ce cas-là, c'est des projets d'envergure, donc ce n'est pas des projets sur lesquels on peut penser que la caisse a le temps de faire ses classes en commençant par un petit pour aller plus loin, là, c'est déjà des projets qui sont importants, donc il faut vraiment s'assurer...

Et d'ailleurs le gouvernement le fait, de façon générale, quand il contracte sur... par exemple en informatique, etc., avec des firmes, pour être sûr que les compétences et les expertises vont être mises au service des projets. Il faudrait avoir les mêmes prudences avec la caisse. Ce n'est pas parce que c'est une institution bien établie et avec qui on peut avoir confiance qu'elle a nécessairement, compte tenu des projets envisagés, tout ce qu'il faut pour bien... les mener correctement à terme, d'autant plus que, là, on va dans des champs d'expertise qui, jusqu'à maintenant, la caisse n'y est pas, que ce soit l'évaluation de ces projets-là... pas de leur rentabilité mais de la planification et de la gestion de projet à proprement parler.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Un autre élément dont la caisse nous a parlé, c'est celui de l'opportunité que la caisse a de se construire une expertise, une expertise plus globale qui pourrait leur servir aussi à faire du développement, ici où ailleurs, là, mais dans leur perspective, pas au niveau du gouvernement du Québec nécessairement mais au niveau des opportunités d'affaires. Et vous avez vu plusieurs pays, comme l'Espagne, l'Angleterre, etc., où ils ont, en fait, via certains fonds, développé des expertises, et à ce chapitre-là la caisse ne fait pas exception en se dotant d'une expertise qui leur permettra de choisir possiblement des investissements à l'extérieur et diversifier leurs revenus de façon à s'assurer d'une stabilité à long terme.

J'aimerais vous entendre un peu là-dessus, parce qu'on devient un peu une entreprise internationale, là, quand on fait ce genre d'affaire là puis... Est-ce que vous voyez ça comme une contradiction?

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Écoutez, au bénéfice des déposants, si la caisse est capable de développer une expertise qu'elle va mettre à profit dans d'autres territoires du monde pour améliorer les rendements face à ces déposants, je pense qu'on va le voir d'un oeil tout à fait positif. Par ailleurs, si le développement de cette expertise-là se fait au prix de problèmes rencontrés dans des projets d'infrastructure qu'elle initierait au Québec pour faire ses classes, c'est là qu'on va avoir des difficultés de façon beaucoup plus importante. Donc, il faut avoir toutes les assurances que la caisse, au moment où le gouvernement va vouloir contracter avec elle pour un projet d'infrastructure, a l'ensemble du bagage nécessaire pour les mener à bien. Après ça, c'est le développement de la caisse, on est dans des perspectives de très long terme, et on verra au moment où elle fera rapport à ses déposants, parce qu'elle est quand même redevable face aux déposants de la caisse.

Donc, il peut y avoir un intérêt dans le développement de la caisse, mais il ne faudrait pas que ça se fasse au prix à la fois des déposants aujourd'hui et des citoyens du Québec, qui se retrouveraient avec des infrastructures où le juste-à-temps ne serait pas nécessairement rencontré, là. Dans le budget, dans le temps, c'est une promesse que la caisse faisait, mais en même temps faut-il qu'elle soit capable de tenir.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Un autre point de discussion, c'est le point de la captation des valeurs d'immeubles sur les stations, M. Létourneau en a fait allusion tout à l'heure, donc d'autres sources qui permettraient de

rentabiliser le projet. Est-ce que... Au niveau de, par exemple, la caisse, qui, elle, a déjà un bras immobilier très compétent à ce chapitre-là, on a discuté justement l'espèce de propriété immobilière, donc la caisse pourrait faire de la captation de la valeur, donc du gain de capital, ce qui aurait pour effet de générer un revenu que je qualifierais d'acceptable pour la caisse, c'est un des éléments innovants de cette partie-là. Mais ce qui nous a été discuté, entre autres, hier, avec la maire de Québec, c'est que le rôle des villes là-dedans n'est pas très défini, O.K.? Je ne sais pas si vous avez eu la chance de regarder cet élément-là. J'aimerais vous entendre là-dessus parce que c'est peut-être un élément où on aurait intérêt à avoir peut-être un point de vue plus large pour voir comment ces éléments-là vont s'amalgamer, dans le sens que, par exemple, la caisse est à Montréal, elle bâtit un projet, là il y a toute la question de l'intégration avec le reste du réseau, la captation immobilière qui peut priver la ville de certains revenus, etc. Donc, j'aimerais vous entendre un peu là-dessus.

Le Président (M. Bernier) : M. Létourneau, Mme Carroll. Mme Carroll, oui.

Mme Carroll (Judith) : Bien, écoutez, on le disait d'entrée de jeu, on n'a pas fait l'analyse de chacun des projets. On pense qu'il y a des choses qui peuvent être intéressantes, notamment la question de la liaison entre l'aéroport de Montréal et le centre-ville.

Par ailleurs, c'est vrai que la captation foncière est une façon d'augmenter la rentabilité des projets et, à ce titre-là, d'être favorable aux déposants et d'avoir un effet sur la tarification, mais la question qui était soulevée de la cohérence des projets, je pense, est cruciale. C'est-à-dire qu'à partir du moment où on aurait de ces projets-là il faut s'assurer que le reste des réseaux de transport sont communiqués et qu'il y a une cohésion dans le développement, ça ne peut pas être seulement l'initiative de la caisse sur un projet pour lequel les autres ne seraient pas intégrés. Donc, il va falloir qu'il y ait une vision intégrée de ce développement-là, peu importe la nature des infrastructures. Mais ce qu'on souhaite, c'est que, pour chacune des infrastructures dont il sera question, il puisse y avoir une consultation, justement, pour avoir peut-être un éclairage différent sur les conséquences ou les impacts du développement de ces infrastructures-là pour l'ensemble des communautés puis des collectivités qui sont visées par ces projets-là plus directement.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous nous avez parlé du Vérificateur général. Je pense que le ministre vous a clarifié la situation, que le vérificateur est déjà impliqué dans la partie de la vérification de la Caisse de dépôt. Mais, si la caisse crée une filiale, par exemple, est-ce qu'un bras, je dirais, un auditeur ou un vérificateur externe est aussi... pour vous, vous rassurerait aussi efficacement, si on veut, que le Vérificateur général? Parce que, si la caisse crée une filiale ou un bras immobilier où elle a une participation, ça peut changer la nature de l'entreprise, là, entre guillemets. Je voudrais vous entendre un peu là-dessus.

Le Président (M. Bernier) : M. Létourneau, Mme Carroll. Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Oui. Bien, écoutez, je pense que ce n'est pas de même nature. C'est-à-dire que les projets dont on parle sont des projets qui feraient l'objet de contrats entre le gouvernement et la caisse. À partir du moment où le gouvernement pourrait être lui-même maître d'oeuvre de ces projets-là, on pense que le Vérificateur général doit avoir un droit de regard et assurer la vérification de ces projets-là. Si c'était uniquement du privé, ce serait autre chose. Ce qui peut être fait par la caisse via le privé, c'est autre chose. Mais ces projets-là pourraient être le fait du gouvernement, donc, pour nous, le Vérificateur général doit avoir un droit de regard.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

Une voix : ...

Le Président (M. Bernier) : Il reste une minute.

• (16 h 10) •

M. Bolduc : O.K. Donc, il y avait un dernier élément que je voulais discuter, c'est la question du risque des déposants, là, parce que vous nous parlez de ça à la page 8 de votre mémoire ici quand vous dites : «...nous voulons rappeler que ce sont les déposants qui assureraient l'ensemble des risques associés aux projets d'infrastructure et qu'en conséquence ils [ont] droit de s'attendre, en toute légitimité, à des rendements supérieurs en comparaison [avec] d'autres investissements moins à risques. Et c'est là que les arbitrages [deviendront] difficiles!» Est-ce qu'il y a une mécanique? Parce que, dans la façon dont on a abordé le problème ici, c'est que la caisse proposerait différentes alternatives avec des tarifications proposées. Je crois qu'il y aurait aussi, comment je dirais ça, des cas extrêmes, mais, avec la question de la transparence et des tarifications proposées, ce qui nous permettrait de voir l'image avant le démarrage du projet, est-ce que ça, ça fonctionne?

Le Président (M. Bernier) : M. le député... Bien, une courte réponse, parce qu'il n'y a plus de temps. Une courte réponse, Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Bien, sur la question des risques, ce qu'il faut comprendre, c'est que c'était la Caisse de dépôt qui disait : Ces projets-là se démarquent des PPP du fait que le risque est assumé entièrement par la caisse. Assumé

entièrement par la caisse, c'est assumé par les déposants et donc, essentiellement, les travailleuses et les travailleurs. Ce qu'on veut, c'est s'assurer que les projets ont une rentabilité suffisante pour compenser le risque qui est pris, comme dans n'importe quel investissement. En même temps, ça pose la question de l'équilibre qu'on discutait tout à l'heure entre l'intérêt collectif et l'intérêt des déposants, et c'est ça qu'il faut regarder, quels sont les mécanismes qu'on se donne pour s'assurer que tout le monde, on est dans une opération gagnant-gagnant.

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

M. Marceau : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, monsieur et mesdames. Merci pour votre mémoire.

Quelques questions. Je vais commencer par la transparence, la reddition de comptes, qui est un sujet que vous avez abordé.

Tout d'abord, simplement dire que, quant au rôle du Vérificateur général, la loi est telle que présentement le Vérificateur général, effectivement, vérifie mais ne peut pas de lui-même initier une vérification en optimisation des ressources, il ne peut pas. En fait, ça a été changé, là, récemment, et effectivement le VG peut aller chez Hydro-Québec, par exemple, puis décider de lui-même d'initier une vérification en optimisation des ressources, mais il ne peut pas le faire à la caisse, il ne peut pas le faire à la caisse.

Et, dans ce contexte, une question très simple : Vous, est-ce que vous recommandez qu'on introduise explicitement dans le projet de loi une disposition en ce sens pour les projets qui seraient, donc, sous la responsabilité de la caisse? Est-ce que c'est ce que vous suggérez?

Le Président (M. Bernier) : M. Létourneau, madame... Mme Lacas.

Mme Lacas (Isabelle) : Bien oui, c'est exactement ça qu'on suggère pour ce type de projet là, pour garantir la vérification correcte.

M. Marceau : Puis par ailleurs, dans le projet de loi, il y a... Bien, enfin, le projet de loi est silencieux quant aux mécanismes de reddition de comptes. En fait, j'imagine que ce qui est compris de la part... ce qui doit être compris, c'est que les mécanismes actuellement en place seraient suffisants. Ça voudrait dire quoi, ça? Ça voudrait dire qu'à l'occasion de l'étude des crédits annuelle on pourrait demander au ministère du Conseil exécutif de nous faire rapport de ce qui s'est passé, puis au ministère des Transports, puis, je pense, c'est pas mal ça, là, je pense qu'on n'aurait pas grand-chose de plus que ça.

Est-ce que vous trouvez que c'est suffisant comme reddition de comptes ou est-ce que vous trouvez qu'on doit aller plus loin?

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll, M. Létourneau. Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Bien, je le disais tout à l'heure. À partir du moment où on considère que ces projets-là sont assimilables à des ouvrages qui pourraient être faits par le secteur public, sans être des biens publics, entendons-nous, là, parce que c'est le gouvernement qui contracterait avec la caisse, il devrait y avoir effectivement un processus de reddition de comptes, ne serait-ce que pour l'intérêt des déposants qu'on représente. Donc, outre le rapport annuel de la nouvelle filiale, je pense qu'il y a des comptes à rendre à la fois au gouvernement et à la fois aux déposants.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Marceau : Êtes-vous capables d'aller plus loin sur le type d'information que vous aimeriez qui soit rendu public à chaque année? Moi, je vous donne un exemple de chose que j'ai dite plus tôt cette semaine : je me disais que peut-être qu'il serait intéressant de savoir a posteriori, là, pas ex ante, mais a posteriori de savoir quels sont les tracés qui ont été envisagés puis qu'on nous explique les raisons pour lesquelles un tracé particulier a été préféré plutôt qu'un autre. On se comprend, là? Donc, disons, le gouvernement dit : Moi, j'ai un besoin, je veux avoir un SLR. De son côté, la caisse étudie plusieurs solutions, une, deux, trois, quatre, cinq solutions. Évidemment, ça, au moment de la préparation, c'est confidentiel, là, ça va demeurer entre le gouvernement puis la caisse, mais, a posteriori, moi, je pense que ce serait utile qu'on sache ce qui a été envisagé puis ce qui a été convenu. Je ne sais pas ce que vous en pensez, là, mais ça, c'est une possibilité du type d'information que j'aimerais bien avoir. Mais il y a en a peut-être d'autres, là. Donc, je vous ouvre la porte sur ce que vous aimeriez savoir.

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Oui. Bien, écoutez, je pense que ce qu'il faut considérer... Nous, on est peut-être, je dirais... on se situe dans la première démarche, c'est-à-dire le processus de consultation sur les projets. Donc, à partir du moment où on ouvre sur un processus de consultation où la solution retenue, par exemple, par la caisse est mise au jeu, on peut s'attendre à ce que la réflexion déborde ce projet-là et que, par exemple, s'il y a d'autres tracés qui peuvent être imaginés, ces questions-là soient soulevées.

L'intérêt de la reddition de comptes, c'est davantage sur un projet spécifique, être sûr qu'il y a un suivi dans les étapes de réalisation, sur le financement, sur le fait qu'effectivement les délais sont respectés et que le projet est livré

tel qu'il est prévu à l'entente. Et le processus de reddition de comptes devrait davantage rencontrer ces critères-là, l'autre volet étant davantage traité via la question de la consultation.

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

M. Marceau : O.K. Là, je comprends mieux. Donc, vous voulez qu'au moment où le gouvernement identifie son projet puis que, par exemple, la caisse formule deux, trois, quatre, cinq solutions possibles, à cette étape-là, la population soit consultée. C'est ce que je comprends? O.K., parfait, c'est clair. Puis, quant, effectivement, à la reddition de comptes postérieure à la réalisation du projet puis postérieure à sa mise en service, bien, évidemment, il faut qu'on sache si c'est payant, pas payant, combien ça rapporte, et ainsi de suite. O.K., c'est parfait. C'est très clair.

Je voudrais vous parler des risques. Pour la caisse, évidemment, il y a des risques de deux ordres, là : il y a le risque de construction, là, construire une infrastructure de transport en commun, c'est un nouveau métier pour la caisse, et puis il y a les risques d'opération, c'est-à-dire le risque, là, qui vient avec le fait que l'achalandage pourrait ne pas être au rendez-vous ou le risque qui vient avec le fait que les coûts d'exploitation pourraient être supérieurs à ceux qui avaient été envisagés.

Quand on parle de risque de construction, évidemment, je pense que tout le monde est conscient ici qu'il y a des projets d'infrastructure de transport en commun qui ont coûté plus cher que prévu. Mettons que ça existe au Québec, là, c'est déjà arrivé, O.K.? Et puis, quant au fait qu'il y a des projets de transport en commun ou que des systèmes de transport en commun puissent ne pas faire leurs frais, ça aussi, ça s'est déjà vu au Québec, on va s'entendre là-dessus, je pense, là.

Y a-t-il un risque plutôt qu'un autre qui vous effraie? Y a-t-il un côté particulier qui vous effraie? Puis, le cas échéant, y a-t-il quelque chose qui pourrait être fait pour réduire ces risques-là?

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll, M. Létourneau. Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Bien, moi, je vous dirais que la qualité des analyses... Je ne pense pas qu'il y en ait un plus que l'autre dans la mesure où, comme je vous le disais, on a... je ne dirais pas qu'on a deux chapeaux, mais on a deux préoccupations, c'est-à-dire à la fois celui des déposants puis à la fois celui de l'ensemble des citoyens et des citoyennes. Donc, on va avoir cette préoccupation-là.

Pour la façon de minimiser ces risques-là, la capacité de la caisse de développer une expertise de qualité, la capacité de faire un suivi, la rigueur des ententes avec l'ensemble du processus sont les meilleures garanties pour minimiser l'ensemble des risques. Ça, ça m'apparaît évident, là.

M. Marceau : O.K. Est-ce que je dois aussi comprendre de votre mémoire... Je change de sujet parce qu'on n'a pas beaucoup de temps, là. Est-ce que je dois comprendre de votre mémoire que, tout ce qui concerne la gouvernance des projets, vous trouvez que ce n'est pas assez explicite puis qu'il faudrait en ajouter dans le projet de loi? Est-ce que c'est une compréhension correcte de votre mémoire que de dire ça?

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll, M. Létourneau.

• (16 h 20) •

M. Létourneau (Jacques) : Oui, bien c'est exactement ce qu'on a dit d'entrée de jeu. Et ça pose toute la question du rapport à l'indépendance du conseil d'administration versus les orientations générales du gouvernement, ça pose toute la question de la vérification générale, comme vous l'avez mentionné tantôt avec la réponse de Mme Lacas, puis je vous dirais que, plus fondamentalement, on est toujours dans des questions de transparence. Donc, à partir du moment où le projet est en route, il faut s'assurer que les mécanismes qui sont mis en place pour s'assurer qu'à la fois le projet va être rentable et que le projet va répondre à des besoins identifiés en matière de développement des infrastructures... que ces équilibres-là sont maintenus.

Maintenant, vous l'avez dit tantôt, historiquement, au Québec, il y en a eu, des projets d'intérêt général, publics qui ont planté. Il y en a eu, des bâtiments qui ont été construits puis qui n'ont pas servi nécessairement aux objets pour lesquels ils avaient été identifiés. En même temps, ce qu'on a compris du ministre, c'est qu'avant de se lancer tous azimuts dans la multiplication des projets, il y a là quelque chose de pilote, c'est-à-dire, avec deux projets d'infrastructure qui vont être menés d'un couvert à l'autre en s'assurant justement qu'on est capable à la fois de rencontrer les exigences des actionnaires qui mettent leur argent dans des régimes de retraite qui sont gérés par la Caisse de dépôt et que les objectifs poursuivis par le gouvernement ou encore par les instances de décision régionales... Parce que ça, je pense que c'est important que la filiale de la caisse dans la région de Montréal le fasse en toute ouverture avec l'Agence métropolitaine de transport, elle ne peut pas développer sans aucune considération sur la façon de concevoir le développement du transport de façon plus générale dans la région de Montréal. Alors, moi, je pense qu'à partir du moment où on est capable de bien baliser ces questions-là dans le projet de loi, après, ça va être une question de suivi puis de reddition de comptes.

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

M. Marceau : Parfait. Peut-être laisser mon collègue de Sanguinet... Merci pour vos réponses.

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

M. Therrien : Merci, M. le Président. On vous souhaite la bienvenue. Merci de votre présence. Très intéressant.

Écoutez, moi, j'aimerais d'abord vous laisser la chance de parler de qu'est-ce que vous connaissez bien : les relations de travail. Je n'arrête pas de penser à ça depuis que vous avez fait l'exposé. Au début, vous parliez justement que vous représentiez une partie des travailleurs dans ce secteur-là. Comment vous percevez le fait qu'on aurait, par exemple, là, à Montréal, là... On va simplifier l'analyse, si on veut, là. À Montréal, vous avez des gens qui travaillent actuellement dans les transports en commun, et tu aurais, mettons, le SLR et tu aurais l'autre projet, là, de l'Ouest qui seraient entre les mains de la Caisse de dépôt et placement. Comment vous voyez ça, l'arrivée d'un nouvel employeur dans les relations de travail, dans la concordance des différentes conditions de travail entre ceux qui sont dans le réseau de transport, là, traditionnel et ceux qui seraient gérés par la Caisse de dépôt? Est-ce que vous vous êtes fait une tête là-dessus? Avez-vous une idée comment ça pourrait évoluer?

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

M. Létourneau (Jacques) : Bien, à partir du moment où il y a construction et surtout mise en opération, donc opérationnalisation du projet, bien les lois du travail sont les mêmes pour tout le monde, qu'on soit un employé du secteur public, parapublic ou du secteur privé, et, dans ce sens-là, bien entendu qu'on va souhaiter la syndicalisation des travailleurs qui vont se retrouver dans ces créneaux de projet développé. Et les lois du travail vont s'appliquer au même titre qu'elles s'appliquent tant chez un employeur du secteur privé ou un employeur du secteur public.

Évidemment, à partir du moment où il y a une expertise qui est développée de façon parapublique, notamment dans la mise en place des infrastructures de transport en commun, si on avait un choix à faire demain matin et que la Caisse de dépôt se départisse d'un projet comme celui-là, on serait probablement les premiers à dire de rapatrier une infrastructure aussi essentielle dans le giron ou dans le sillage du secteur public. Maintenant, on comprend très bien qu'avec les orientations actuelles du gouvernement du Québec, qui ne sont pas nécessairement portées vers du développement public mais plutôt l'inverse, ce serait assez étonnant que le gouvernement actuel se porte acquéreur, mais ça, l'avenir nous le dira. Puis les gouvernements ne sont pas éternels, donc...

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

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je m'en allais en rajouter, mais je pense que vous avez fait un beau portrait de la situation du gouvernement actuel.

Écoutez, par rapport à la Caisse de dépôt, là, je voulais vous parler de ça également, d'une vente probable. La Caisse de dépôt, elle, elle tient... elle possède cette ligne-là, ce transport en commun là, il y a possibilité de vente, il n'y a rien qui empêcherait, là, la Caisse de dépôt de vendre à des privés, et c'est là que vous, vous dites que, dans les relations de travail, entre autres, mais aussi au niveau de la qualité des services puis au niveau des tarifs, là, à ce moment-là, on commence à s'éloigner beaucoup, beaucoup de la gestion, entre guillemets, là, publique ou institutionnelle, là. Alors, comment vous percevez ça, vous? Puis est-ce qu'on ne devrait pas encadrer, justement, les actions de la Caisse de dépôt pour qu'elle soit obligée de vendre, si elle désire, au public?

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

M. Létourneau (Jacques) : Bien oui, c'est pour ça qu'on mentionnait d'entrée de jeu que la consultation aux origines mêmes du projet nous apparaît assez importante, parce qu'à partir du moment où la filiale se développe puis que le projet s'articule sur une période x de temps, bien, on sait très bien que le risque que cette infrastructure-là, par exemple, de transport soit transférée vers des intérêts privés, ça va poser la question, évidemment, des conditions de travail puis ça va aussi poser la question de l'accessibilité aux services. Donc, c'est pour ça que nous, on dit : Avant d'aller de l'avant avec un projet, on pense qu'on doit le soumettre effectivement au débat public, en étant tout à fait conscients que, dans sa finalité, il pourrait éventuellement être repris complètement par le secteur privé. Mais, dans l'histoire du mouvement syndical au Québec, des transferts puis des sous-traitances, des transitions puis des privatisations, en vertu de ce qui existe dans les lois du travail, on a joué souvent là-dedans, là, tu sais, ce n'est pas quelque chose qui est complètement nouveau pour nous, là.

Le Président (M. Bernier) : Il vous reste une minute, monsieur...

M. Therrien : Une minute? Bien, écoutez, très, très rapidement, là, il me resterait une minute. L'expertise, la Caisse de dépôt et placement s'est plantée avec les papiers commerciaux. À la seconde où est-ce qu'ils sont sortis de leur zone de confort dans leurs stratégies de placement, ils ont perdu 40 milliards. Ils se sont refait une beauté, là, parce que c'est sûr qu'en 2009 ou 2010, là, après ça, on ne serait pas ici à en discuter, là, parce que les gens trouvaient que la Caisse de dépôt, là, avait outrepassé son expertise à l'intérieur du papier commercial. Est-ce qu'il n'y a pas des risques que ça se reproduise dans un autre domaine où ils n'ont pas d'expertise?

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

M. Létourneau (Jacques) : Bien, c'est parce que le problème des papiers commerciaux s'est posé dans un contexte où on avait non seulement utilisé une voie stratégique d'investissement qui était quand même, je dirais, paramétrée

dans le capital financier mondial... Et, quand ça a planté, tout le monde a planté, là, tu sais. C'est vrai que la catastrophe a été assez dure à prendre du côté de la Caisse de dépôt. Mais, dans le cas des infrastructures, moi, je pense que ça nous oblige à être doublement vigilants, justement pour s'assurer, à partir du moment où on développe des projets comme ceux-là, effectivement, que les rendements vont être au rendez-vous, pour éviter justement de développer des éléphants blancs, pour éviter de reproduire ce que malheureusement on a déjà reproduit dans d'autres contextes de développement d'infrastructure. Vous avez raison de le soulever, là.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Messieurs dames, merci d'être là. Je veux revenir un peu sur ce que mon collègue vous a posé comme questions. Vous dites à la page 9 de votre mémoire, et je lis : «Néanmoins, nous trouvons préoccupant qu'il n'y ait aucune exigence quant à ces éventuels acquéreurs.» On parle peut-être de vente possible un jour, là, de ces actifs. «Les répercussions d'une vente d'actif relié à une infrastructure d'intérêt public, telle la liaison du nouveau pont Champlain, doivent être pleinement prises en compte par le gouvernement.» Mais tantôt vous avez dit, à la question de mon collègue... Au-delà, là, d'une consultation publique, est-ce que vous avez des recommandations à nous faire qui pourraient être incluses dans le contrat entre la caisse et le gouvernement?

Le Président (M. Bernier) : Mme Carroll.

Mme Carroll (Judith) : Bien, peut-être indiquer, là... Quand on parlait de le faire dans la consultation, on pense que cette question-là doit être mise au jeu, c'est-à-dire que les infrastructures ou les projets d'infrastructure retenus ne doivent pas être des infrastructures pour lesquelles le fait de les revendre par la suite poserait des problèmes, je dirais, stratégiques, par exemple, pour le Québec. Donc, il ne faudrait pas que le gouvernement confie à la caisse la mise en place d'une infrastructure où on conviendrait tous que celle-ci ne devrait pas faire l'objet d'une vente.

Pour la suite des choses, ce qu'on constate, dans le projet de loi, c'est qu'il y a déjà des obligations, c'est-à-dire vendre à la juste valeur marchande. Là, on pense qu'il y a peut-être des précisions qui pourraient être apportées sur les modalités de détermination de cette juste valeur marchande là. Et on comprend que le gouvernement aurait aussi le choix de la première offre. Donc, il y a quand même des balises pour les projets où une vente éventuelle pourrait être envisagée, mais il faut dès le départ se poser cette question-là des conséquences de la vente d'une infrastructure, avant même de mettre en place ce projet-là.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Dans la même page, là, dans le premier paragraphe, vous dites : «Dans ce projet, le gouvernement doit respecter ses engagements envers la population québécoise en s'assurant que ce futur système de transport en commun demeure accessible.» Vous parlez de tarifs?

M. Létourneau (Jacques) : Oui.

M. Bonnardel : Vous êtes conscients que, dans le document, entre le gouvernement et la Caisse de dépôt, on dit que le gouvernement n'ait jamais le pouvoir d'orienter les politiques financières ou administratives. Donc là, on dit d'un côté : Le gouvernement... la caisse doit être indépendante. Là, vous dites : Il faudrait peut-être que le gouvernement se dise... Parce qu'on est tous conscients, vous l'avez mentionné tantôt, la caisse doit aller chercher du rendement, minimum 7 %, pour assurer la pérennité de ses régimes; de l'autre côté, je reviens sur les mêmes questions qu'hier, là, mais la STM, transport public qui existe depuis longtemps, qu'on souhaite accessible à de plus en plus de monde. Puis là est-ce que les deux sont complémentaires?

Je pourrais vous poser deux questions. Vous me dites : Là, on veut que le gouvernement s'assure que le tarif soit peut-être le plus bas possible pour qu'il y ait le plus de monde. Est-ce que la STM et un futur opérateur de la caisse peuvent être compatibles les deux ensemble ou est-ce que... Et je pousse plus loin. Vous avez entendu le maire Labeaume hier qui a dit : Moi, si on arrive à Québec, qu'on met un SRB, un service rapide par bus, on met le RTC, on repart à zéro puis on met une nouvelle entité. Alors, voyez-vous, là, il y a peut-être deux, trois questions que je vous pose en même temps, là. Les tarifs, est-ce que ça peut être complémentaire, les deux? Est-ce que la STM et la caisse peuvent fonctionner les deux ensemble? Comment vous voyez ça... ou est-ce qu'on devrait repartir à zéro complètement parce que... Est-ce qu'on devrait dire à la caisse : Bien, écoute, si tu veux fonctionner dans ce contexte... Bien, la STM, on va les recevoir tantôt, c'est indéniable qu'on va leur poser la question. Vous voyez ça comment, vous, tout ça ensemble, là?

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

• (16 h 30) •

M. Létourneau (Jacques) : Bien, c'est le premier point qu'on a soulevé dans la présentation, c'est-à-dire que l'équilibre entre les deux est fragile. Et, même s'il n'y a pas apparence de contradiction, c'est clair qu'à partir du moment où le mandat de la Caisse de dépôt, c'est d'aller chercher les meilleurs rendements... On a compris de M. Sabia que les meilleurs rendements ne passaient pas uniquement que par la question de la tarification. Et, si je reprends l'exemple qui a été donné par l'opposition il y a quelques jours, le meilleur tarif pour être capable d'être accessible à tout le monde, ce serait zéro. Ça, c'est clair que la caisse n'ira pas dans cette direction-là, il n'y a personne qui va dans cette direction-là,

mais en même temps on va avoir aussi le souci à la fois d'un rendement de qualité mais d'un service qui est accessible à la population. Alors, est-ce qu'il y a des grilles de tarification qui sont prévues au projet de loi? Est-ce qu'il y a des grilles de tarification qui sont prévues dans la réglementation?

Chose qui est certaine, c'est qu'il faut qu'on trouve les mécanismes pour s'assurer que l'équilibre est maintenu. Et la question est doublement pertinente quand vous la posez de cette façon-là, surtout quand la Caisse de dépôt, par sa filiale, à un moment donné, se départit et vend cette infrastructure-là, par exemple, au privé, où, là, la question des rendements vient de se poser absolument de façon différente, pour le secteur privé, puis la question de la tarification va aussi se poser dans d'autres termes. Donc, on reconnaît qu'il y a là quelque chose de suffisamment important pour s'assurer que les mécanismes soient les plus clairs possible, pour éviter justement ce genre de dérapage.

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

M. Spénard : Merci, M. le Président. Bienvenue, monsieur et mesdames. Moi, j'ai trouvé dans votre mémoire un aspect assez intéressant auquel le ministre a répondu par son article 1, qui dit qu'elle «agit en toute indépendance dans sa gestion administrative et dans la gestion de ses placements». La caisse, la gouvernance de la Caisse de dépôt et de placement... Et je pense que... vous soulevez un point qui m'apparaît en tout cas très délicat lorsque vous dites : «Cette prudence légale nous apparaît insuffisante, compte tenu des enjeux soulevés. La direction de la caisse, tout comme son conseil d'administration, ne pourra rester totalement insensible aux pressions gouvernementales», parce que c'est le gouvernement qui nomme ces personnes-là et qui peut les démettre de ces fonctions. Moi, je ne sais pas, mais avez-vous quelque chose pour essayer de nous rassurer puis de dire quelle sera... Parce qu'on le voit, les exemples ne manquent pas, là. Que ce soit l'Hydro-Québec, que ce soit la Régie de l'énergie, quand le gouvernement décide d'une chose, bien il passe une loi puis il agit, même si ces sociétés d'État là sont supposées d'être autonomes et indépendantes. On n'a qu'à penser à la Régie de l'énergie qui disait de retourner les trop-perçus à la population et que le gouvernement passe une loi pour l'atteinte de l'équilibre budgétaire et décide de garder les trop-perçus, la question a été soulevée ce matin au premier ministre.

Comment qu'on pourrait s'assurer, d'après vous, que ça demeure totalement... Est-ce que, dans la nomination des hauts dirigeants de la caisse, il y a toujours lieu que ce soit le gouvernement qui les nomme, ou on peut aller par concours public, ou on peut aller... Ça s'affiche-tu, ça, un président-directeur général de la Caisse de dépôt et de placement, dans le journal, puis qu'on fasse un... qu'on aille chercher quelqu'un comme ça? Comment ça pourrait se passer, d'après vous, pour assurer une totale indépendance? Parce que moi, je trouve que vous avez soulevé un point, là, qui est très sensible, à mes oreilles.

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

M. Létourneau (Jacques) : Oui. Bien, moi, je pense qu'il faut que le gouvernement maintienne la nomination des membres du conseil d'administration de la Caisse de dépôt. Pour nous, ça ne nous pose pas de problème. Ce que l'on soulève, c'est qu'à partir du moment où la Caisse de dépôt passe d'investisseur à développeur puis à opérationnalisateur, hein, en tout cas, qu'elle...

Une voix : ...

M. Létourneau (Jacques) : ...opérateur, bon, voilà, constructeur puis opérateur, bon, alors, à partir de ce moment-là où on élargit la mission de par sa filiale, dans un contexte où l'institution n'est pas indépendante de ce qui se passe dans la société québécoise puis donc elle n'est pas imperméable, justement, aux orientations politiques d'un gouvernement, on lève le «flag» en disant : Il faut justement s'assurer que la caisse et sa filiale ou ses filiales ne deviennent pas un dépositaire du gouvernement du Québec par rapport aux orientations générales en matière de développement économique et de priorités.

Donc, on a soulevé la question du Vérificateur général, on a soulevé la question de la consultation publique en amont des projets et des choix qui sont faits, justement, quand on décide de transférer ou de demander à la caisse d'envisager le développement d'une infrastructure comme celui-là, et je pense que, dans l'élaboration du projet de loi... S'il y a d'autres mécanismes qu'on peut développer pour s'assurer de cette indépendance-là, moi, je pense que ce sera la meilleure des choses à faire.

Maintenant, je pense quand même que le gouvernement doit conserver cette responsabilité-là de nommer les membres du conseil d'administration de la Caisse de dépôt. Je ne vois pas d'autre chemin plus, disons, neutre que celui-là pour assurer l'indépendance d'une organisation. Même à partir du moment que le gouvernement devient, avec la Caisse de dépôt et ses filiales, une forme de dépositaire de développement de projets d'infrastructure, ça introduit une nouvelle notion qui nous oblige justement à la prudence.

Le Président (M. Bernier) : Merci. 30 secondes.

M. Spénard : 30 secondes? Il y a juste madame qui avait soulevé le rapport... C'est vrai qu'elle ne pourra pas agir... la Caisse de dépôt ne pourra pas agir seule sur le tronçon, mettons, du Train de l'Ouest, il va falloir qu'il y ait des interconnexions un peu partout, qu'on parte, qu'on aille dans l'ouest, qu'on se rende à l'est. Alors, j'aimerais ça vous entendre. La participation des agences métropolitaines de transport, ou de la ville de Montréal, ou tout ça, est-ce qu'elle devrait faire partie prenante de cette entente-là?

Le Président (M. Bernier) : Répondez... Je vous donne 30 secondes pour répondre, allez-y.

Mme Carroll (Judith) : Merci. Je ne peux pas vous dire si elles doivent être partie prenante parce qu'en même temps elles ne sont pas contractuelles. Ce qu'on dit, c'est que, dans l'élaboration des projets, la question d'avoir une planification intégrée qui assure une cohésion avec l'ensemble des intervenants dans ces projets-là est une condition nécessaire à leur réussite, donc il va falloir qu'on ait cette perspective-là intégrée.

Et je vais prendre le 15 secondes qu'il reste pour vous indiquer que nous, on comprend du projet de loi que les questions de tarification ne seront pas obligatoirement incluses aux ententes, et ça, c'est une préoccupation parce que la loi aurait le mérite d'être précisée si on veut effectivement lui donner le sens que le ministre lui donnait, c'est-à-dire que les ententes doivent inclure les tarifications et les grilles de tarification dans le futur, et non pas laisser à la caisse le soin de déterminer postérieurement ou encore beaucoup plus à moyen ou long terme.

Le Président (M. Bernier) : Merci beaucoup, Mme Carroll, merci, M. Létourneau, merci, Mme Lacas, de votre participation à la Commission des finances publiques.

Je vais suspendre quelques instants afin de permettre à la Fédération des chambres de commerce du Québec de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 37)

(Reprise à 16 h 41)

Le Président (M. Bernier) : Alors, nous reprenons nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, nous avons le plaisir de recevoir la Fédération des chambres de commerce du Québec, Mme Françoise Bertrand, présidente-directrice générale — bienvenue, madame — et M. Stéphane Forget, vice-président. La parole est à vous pour votre présentation.

Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ)

Mme Bertrand (Françoise) : Merci. Bonjour. Merci beaucoup de nous recevoir. À nouveau, je redis que nous représentons 60 000 entreprises, 150 000 gens d'affaires qui sont sur tout le territoire du Québec dans plusieurs secteurs d'activité, dont, bien sûr, impliqués dans les infrastructures au Québec.

Alors, pour nous, d'entrée de jeu, je pense qu'il faut vous dire que la FCCQ a accueilli positivement l'entente commerciale entre le gouvernement et la caisse rendue publique le 13 janvier dernier. C'est le même accueil positif que nous exprimons à l'égard du projet de loi n° 38 qui vient concrétiser dans la législation la réalisation par la caisse d'activités d'investissement en matière d'infrastructures.

L'entente propose un modèle, selon nous, inédit — au Québec du moins — pour financer, construire et exploiter des infrastructures publiques. Ce modèle hybride partage certaines caractéristiques avec le modèle traditionnel de réalisation en régie et d'autres avec les partenariats public-privé.

Ici comme dans plusieurs cas d'investissement au Québec, la caisse doit trouver le juste équilibre entre son mandat premier d'obtenir le meilleur rendement pour ses déposants et celui de contribuer au développement économique du Québec. Ainsi, la FCCQ aborde ce projet de loi selon deux perspectives, à savoir le rôle central des infrastructures de transport de qualité dans le développement économique et la recherche continue du meilleur rendement possible sur les actifs des régimes sous sa gestion tout en établissant les conditions les plus favorables pour gérer les risques inhérents à chaque catégorie de placement. Notre préoccupation est de mettre en convergence ces deux perspectives. Ainsi, autant nous sommes enthousiastes à l'égard du potentiel qu'offre le concept à l'origine du p.l. n° 38, autant nous nous devons, comme collectivité, d'être bien au fait des défis qu'il recèle afin de mitiger les risques propres au concept et en maximiser les chances de succès.

Permettez-nous d'attirer votre attention sur quelques considérations intrinsèques au modèle proposé.

Plus d'infrastructures. L'entente permet de réaliser davantage de projets d'infrastructure sans impacter la dette du gouvernement, réduisant d'autant la somme que le gouvernement devrait autrement emprunter sur les marchés.

Deux, gestion du risque et du rendement. La caisse devra juguler plusieurs risques, dont elle a l'expertise pour plusieurs. Toutefois, le caractère inédit provient du fait que la caisse sera en relation d'affaires avec son mandataire, soulevant une préoccupation sur sa capacité à avoir les coudées franches à l'instar de ce que l'on retrouve dans une relation commerciale usuelle. Le premier rempart de protection contre ce problème potentiel sera certainement la possibilité d'avoir des partenaires privés, car leur présence constituera une forme de contrepoids et, conséquemment, de protection pour les déposants.

Le coût du financement. À cet égard, nous croyons que les différents paramètres de la caisse lui assurent une position favorable sur le marché des emprunts qui devrait résulter en une réduction du coût de financement.

Un virage observé par les caisses de retraite en faveur des infrastructures. En effet, de nombreux gestionnaires de caisse de retraite à l'échelle canadienne et internationale ont augmenté la part de leur portefeuille placée dans les infrastructures. En cela, la caisse s'inscrit dans une tendance de l'industrie. Selon Moody's, même en augmentant la part de ses actifs placés en infrastructures, la caisse se trouve en meilleure position relative que ses pairs pour absorber le risque de liquidité accru inhérent aux placements alternatifs.

C'est un modèle économique permettant l'intégration de la rémunération des risques. En effet, le modèle proposé pose comme exigence de déterminer le modèle économique et un montage financier de chaque projet lui permettant de

procurer les rendements attendus pour ses déposants tout en assumant une saine gestion du risque. Ces aspects du modèle sont très avantageux, selon nous, et rassurants, car ils obligeront les décideurs à intégrer dans le modèle économique une rémunération normale pour les différents risques qu'assumera la caisse en tant que promoteur. Conséquemment, compte tenu des propriétaires, c'est-à-dire les déposants de la caisse — en l'occurrence nous-mêmes — on peut espérer que l'idée même d'un rendement en contrepartie de la prise de risque passe mieux auprès du segment de la population qui est réfractaire à la notion de profit, car les profits générés contribueront à garnir le bas de laine des Québécois.

Péage et autres tarifs. La prévention s'impose. Selon le modèle avec la caisse, le modèle économique reposera sur une contribution des usagers sous forme d'un tarif ou d'un péage, comme dans le cas d'un système de transport collectif ou d'une autoroute. Cette source de revenus complétera, selon le cas, les autres sources de financement que sont la captation de la valeur foncière, l'aide budgétaire au transport collectif et les subventions aux infrastructures.

À plusieurs égards, les intérêts de la caisse pourront entrer en conflit avec le comportement naturel du gouvernement, à savoir d'appuyer l'opposition possible des usagers à une hausse de tarifs. Plusieurs moyens peuvent atténuer ces dangers. Un premier rempart contre ce risque politique est la présence obligatoire dans l'actionnariat de la société opérante d'un ou plusieurs partenaires. Un second rempart est constitué par le contrat qui liera le gouvernement et la caisse pour chaque projet, ce contrat devra prévoir clairement les conditions et les modalités régissant la hausse de tarifs. Un troisième, c'est la transparence au départ obligeant la caisse à rendre public ce cadre tarifaire; ce dernier devrait expliquer alors les scénarios d'augmentation des tarifs — par sa boule de cristal. Enfin, un quatrième serait la mise en place de mesures de compensation, tel que prévu dans l'entente, «advenant des changements tels [les] modifications aux lois, en cas de force majeure ou d'expropriation, des modifications aux conditions reliées à l'émission ou à l'obtention de permis». Dans le même esprit, pour protéger les déposants contre le risque politique, le p.l. n° 38 devrait préciser que les contrats de concession devront contenir une disposition par laquelle le gouvernement s'obligerait à compenser la caisse s'il lui demande de renoncer à une augmentation du tarif prévue dans le cadre tarifaire original.

Budgétisation : précieuse autonomie de la caisse. Notre histoire récente des dépassements de coûts, liés notamment à une sous-estimation du coût des projets, et les leçons que l'on en a tirées seront sauvegardées par la plus grande autonomie de la caisse versus d'autres entités publiques. L'indépendance formelle de la caisse, renforcée par l'article 1 du p.l. n° 38, la rendra moins vulnérable aux dérapages, que nous souhaitons tous éviter.

L'indépendance de la caisse versus le gouvernement. Tous conviennent de l'importance des garde-fous dans le p.l. n° 38 qui protégeront les déposants de la caisse contre un éventuel gouvernement qui lui demanderait avec insistance de réaliser un projet politiquement rentable ou qui servirait une quelconque politique industrielle mais qui serait fondé sur une tarification insuffisante, un rendement insuffisant ou une prévision d'achalandage ou un choix technologique discutable. L'entente convenue et le p.l. n° 38 contiennent trois garde-fous qui protègent l'indépendance de la caisse, soit les articles 1 et 11 du projet de loi, de même que l'article qui stipule que «les paramètres principaux du projet seront présentés dans un document qui sera accepté conjointement par le gouvernement et la caisse».

En sus des garde-fous et de la confiance implicite, le dernier garde-fou qu'il convient alors de mettre en place, c'est une obligation de transparence. À l'heure actuelle, le coût et la valeur marchande des placements traditionnels de la caisse en actions et en obligations sont rendus publics, de sorte qu'il est possible d'évaluer la justesse de chaque décision. Il doit en être de même pour les placements alternatifs comme les infrastructures réalisées en mode public-public. Pour ce faire, les résultats financiers de chaque société opérante créée par la Caisse Infrastructures doivent être rendus publics. Les résultats financiers de chaque projet d'infrastructure ne devront pas être amalgamés avec ceux d'un portefeuille de projets, car cela permettrait de dissimuler les projets perdants dans un résultat positif plus englobant.

• (16 h 50) •

L'expertise de la caisse. La construction et l'exploitation d'infrastructures nécessitent de grandes compétences dans quatre métiers distincts : investisseur, constructeur, exploitant et développeur immobilier. À ce chapitre, la caisse a su démontrer un savoir-faire, autant à titre d'investisseur que d'exploitant immobilier. Toutefois, l'un des défis réside dans les aspects de constructeur et exploitant. Malgré son expérience significative dans la gouvernance de sociétés chargées de construire ou d'exploiter des projets d'infrastructure, la caisse n'a pas eu la responsabilité directe ou opérationnelle de fonctions associées à leur construction ou leur exploitation. Elle devra donc acquérir des compétences dans ces métiers et mettre en place une équipe à cette fin. Elle devra surtout s'associer, comme elle l'a fait ailleurs, à des sociétés dont la construction et/ou l'exploitation constituent le cœur de métier. Cette division du travail est normale et même souhaitable.

En conclusion, c'est un projet à réussir. Par ses deux missions et ses résultats, la caisse joue un rôle important dans l'économie du Québec. C'est une institution à protéger, maintenant et dans le futur, en faisant abstraction des individus qui sont en poste à la caisse et au gouvernement.

Protéger ne signifie pas empêcher de développer — plusieurs environnementalistes devraient relire cette phrase. L'entente et le p.l. n° 38 proposent une voie de développement pour la caisse dans laquelle nous croyons. La FCCQ les appuie pour les raisons évoquées dans notre mémoire, lesquelles devront établir les meilleures conditions pour le succès de cette entreprise, et ce, au bénéfice du développement économique du Québec.

Le Président (M. Bernier) : Merci beaucoup, Mme Bertrand. Merci de votre présentation. M. le ministre, nous allons débiter nos échanges.

M. Leitão : Très bien. Merci, M. le Président. Merci... Excusez-moi. Mme Bertrand, monsieur... (Interruption) Excusez-moi, je suis complètement... J'ai du thé mais chaud. J'allais me brûler, c'est pire encore. O.K., bon, ça va mieux. Merci d'être là. Merci d'être là, merci de partager avec nous vos réflexions au sujet de ce projet de loi et de cette nouvelle entente qui, à notre avis, est quand même assez originale et prometteuse pour l'avenir du Québec.

Juste un petit commentaire. Dans votre mémoire, vous ressortez un problème potentiel en disant — je suis à la page 5 — que l'entente limite le... que le projet de loi limite la participation de la caisse à 51 %. Ce n'est pas tout à fait ça. La caisse, tous les projets au Québec peuvent aller jusqu'à 100 %, donc, les projets, jusqu'à 100 %. Donc, ça, c'est juste ça.

Maintenant, la question de l'indépendance de la Caisse de dépôt, vous avez soulevé... et beaucoup d'autres personnes, beaucoup d'autres groupes qui sont venus ici ont aussi soulevé cette même question. Nous avons mis dans notre article 1, je pense, un libellé qui est assez clair à cet égard-là. Est-ce que c'est quelque chose qui vous rassure ou est-ce que vous suggéreriez quelque chose de plus direct, quelque chose de différent? Parce que nous sommes tous d'accord que d'assurer et de clarifier cette indépendance de la caisse est absolument nécessaire, nous pensons que nous l'avons bien fait avec l'article 1, mais quelle est votre opinion là-dessus?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Bien, écoutez... Et je pense que notre mémoire redit l'importance de cette indépendance. Il nous semble que les articles 1 et 11 du projet de loi puis les paramètres principaux sont l'indication, là, d'une réelle volonté. On n'a pas proposé de mesure additionnelle, mais, certainement, si au rythme des consultations que vous faites actuellement en commission parlementaire de bonnes suggestions... qui ne viendraient pas entacher l'esprit et ce qu'on cherche à accomplir par ailleurs mais qui viendraient dans le même esprit ajouter aux garde-fous, certainement qu'on serait accueillants.

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

M. Leitão : Merci. Un autre aspect qui est important, et vous l'avez soulevé, et beaucoup d'autres participants à la commission l'ont soulevé aussi, c'est la question de la tarification. Bien sûr que c'est un peu théorique mais en même temps très important, bien sûr, théorique dans le sens où, à ce stade-ci, c'est difficile de dire quelle tarification va être utilisée, parce qu'il va falloir d'abord bien étudier le projet avant de pouvoir faire ça. Mais, selon vous... Et, dans votre mémoire, vous faites allusion à plusieurs modèles. Selon vous, quel serait le modèle le plus approprié? Une fois que le tarif initial a été déterminé de façon commerciale, rentable, tout ça, quel mécanisme est-ce que vous entrevoyez, mécanisme d'indexation, mécanisme d'augmentation, dans le futur? Quel mécanisme vous semblerait efficace et acceptable?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Je vais laisser la parole à mon collègue le vice-président Stratégie et affaires économiques, et qui a une expérience dans les transports publics en plus.

Puis là-dessus on a beaucoup discuté, à la fédération, sur ce point-là. Je pense qu'il faut dire d'entrée de jeu que... J'ai fait une blague, là, en présentant le mémoire, tout à l'heure, en disant : S'ils ont une bonne boule de cristal. On sait bien que, hein, il y a toutes sortes d'éléments. Là, nous, on a dit : Il faut qu'en amont, autant que faire se peut, la caisse puisse présenter dans son modèle comment ils entendent les choses, en même temps que, si on dit, par exemple, 10 % ou 12 %, bien ça pourrait être assez pour créer, évidemment, le tollé, qui empêcherait le projet de se faire. Donc, oui, de la consultation avec le plus de transparence, mais en même temps il ne faut pas générer ce qui pourrait être d'emblée l'opposition. Et nous avons discuté de cette question en se disant aussi que, dans la mesure où il y a une alternative, ce n'est pas la seule route possible ou ce n'est pas le seul moyen possible, on peut tolérer une indexation, probablement, plus importante qu'on le ferait, par exemple, sur le métro de Montréal, quand on pense SLR versus le métro de Montréal.

Mais je laisse mon collègue, qui est un meilleur défenseur de la dimension...

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

M. Forget (Stéphane) : Merci. Bien, de toute évidence, pour ajouter à ce que Mme Bertrand vient de mentionner, dans le secteur du transport collectif, évidemment, la mobilité et la fluidité sont deux éléments extrêmement importants, et je pense que la caisse aura assurément à considérer l'achalandage dans son modèle économique. Et, sans un achalandage soutenu, le modèle économique a moins de valeur, donc la tarification va inévitablement devoir tenir compte du fait que ça va nécessiter un achalandage intéressant.

Ce que les usagers cherchent, évidemment, c'est la rapidité et le confort, et il y a... l'élasticité prise, dis-je, pardon, on le relie à ça. Ça, je pense que ce sera assurément à considérer.

Ce qu'on mentionnait aussi, c'est : Comment on va arriver à faire une forme d'intégration tarifaire avec les autres modes de transport collectif, les modes publics, évidemment, et d'autres modes privés? Alors, je pense qu'il y aura une adéquation à faire entre les deux.

Mais assurément que, si on est un exploitant, l'importance de l'achalandage, pour que le modèle d'affaires tienne, va faire en sorte que la caisse va devoir avoir des tarifs qui soient peut-être un peu plus élevés mais compétitifs ou, comme l'a dit Mme Bertrand, assurément abordables. Donc, je ne pense pas qu'il y ait de formule magique, mais je pense que la meilleure garantie, pour l'utilisateur ou le client, bien ça va être inévitablement le besoin d'avoir un certain achalandage.

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

M. Leitão : Merci. Donc, ce que je semble comprendre de vos propos, c'est que ça serait pas mal peu pratique de considérer, dans un projet de loi, d'inclure des directives très directes, contraignantes sur l'établissement de tarifs sur une période de 30 ans, 40 ans, 50 ans. Est-ce que c'est ce que je...

Mme Bertrand (Françoise) : En effet, on dit...

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Merci. On dit : Au fond, c'est une proposition d'affaires qui va être faite, et, dans la mesure où c'est une proposition d'affaires, ça nous prend une clientèle, mais il faut que ce soit abordable, et ce n'est pas la même mission qu'un transport public qui se doit d'être accessible à tous. Alors, c'est cette sensibilité-là que les gens d'affaires doivent faire, et, si on met dans un texte de loi trop précisément, bien on vient interférer de façon probablement induite. C'est peut-être des balises qu'on doit y mettre, mais on ne peut pas dire : Voici comment vous devez augmenter, ou diminuer, ou stagner. En tout cas, pas de gel. Ça, c'est sûr.

M. Leitão : Merci...

(Interruption)

Le Président (M. Bernier) : Oui, on peut continuer quelques minutes. On va traverser pour un vote.

M. Leitão : Nous sommes appelés à remplir notre devoir de parlementaires.

Le Président (M. Bernier) : Donc, je vais suspendre les travaux le temps que les parlementaires puissent aller voter. Je suspends.

(Suspension de la séance à 17 heures)

(Reprise à 17 h 20)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Donc, M. le ministre, la parole était à vous.

M. Leitão : C'est ça. Merci beaucoup, M. le Président. Je laisserais la parole à mon collègue le député de Pontiac.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Pontiac, allez-y.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Je vous remercie, Mme Bertrand, M. Forget, pour votre présence mais pour votre mémoire, qui de toute évidence était bien réfléchi et très à point.

Il y a quelques questions qui de toute évidence vous intéressent particulièrement, la question de l'indépendance de la caisse, évidemment, au titre d'investisseur mais au titre d'exploitant aussi. Vous faites référence beaucoup à des cas passés au Québec ou ailleurs. Si je regarde le tableau que vous avez la page 10, vous parlez de vulnérabilité possible. Et là je vais citer le petit paragraphe rapide, là : «D'une part, on peut difficilement imaginer la caisse résister à une demande pressante du gouvernement à l'effet de rouvrir un contrat.» Là, vous parlez de tarifs éventuels et de pression de la part du gouvernement d'augmenter moins rapidement les tarifs éventuellement. Pouvez-vous me préciser le fond de votre pensée là-dessus? Est-ce que vous voyez un réel problème qui peut se présenter?

Mme Bertrand (Françoise) : ...

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Pardon. Merci, M. le Président. Alors, ce qu'on dit, c'est : Il faut les garde-fous nécessaires parce que, si on ne les a pas, on sait que c'est très tentant. C'est une relation, quand même, qui n'est pas quotidienne, mais ça demeure quand même un actionnaire important. On le voit par la législation, il y a toujours possibilité de faire des choses. La relation existe entre le gouvernement et la caisse, et, tout en ayant confiance aux uns et aux autres, on pense que c'est une nécessaire délimitation qui doit être faite parce que c'est tentant, à la veille d'élections, je veux dire, pour mille raisons, bonnes ou moins bonnes, que finalement ce ne sera plus des décisions d'affaires. Et, nous, ce qui nous porte ici, c'est de dire : La Caisse de dépôt, c'est important dans sa mission, le développement économique et puis, évidemment, faire fructifier les actifs des Québécois, mais il faut que ses décisions soient des décisions d'affaires et non pas des décisions d'ordre politique. C'est ce qui nous anime dans ce commentaire-là.

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

M. Forget (Stéphane) : Oui. Une raison aussi pour laquelle on parle de l'importance de la transparence, que le modèle économique qui va être développé dans les scénarios qui seront proposés au gouvernement... bien, que ces modèles économiques là soient bien... soient connus d'avance, évidemment, dans la mesure du possible, on a parlé de la tarification un petit peu plus tôt, mais la transparence, dans un premier temps, va aussi faire en sorte que, quand le gouvernement va prendre des décisions, bien on va savoir en connaissance de cause les décisions qu'on prend.

Le deuxième élément qui nous apparaît important... On a parlé de compensation. Si à un moment donné le gouvernement décide, après que les projets soient en place, de demander des modifications à la caisse, bien, pour la protection des déposants, le gouvernement devrait être en mesure de compenser la caisse à ce moment-là. Et, dans ce contexte-là, bien ça aussi, c'est un garde-fou important contre des décisions que le gouvernement pourrait vouloir prendre, compte tenu des impacts économiques qu'elles auraient.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Vous citez, et c'est un cas que je ne connais pas très bien, mais l'exemple de l'autoroute 407 à Toronto qui... À ce que je comprends, là, c'est essentiellement un PPP, et le partenaire privé a choisi d'augmenter les tarifs éventuellement. Il y a des utilisateurs qui étaient moins contents. Le parti d'opposition de l'époque en a fait grand cas et, arrivé au pouvoir, a décidé d'essayer de faire réviser ces tarifs-là.

Est-ce que, selon l'analyse que vous avez faite de ce dossier-là... Parce qu'on a beaucoup parlé au cours des derniers jours, là, avec les différents groupes qu'on a consultés, de la nécessité d'avoir un tarif qui, évidemment, favorise l'achalandage. Est-ce que vous avez vu, dans cette situation particulière là, l'achalandage diminuer à cause que les tarifs ont augmenté ou si ça a continué quand même, même avec une augmentation des tarifs? Est-ce que ça a favorisé l'achalandage ou défavorisé l'achalandage?

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

Mme Bertrand (Françoise) : Oui, vas-y.

M. Forget (Stéphane) : En fait, non, on n'a pas... je n'ai pas les détails de l'achalandage de Toronto, mais, de mémoire, là, il n'y a pas eu de diminution de l'achalandage, c'était vraiment une décision plus politique.

Cependant, peut-être noter, dans ce cas-là... C'est un exemple intéressant, mais c'est un modèle différent. La 407, la fluidité est extrêmement importante, donc plus il y a d'achalandage, moins ça devient un concept intéressant, tandis que dans le cas du transport collectif l'inverse est davantage intéressant, donc plus on aura d'achalandage, plus ce sera rentable pour la société.

Le Président (M. Bernier) : Oui, Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Pardon. C'est vrai, mais en même temps l'autre élément à souligner, c'est qu'il y a l'alternative, il y a encore un endroit où c'est plus achalandé. Donc, la question d'accessibilité n'est pas en cause lorsque l'alternative existe, et c'est de ça dont on parle ici aussi.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci. D'entrée de jeu, le ministre a mentionné un fait par rapport au projet de loi, si j'ai bien compris, là, son explication, comme quoi la Caisse de dépôt pouvait investir jusqu'à 100 %, contrairement à ce qui était inscrit dans votre mémoire. C'est quoi, votre réaction à ce que le ministre vous a dit — parce que je vois que vous avez une recommandation à ce que les partenaires privés soient investis à une certaine hauteur dans ces projets-là — donc à savoir que la caisse peut investir jusqu'à 100 %?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Bien, nous, on aimait beaucoup cette possibilité-là parce qu'on disait : Ça garantit la décision d'affaires. On a beaucoup basé notre regard sur le fait... Oui, c'est intéressant. La distanciation entre le gouvernement et la caisse est davantage accrue.

Je dirai maintenant que ce n'est pas une obligation, disons, transversale à tous les projets, mais nous croyons, puis je le crois encore aujourd'hui — est-ce qu'on le croit encore, Stéphane, oui? — que, lorsqu'il y a présence de partenaires, ça accroît cette indépendance parce que d'abord c'est le syndicat financier d'investisseurs qui va se faire le barème pour s'assurer... Maintenant, on était à l'aise avec la compréhension qu'on avait parce qu'on pensait que c'étaient tous les projets. Si on peut aller jusqu'à 100 %, bien, à ce moment-là, ce sera la reddition de comptes et puis la transparence projet par projet qui sera le garde-fou nécessaire. Stéphane, as-tu quelque chose à...

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

M. Forget (Stéphane) : Peut-être juste ajouter que cette interprétation-là, c'était lié au rendement. Et là, à ce moment-là, quand on fait cette réflexion-là, on met notre chapeau de représentant d'employeurs qui de façon importante

envoient des sommes à la Caisse de dépôt pour gérer le bas de laine des Québécois, donc c'est le chapeau d'employeur, à ce moment-là, qui prend le dessus puis qui dit... le rendement devient extrêmement important pour protéger l'avoir des déposants.

Le Président (M. Bernier) : D'autres questions? Oui, M. le ministre.

M. Leitão : Excusez-moi de vous couper. Il y a une autre question qui me vient maintenant et, je pense, un sujet qui a été abordé ce matin par un autre groupe qui était ici, j'aimerais vous entendre là-dessus.

Étant donné la complexité de Montréal et le fait qu'évidemment l'activité économique a beaucoup changé, ce que le groupe qui est venu ce matin faisait allusion, c'est au fait que, oui, il faut assurer une bonne fluidité des transports, des personnes non seulement des banlieues vers le centre-ville, mais aussi du centre-ville vers certaines parties de la ville où il y a des parcs industriels et où les gens... donc s'assurer que les travailleurs, puisque vous avez soulevé la question des employeurs, puissent se rendre à leur emploi, et leur emploi n'est pas nécessairement toujours au centre-ville. Alors, comment vous voyez cette... Est-ce que vos membres vous disent... par exemple vos membres montréalais vous disent que, dans certaines parties de la ville, le fait que le système de transport en commun n'est pas assez développé peut constituer une contrainte à leur développement?

Le Président (M. Bernier) : 30 secondes, Mme Bertrand. Je vous donne 30 secondes.

Mme Bertrand (Françoise) : Pas juste à Montréal. S'il y a un dossier qui est de tous les temps à la Fédération des chambres de commerce du Québec, c'est la question du transport. C'étaient les routes au départ; aujourd'hui, on parle de transport en commun. On l'a dans le Grand Montréal, bien sûr, mais on l'a aussi dans les villes limitrophes, le transport intermunicipal est très difficile. Alors, oui, on nous parle de ça, et particulièrement lié aux parcs industriels, où il peut y avoir des services seulement ponctuels et non pas constants dans la journée. Même il y a des employeurs qui se sont organisés pour offrir du transport. Alors, oui, c'est une question qui existe. Peut-être, Stéphane, tu...

Le Président (M. Bernier) : Bien, je regrette, on va devoir passer du côté de l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet, la parole est à vous.

• (17 h 30) •

M. Therrien : Merci, M. le Président. Merci d'être ici, bienvenue à vous deux.

Écoutez, j'aurais quelques petites questions avant de passer le relais à mon collègue de Rousseau. Vous avez parlé de l'indépendance de la caisse, entre autres l'article 1, 10 et 11, je pense.

Une voix : 1 et 11.

M. Therrien : 1 et 11, pardon. Alors, si je lis l'article 1, l'article 1 de... c'est écrit qu'on va rajouter, dans le projet de loi : «Elle agit — on parle de la caisse — en toute indépendance dans sa gestion administrative et dans la gestion de ses placements, conformément aux dispositions de la présente loi.» Alors, ça, ça annonce bien pour assurer l'indépendance de la caisse, là. Je peux dire qu'évidemment je suis un peu de votre avis que, quand je lis ça, je me sens en toute sécurité.

Par contre, si je regarde la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec, l'article 5 — et je vais vous lire l'article 5 et les suivants : «Les affaires de la caisse sont administrées par un conseil d'administration composé d'un minimum de 9 membres et d'au plus 15 membres dont le président du conseil et le président et chef de la direction, lequel [est un] membre d'office. Les membres du conseil autres que le président du conseil et le président et chef de la direction sont nommés par le gouvernement, après consultation [au] conseil, pour un mandat d'au plus cinq ans.» À 5.1, on écrit : «Le gouvernement nomme le président du conseil d'administration», puis à 5.3 : «Le conseil d'administration, avec l'approbation du gouvernement, nomme le président et chef de la direction en tenant compte du profil d'expertise et d'expérience établi par la caisse.»

Moi, quand je lis ça, je ne suis pas convaincu de l'indépendance de la caisse, honnêtement, là. Qu'est-ce qu'on pourrait faire de plus, vous pensez? Pensez-vous que ce coupe-feu-là est suffisant pour contrer, mettons, la loi... C'est une question que je vous pose parce qu'honnêtement moi, j'ai un problème avec ça, puis entre autres Moody's était venue, justement, avec un avis pour dire que la caisse, à cause de son manque d'indépendance, là, pouvait avoir un effet négatif sur son crédit. Est-ce qu'on ne pourrait pas rajouter d'autre chose comme coupe-feu, d'après vous? Est-ce qu'on a raison de s'alarmer ou vous me dites que l'article 1 et autres sont quand même suffisants, compte tenu du fait qu'ils sont inclus dans le projet de loi?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Écoutez, je pense que, par rapport aux nominations qui sont faites au conseil d'administration de la caisse, l'histoire démontre qu'on a toujours recherché les personnes qui pourraient vraiment remplir le mieux les deux dimensions du mandat de la caisse, soit, comme je l'expliquais, là, le développement économique du Québec mais faire fructifier les actifs des Québécois, et je pense qu'avec les règles de gouvernance qui prévalent aujourd'hui, qui sont d'autant exigeantes... On a vu, les gouvernements successifs, là, je dirais, les cinq dernières années, ont vraiment mis... Je ne dis pas qu'avant ce n'était pas bien fait, mais on voit qu'il y a une attention beaucoup plus grande sur les profils des personnes qui vont être alentour des conseils d'administration de l'ensemble des sociétés d'État, mais

certainement particulièrement celui de la caisse. Et les personnes qui gèrent à l'intérieur de la caisse sont laissées par la suite, évidemment, à la discrétion de l'équipe qui est là et non pas au gouvernement. Alors, moi, je suis à l'aise... Il y a eu des discussions là-dessus entre nous, et on était finalement à l'aise avec ce qu'il y avait là, oui.

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

M. Therrien : Oui, merci, M. le Président. Écoutez, tantôt vous parliez avec justesse, là, qu'ils ont une capacité d'emprunt, à la Caisse de dépôt, puis avec des taux d'intérêt faibles. Bien là, ce qu'on voit, c'est que peut-être, en tout cas, ce danger de perte d'indépendance viendrait abîmer un peu, là, le niveau du taux d'intérêt qu'ils pourraient emprunter. Ça peut poser certains problèmes.

Est-ce que la réalisation d'un plan d'affaires ou d'une consultation soit dans les municipalités... Parce que le maire Labeaume, hier, disait : Ça prendrait de la consultation dans les municipalités. Est-ce que le fait d'émettre un plan d'affaires, des consultations, faire une approche vers les dirigeants des différentes municipalités impliquées, ça pourrait peut-être permettre de convaincre les gens de l'indépendance de la Caisse de dépôt et placement, d'après vous?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Ou d'en diminuer l'indépendance. Nous, ce qu'on recommande... Et on est d'accord avec le fait que chaque projet doit avoir son plan d'affaires, qu'il soit présenté, que ce soit transparent, que ce soit public, mais on n'est pas dans une meilleure posture si supposément pour se dégager plus d'indépendance de la part du gouvernement du Québec on crée un lien trop fort avec les gouvernements des municipalités. On ne peut pas, évidemment, imposer des projets à des municipalités qui ont des plans de développement particuliers, il doit y avoir un dialogue, il va sans dire, mais, de soumettre, on n'est pas plus... il me semble qu'on assure une indépendance en créant une nouvelle dépendance trop forte, en tout cas je craindrais ça. Je sais que la personne qui me suis après, là, va peut-être voir les choses différemment, mais voici comment à la Fédération des chambres de commerce du Québec on voit les choses.

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

M. Therrien : Bien, écoutez, je me suis peut-être mal exprimé, là. Ça m'arrive souvent, semble-t-il, là, selon mes vis-à-vis. Bien non, mais... C'est parce qu'ils ne comprennent pas. Non, mais ce que je voudrais dire, c'est que... Non, je ne disais pas de demander la permission, mais, par exemple, là, quand tu as un plan de développement du transport en commun, par exemple le SLR, là, on va dire : On va mettre un SLR sur le pont Champlain, peu importe, bien c'est sûr que les résidents puis les villes qui vont être desservis par ce SLR là vont probablement avoir à adapter leur réseau de transport à cette colonne-là pour justement nourrir et rentabiliser le projet. Mais, si la Caisse de dépôt ne fait... tu sais, ne va pas négocier ou ne va pas jaser avec ces différents intervenants-là, ça va être difficile pour la caisse ensuite de réaliser cet objectif de rentabilité. Vous comprenez ce que je veux dire? C'est... Donc, vous êtes d'accord avec ça que la caisse devrait s'asseoir et jaser, justement, avec les différents intervenants pour faire en sorte que le tissu de transport en commun corresponde à combler nos besoins, là?

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

M. Forget (Stéphane) : Il est évident que ces infrastructures-là ne vivront pas par elles-mêmes, elles vont être dans un écosystème de transport collectif, donc je ne vois pas comment... puis on en a parlé à travers notre comité d'infrastructures, transport, logistique à la fédération, on ne voit pas comment la caisse ne pourrait pas... Elle devra travailler avec les sociétés de transport en place ou les organisations de transport en place pour voir comment on va travailler la fluidité, là. Il va y avoir de l'interconnexion, il va y avoir du transfert automatique. Donc, ces systèmes-là vont travailler dans un écosystème, et, s'ils veulent qu'ils fonctionnent bien, qu'il y ait de l'achalandage, qu'il y ait une réponse, inévitablement la consultation avec les municipalités ou les sociétés de transport va devoir se faire. Je ne vois pas comment... Ils ne pourraient pas le faire autrement.

M. Therrien : Et, cette planification orchestrée, moi, je pense que ça pourrait être une façon de présenter les projets de la caisse comme étant des projets qui répondent à un besoin et qui peuvent se rentabiliser, à partir de ce moment-là. Ça fait que l'idée d'indépendance — c'est là où est-ce que je voulais vous amener, là — l'idée d'indépendance de la caisse peut s'affirmer par, justement, un projet qui corresponde à la volonté et les besoins du milieu, c'est... Comprenez-vous ce que je veux dire, là? Je ne sais pas si vous êtes d'accord avec ça, mais ça... Tu sais, au-delà de l'article 1 et 11 qui... tu dis : Oui, bien il faudrait qu'on ait une concertation pour que le projet soit viable pour tout le monde. Moi, je vous dis ça parce que je suis député de Sanguinet, puis on va être desservis éventuellement par le SLR. C'est tout le problème, là, lié au fait que les villes vont avoir à payer des ramifications qui vont nourrir le SLR.

Moi, j'aurais une autre question à vous poser par rapport à... bien une question par rapport à la tarification. On est dans un système... Puis vous l'avez bien mentionné, avec justesse, c'est paradoxal, hein? On veut encourager les gens à prendre le transport en commun parce que ça favorise... c'est bon pour l'environnement, entre autres, mais aussi on veut que la Caisse de dépôt rentabilise son projet, ce qui est correct, là. Et on a parlé de la captation, la captation fiscale, là. Ça, c'en est une, solution évidente, là. Y aurait-il d'autres solutions possibles pour faire en sorte que la Caisse de dépôt ait une activité rentable mais qu'on fasse en sorte d'augmenter, si on veut, l'achalandage de ce réseau-là? Parce que vous

l'avez dit, la demande n'est pas totalement inélastique, là, ça veut dire qu'elle réagit au prix. Bien, y a-tu une solution que vous pourriez apporter pour faire en sorte que ce paradoxe-là, là, bien, disparaisse, d'une certaine façon?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Oui, bien, réagit au prix... On prendrait moins de pétrole puis on serait moins dans nos voitures si on réagissait tant au prix. Alors, c'est...

Une voix : ...

Mme Bertrand (Françoise) : Oui, mais c'est vrai et ce n'est pas vrai.

M. Therrien : ...la demande est inélastique pour le pétrole à court terme, pas à long terme, première des choses. Là, je vous parle de l'élasticité de la demande pour le transport en commun, là, il faut faire une différence entre les deux, là.

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

• (17 h 40) •

M. Forget (Stéphane) : Bien, je pense que, comme on disait tantôt, oui, il y a le tarif, mais il y a l'efficacité, il y a le confort aussi qui sont deux valeurs à ne pas négliger lorsqu'on fait le choix d'utiliser ou non un moyen de transport. Puis après ça, bien, il y a l'offre. Comme Mme Bertrand disait tantôt, ce ne sera pas le seul moyen de transport sur cet axe-là, donc il y a une offre diversifiée qui n'est pas à négliger non plus, là. Alors, les gens auront un choix, ce qui n'est pas toujours le cas, là.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Mme Bertrand, M. Forget, bienvenue. Vous avez raison, Mme Bertrand, à la page 10 de votre mémoire, quand vous dites, et je le dis avec un sourire : «Les politiciens ont, avec raison, une réserve naturelle face aux hausses de tarifs de toutes sortes et ont tendance à s'y opposer, notamment quand ils sont dans l'opposition.» Vous auriez dû ajouter «hausse de tarifs au-dessus de l'inflation», et surtout quand un parti politique dit une chose en campagne et son contraire. J'arrête ça là. Parce que je suis sensible à la question des tarifs. Vous le mentionnez à la page 10 et 11, vous expliquez bien, là, la situation de la 407 où il y a eu... face à une situation avec les libéraux de McGuinty qui ont voulu poursuivre, ouvrir le contrat qui avait été signé du temps de Mike Harris, et, bon, le gouvernement a perdu. Et là vous nous ramenez sur le cas de la 30 puis vous soulignez, je ne sais pas pourquoi, là... vous parlez du représentant des camionneurs qui a dit regretter que le gouvernement ne se fut pas gardé un pouvoir discrétionnaire dans le contrat de concession. On comprend, là, que, la caisse et le gouvernement, il est supposé y avoir une indépendance totale, totale, totale, vous ne poussez pas, là, pour que le pouvoir discrétionnaire soit mis...

M. Forget (Stéphane) : Non, non, non, on faisait juste... Non, non, on faisait juste exprimer ce que les gens avaient dit à l'époque, que dans ce cas-là le gouvernement aurait dû se donner un pouvoir discrétionnaire. Non, on ne dit pas ça, au contraire, on dit que l'indépendance doit être là, là.

M. Bonnardel : O.K. Quand vous parlez de transparence au départ, bon, on l'a expliqué des dizaines de fois, là, mais on comprend bien la différence entre la caisse qui par sa filiale demanderait un taux d'intérêt minimum de 7 % pour assurer la pérennité de ses régimes, on peut parler peut-être d'un 8 %, 9 %, 10 %, on a la STM de l'autre côté qui a déjà des tarifs qui sont bien expliqués sur leur site Internet, et vous parlez de cadre tarifaire en se disant : Le gouvernement devrait démontrer... pas le gouvernement, la caisse devrait démontrer une transparence au départ dans le cadre de ces consultations. Pour vous, là, un cadre tarifaire à long terme, est-ce que la caisse devrait déposer ça au minimum pour les cinq premières années, trois premières années?

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

M. Forget (Stéphane) : En fait, l'idée, au-delà de juste la grille tarifaire, c'était le modèle économique qui était important, donc que la transparence s'exprime dans le modèle économique global dans les différents scénarios qui seront présentés au gouvernement, que les gens voient, parce que, si on se concentre juste sur les tarifs, on oublie l'ensemble du portrait financier de ce genre de projet. Donc, on disait : Soyons transparents sur l'ensemble du modèle économique, notamment sur les tarifs.

Mais on sait très bien que, les tarifs, on ne peut pas les prévoir pour plusieurs années devant nous, il n'y a pas une société de transport, même publique, qui dévoile ses tarifs pour les cinq, 10 ou 15 prochaines années. Donc, on dit : Ayons un modèle économique qui se tient, que les gens puissent apprécier qu'il se tienne, et après ça on sera capable d'évaluer dans le temps l'ampleur ou la hausse des tarifs qui seront mis sur la table. Mais on n'a pas déterminé de nombre d'années, là, devant nous, là.

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

M. Bonnardel : Donc, vous ne croyez pas qu'obligatoirement la caisse devrait dévoiler un cadre tarifaire spécifique? On parle depuis des mois et des mois de hausse des tarifs à l'inflation. Vous comprenez bien que c'est certain que, si, encore une fois, un parti d'opposition voyait à la caisse du jour au lendemain, au bout de deux ans, trois ans... On l'a vu avec une société de transport dans les Cantons-de-l'Est qui a vu une augmentation de... de, oui, 15 % pour un mois. On a vu la Société des traversiers, c'est 25 %. Comment demain matin on peut peut-être accepter ça en se disant : Bon, la STM, le RTL ont des tarifs, puis, de l'autre côté, la caisse pourrait décider du jour au lendemain, parce qu'il y a eu une mauvaise année, de, woups! hausser les tarifs, puis le gouvernement n'a pas un mot à dire, là? Ça fait que, tu sais, c'est une particularité.

Puis je vais arriver à ma question, qui va être celle qui est à la page 12. Vous parlez d'intégration du cadre tarifaire. Veux-veux pas, le RTL, le Réseau de transport de Longueuil, la STM, la caisse, ces trois-là ensemble devront se parler, devront s'intégrer. Je pense, c'était la question hier d'un des représentants, je pense, de Vivre en ville qui était ici, puis il disait : Ça va peut-être être ça, la grosse, grosse difficulté, que ces trois-là vont avoir à se parler puis à trouver une façon que l'utilisateur qui va partir du métro de Longueuil, bien, va peut-être être capable d'aller prendre le SLR à Panama, au stationnement, woups! rentrer à Montréal, après ça utiliser la STM. C'est tout ça qui...

Le Président (M. Bernier) : M. Forget, oui.

M. Forget (Stéphane) : Ça, c'est le moyen plus que le tarif parce que... j'oublie le chiffre, là, il y a plusieurs... quelques milliers, je pense, de tarifs différents, là, dans le territoire de la grande région de Montréal, bon, c'est un enjeu important. Là, du point de vue du client, comment on fait pour qu'il puisse se promener d'un réseau à l'autre de façon simple et fluide? C'est beaucoup ça, l'enjeu. Quand on parle d'intégration tarifaire, on souligne qu'il y a une réflexion en cours à ce sujet-là et on pense que les projets développés par la caisse ne devraient pas être exclus de cette réflexion-là qui est importante parce que déjà il y a des tarifs très différents, qu'on habite dans un coin de l'île ou même à l'extérieur de l'île. Donc, ce qu'on veut souligner là, c'est l'importance de ne pas exclure les projets de la caisse de la réflexion en cours sur l'intégration tarifaire dans la région de Montréal.

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

M. Bonnardel : Je reviens à ma question, je suis peut-être allé trop loin dans ma réflexion, là. Donc, un cadre tarifaire sur une période peut-être de trois ans, ce ne serait pas un minimum qu'on pourrait... qu'on ne pourrait pas demander à la caisse d'être capable de nous définir dans son cadre financier... Moi, je ne suis pas trop inquiet pour le financement, je suis persuadé que la caisse va être capable de soulever des capitaux, ça, je n'ai pas aucun problème avec ça. Tout le monde est conscient ici que la grosse problématique, ça va être peut-être les inégalités entre les tarifs que la caisse va demander comme opérateur... On comprend que, si ça va plus vite, partir de Dorval puis se rendre à Montréal, en 12 minutes, que de prendre l'autobus express qui est desservi par la STM... Le client va choisir entre les deux.

Mme Bertrand (Françoise) : Absolument.

M. Bonnardel : Vous ne pensez pas qu'on pourrait minimalement demander un trois ans, cinq ans?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bertrand.

Mme Bertrand (Françoise) : Bien, on peut demander une certaine projection. On dit, nous, que la reddition doit être faite projet par projet, donc, dans la planification, on pourrait avoir un truc de trois ans, peut-être même cinq ans.

Mais il restera toujours l'élément à ce projet-là où on ne souhaitera pas que la caisse se mette à mal. Parce que c'est ça, la prémisses qui est faite ici, c'est un projet d'affaires avant un projet collectif avec... Il faut que ce soit abordable parce qu'on veut de l'achalandage, mais il faut que ça fasse ses frais. Alors, c'est sûr que ça va être... Dans certaines situations, un plafonnement de prix pourrait être envisagé, mais nous, on n'a pas retenu ça du tout. Nous, on estime que ça va s'ajuster à la demande. Et la responsabilité première de la caisse, sa responsabilité première, c'est de faire fructifier ses actifs.

Le Président (M. Bernier) : Merci, Mme Bertrand, merci, M. Forget, de votre participation à cette commission parlementaire.

Je vais suspendre quelques instants afin de permettre à la ville de Montréal de prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 48)

(Reprise à 17 h 51)

Le Président (M. Bernier) : Nous allons reprendre nos travaux. Avant de poursuivre, est-ce qu'il y a consentement pour que nous puissions dépasser 18 heures pour terminer nos travaux? Oui? Merci, O.K. Ça devrait se terminer autour de 18 h 35, environ. Donc, il y a consentement.

Bienvenue, les représentants de la ville de Montréal. M. le maire, on est heureux de vous accueillir à la Commission des finances publiques avec vos collègues. Donc, la parole est à vous pour une dizaine de minutes.

Ville de Montréal

M. Coderre (Denis) : Merci beaucoup, M. le Président, M. Bernier, M. le ministre, membres de l'Assemblée nationale. Alors, je suis avec Philippe Schnobb, le P.D.G. de la Société de transport de Montréal, ainsi que mon collègue et ami Richard Bergeron, qui est mon responsable au comité exécutif pour la stratégie du centre-ville. Donc, j'espère avoir les mêmes questions qu'auparavant, je vais avoir des réponses pour vous. J'envoie des messages de même.

Il y a quatre mois jour pour jour quand le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec ont annoncé les détails de leur entente commerciale pour la réalisation de grands projets d'infrastructure de transport collectif, et j'y étais présent. J'ai dit que c'était une excellente nouvelle, une excellente nouvelle pour Montréal et la région métropolitaine ainsi que pour les usagers du transport collectif. Je n'ai pas changé d'avis depuis, au contraire. Non seulement le projet de loi n° 38 propose une nouvelle façon d'entrevoir la planification et la gestion des infrastructures de transport au Québec, mais il témoigne de l'engagement du gouvernement à développer des projets d'envergure et à proposer des solutions nouvelles pour financer leur réalisation. À Montréal, nous l'accueillons donc avec beaucoup d'enthousiasme.

Il est vrai que nous avons une longue liste de projets majeurs en transport collectif, des projets qui n'avancent malheureusement pas assez vite, faute de financement. Or, les transports collectifs participent de façon concrète à l'essor économique du Québec et de Montréal en générant de la richesse et en rendant les centres urbains plus compétitifs. En ce sens, le transport collectif constitue un investissement et non une dépense. Nous avons donc intérêt à identifier des solutions flexibles, innovantes et durables pour en assurer le financement.

Il est vrai que la ville de Montréal est directement concernée par le présent projet de loi et que les deux premières expériences se dérouleront sur son territoire, donc le système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et la liaison du centre-ville vers l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île. C'est pourquoi nous souhaitons nourrir la réflexion afin que le présent projet de loi se traduise à court terme par la réalisation de ces deux projets porteurs et structurants pour toute la région de Montréal.

Je parlais de notre longue liste de projets en transport collectif. En fait, les besoins de la région métropolitaine sont criants. D'ici 2031, on évalue que la population du Grand Montréal devrait atteindre 4,3 millions de personnes. Cette croissance démographique se traduira par la création de 146 600 emplois et l'arrivée de 320 000 ménages additionnels dans la région métropolitaine. Selon les prévisions du ministère des Transports, cette croissance combinée de la population et des emplois se traduira par une augmentation de près de 1 million de déplacements quotidiens dans la région métropolitaine de Montréal, soit une augmentation de 11,5 par rapport à 2011, tout cela dans un contexte où la plupart de nos réseaux de transport routier et collectif sont déjà saturés et que la congestion impose des pertes considérables estimées à près de 1,8 milliard de dollars annuellement pour la région métropolitaine.

Les besoins de Montréal en matière de transport collectif dépassent largement les ressources qui sont à sa disposition. La commission de transport de la Communauté métropolitaine de Montréal estime les besoins prioritaires pour le Grand Montréal à 14,5 milliards de dollars, le recours à de nouvelles sources de financement hors du champ foncier afin de combler les besoins et bonifier le cadre financier actuel s'avère donc nécessaire. Aujourd'hui, le projet de loi n° 38 nous offre cette opportunité. Il est essentiel de la saisir.

L'apport économique du transport collectif n'est plus à démontrer. On sait que chaque dollar investi dans le transport collectif entraîne une croissance économique de 3 \$. De plus, les dépenses en transport collectif ont des retombées dans l'économie québécoise trois fois supérieures à celles effectuées en transport privé par automobile. Le transport collectif stimule la productivité de l'économie en permettant une plus grande densité des emplois et des entreprises. Il améliore ainsi le fonctionnement du marché du travail et favorise la mobilité des travailleurs. Il permet de réduire les temps de déplacement et d'élargir les bassins de recrutement des entreprises. Enfin, le transport collectif contribue à créer de la richesse. La proximité d'un réseau de transport collectif a un effet appréciable sur la valeur des bâtiments bien démontré et stimule la construction de nouveaux projets immobiliers. Par ailleurs, il faut rappeler que le transport collectif permet aux citoyens d'économiser. Son usage est beaucoup moins coûteux que celui d'une automobile et permet à plusieurs familles d'éviter l'achat d'une voiture additionnelle.

On dirait que ce sont des évidences, mais je crois qu'il est bon de les rappeler, comme il est aussi bon de rappeler que le transport collectif est un allié de taille dans la lutte aux changements climatiques. De tous les secteurs d'activité de l'agglomération de Montréal, celui des transports est responsable de 39 % des émissions de gaz à effet de serre de l'agglomération, ce qui en fait le principal émetteur de CO₂. Or, pour diminuer de façon substantielle les émissions du secteur des transports, il faut procéder à des changements structurels afin d'inverser la tendance qui consiste à développer nos milieux de vie en fonction de l'automobile. À l'aube de la 21^e conférence internationale des parties à Paris, il importe que Montréal, comme l'ensemble du Québec, démontre son engagement à faire du transport collectif la pierre d'assise de son développement. Sur ce plan encore, le présent projet de loi nous offre l'opportunité de réaliser nos objectifs.

L'autre élément qui nous pousse à appuyer ce projet de loi est la présence de la Caisse de dépôt et de placement du Québec. Celle-ci a démontré plus d'une fois son savoir-faire en matière de projets d'infrastructure, et ce, partout dans le monde. Ses expériences à Melbourne, Hambourg, Londres de même que son partenariat au sein du groupe de transport collectif Keolis, notamment à Lyon et plus récemment dans le train rapide Eurostar, témoignent de la solidité de son modèle d'affaires. Plus près de chez nous, le Canada Line, à Vancouver, constitue un exemple de la capacité de la caisse à mener à bien de tels projets d'envergure. Réalisé à l'intérieur du cadre budgétaire et des échéanciers, ce projet de train léger reliant l'aéroport de Vancouver au centre-ville fait aujourd'hui l'envie de toutes les grandes villes canadiennes. Il est temps que les Québécois bénéficient d'une telle expertise. Si c'est bon pour Vancouver... J'imagine que, si on peut investir à Vancouver, si on peut investir dans le reste du monde, on est capables d'investir chez nous. C'est notre bas de laine à nous, après tout.

D'autant plus que le président de la caisse s'est engagé à conduire ces projets en respectant plusieurs balises, qui répondent toutes aux attentes de la ville de Montréal. D'abord, la caisse s'est engagée à travailler dans un esprit de collaboration avec l'ensemble des acteurs dans une logique d'intégration et de compatibilité des réseaux. Ça, ça veut dire, M. le Président, que ça n'enlève en rien l'indépendance de la caisse. Elle peut faire son travail, on sait comment ça fonctionne, mais il est normal que, pour que les choses puissent rouler adéquatement, il y ait un esprit de collaboration, là. Ça ne veut pas dire qu'ils vont rester dans leur coin tout seuls, on est capables de se parler. Ils prennent les choses en considération, ils vont prendre par la suite leur décision, qu'ils vont soumettre au niveau du gouvernement, alors ça n'enlève en rien l'indépendance de la caisse.

Ensuite, la caisse s'est engagée à recourir aux pratiques les plus rigoureuses en matière de planification et de réalisation de tels projets. Elle agira de façon, encore une fois, totalement indépendante et en étant maître d'oeuvre d'un bout à l'autre du processus, ce qui lui laissera toute la marge de manoeuvre pour garantir une réalisation et une gestion efficaces.

Enfin, la caisse s'est engagée à travailler en toute transparence tant à l'égard de ses pratiques de gestion ou d'appel des marchés qu'en ce qui a trait à la fixation des tarifs. D'ailleurs, il n'y a rien de surprenant. Elle l'a déjà dit, et Michael Sabia vous l'a dit, que, tant au niveau des tarifs que de l'indexation, on le saurait déjà puis on donnerait une série d'options où par la suite le gouvernement prend une décision par rapport à ce projet.

Alors, je comprends le rôle de l'opposition, M. le Président, puis ils le font très bien, mais je pense qu'il faut aussi regarder dans son ensemble la façon de faire et quel est l'intérêt public, justement, d'investir massivement et de trouver de nouveaux partenariats et de nouvelles sources de financement pour des projets de transport comme celui-là, alors... Je suis aussi persuadé que l'approche de la caisse va consister à valoriser l'expérience client, à faciliter les différents usages et surtout à maximiser l'achalandage. Ils ont de l'expérience, ils savent comment ça fonctionne et ils vont évidemment s'inspirer de tout ce qui se passe, tant à travers le monde que chez nous. Donc, la ville de Montréal ne peut qu'appuyer une telle approche, qui va par ailleurs dans le sens d'une intégration harmonieuse avec les autres réseaux et modes de transport collectif déjà en place dans la région métropolitaine.

• (18 heures) •

M. le Président, si on regarde ça dans son ensemble, il y a aussi un projet qui va émaner à l'Assemblée nationale, un projet de loi sur l'avenir, la réorganisation de toute la question du transport collectif dans la grande région métropolitaine. Donc, quand on va parler en ce sens, et si vous avez la Caisse de dépôt qui devient un joueur parce qu'elle réalise le SLR, et tout ça, donc c'est sûr que, quand on va travailler en termes de meilleures pratiques, tout en respectant l'indépendance de chacun dans la planification, il est dans l'intérêt de tous... Parce que, si on veut augmenter l'achalandage et d'assurer les tarifs qui sont bas, bien on va travailler avec tout le monde pour nous assurer que les gens puissent... que le but premier, c'est qu'il puisse y avoir des clients.

En conclusion, je dirais que le présent projet de loi apporte une double réponse au problème de sous-financement du transport collectif à Montréal. D'une part, il permettra la mise en place rapide de systèmes de transport collectif à grande capacité, «on budget, on time», ce qui permettra de déplacer davantage de personnes et, par conséquent, de retirer un plus grand nombre de véhicules de la circulation, allégeant ainsi la congestion routière et diminuant les émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, le projet de loi... Parce que je suis aussi président de la Communauté métropolitaine de Montréal, et vous savez que, comme maire de Montréal, la première chose que j'ai faite, c'est une tournée en région, donc je suis sensible aux besoins des régions. Alors, tout simplement, ce que ça veut dire, c'est que, si on trouve d'autres partenaires et qu'on investit en infrastructures, ça dégage une marge de manoeuvre au niveau du gouvernement, et on peut investir davantage dans les régions. Et nous, on est tout à fait solidaires avec ça. Donc, il peut y avoir des programmes, que ce soit en Gaspésie... J'arrive d'Abitibi, ils ont des besoins qui sont criants également. On peut jouer pleinement notre rôle de métropole comme locomotive et de s'associer à des projets dans d'autres régions, que ce soit en Estrie ou ailleurs, et, à ce moment-là, je pense que c'est une solution gagnant-gagnant pour l'ensemble des Québécois. D'autre part, le projet de loi permettra la réalisation de ces projets en minimisant l'impact sur la dette et le déficit du gouvernement du Québec, ce qui lui laisse, comme j'ai dit tantôt, cette marge de manoeuvre.

Clairement, on pense que tant à Québec qu'à Montréal, avec la façon actuelle de faire, on a atteint les limites, puis il faut passer à d'autre chose. Ce que je vous demande cependant, c'est qu'on puisse passer ce projet de loi le plus rapidement possible pour qu'on mette déjà de l'avant ces projets-là, qu'on se mette à travailler ensemble pour le bien-être de nos communautés. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le maire, de votre présentation. Nous allons donc passer du côté gouvernemental. M. le ministre.

M. Leitão : Très bien, M. le Président, merci beaucoup. Messieurs, M. le maire, M. Bergeron, M. Schnobb, merci beaucoup d'être là. Merci beaucoup de votre appui à ce projet de loi que nous aussi pensons être particulièrement utile et nécessaire pour le développement de la grande région de Montréal.

Bon, j'ai quelques questions, aussi laisser la parole à mes collègues, mais, pour vous, M. le maire, a priori est-ce que vous pensez qu'il y a... On a beaucoup parlé ici de la grande difficulté, un nouveau joueur qui arrive, comment tout ça va s'arranger avec les villes, les maires, tout ça. Pour vous, en tant que maire, puisque justement on parle des maires, a priori est-ce qu'il y a un problème à se concerter avec la Caisse de dépôt?

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

M. Coderre (Denis) : ...concertation et collaboration ne veut pas dire faire partie du processus de décision, et c'est correct, parce qu'en ne faisant pas partie du processus de décision on vient répondre à la question de l'indépendance. On ne parle pas de rien, là, ce n'est pas rien, là, on parle du fonds de pension des Québécois. Et je sais qu'à chaque fois, comme M. Sabia... Je suis d'accord avec lui. Quand on va investir dans cette infrastructure, chaque billet qu'on va prendre pour prendre le SLR, on s'investit dans notre propre fonds de pension, donc l'achalandage est important.

Maintenant, si on veut avoir la réalité du terrain, si on veut avoir cette sensibilité pour assurer que les choses fonctionnent sans s'immiscer dans le processus décisionnel... M. Sabia a été très clair, et moi, ça me satisfait. Il l'a dit ici, là. Il n'a pas dit... Il a dit ça devant l'Assemblée nationale, qu'il est prêt à collaborer puis il va travailler avec nous. Donc, il va y avoir cette concertation, on veut travailler ensemble pour le bien commun. Et on peut respecter des règles de gouvernance qui vont nous permettre justement de protéger, puis c'est important, pour ne pas qu'il y ait de geste politique où on dit : Tu t'en vas là ou tu t'en vas là. Ils font, eux, un projet, que vous allez par la suite décider au niveau de l'Assemblée nationale, mais entre-temps c'est sûr que, si on veut parler en termes de trajet... Parce que ce n'est pas juste de traverser le pont, c'est par où il passe, hein, puis c'est quoi, la meilleure façon pour assurer qu'on puisse maximiser ce transport-là. Les experts vont parler à nos experts, tout le monde va se parler, et ils vont décider eux-mêmes, à la lumière ça, d'un projet qu'ils vont pondre, mais nécessairement on a besoin d'une concertation puis de parler ensemble. Et c'est des bonnes pratiques, puis c'est de cette façon-là que ça doit fonctionner.

Mais, par la suite, non seulement ils gèrent l'ensemble du processus, mais ils vont opérer également. Ils deviennent, à ce moment-là, un partenaire. Quand on va parler en termes de planification, par la suite, pour l'avenir des transports collectifs dans la grande région de Montréal, bien ils vont faire partie d'un conseil, puis ils sont redevables aux membres du conseil puis ils vont faire partie prenante de la planification, mais ils vont conserver leurs propres décisions.

Alors, si on veut que ça marche, il faut que tout le monde se parle. Alors, si ça marche ailleurs, je ne verrais pas pourquoi ça ne fonctionnerait pas ici.

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

M. Leitão : Merci, M. le Président. M. Bergeron, le moins qu'on puisse dire, c'est que vous avez regardé ces questions de transport en commun, de SLR depuis un certain nombre d'années. Et vous avez regardé certainement ce qui se fait ailleurs, dans d'autres villes.

Est-ce que, pour vous... Encore une fois, a priori, est-ce que la présence d'une entité, d'un joueur comme la Caisse de dépôt, qui est un organisme un petit peu hybride et qui n'est pas une agence de transport au sens traditionnel... Est-ce que ça peut causer un obstacle insurmontable ou, comme ce qu'on voit dans d'autres villes, d'autres grandes villes, il y a de la place pour plusieurs joueurs, plusieurs acteurs dans la desserte du transport en commun, dans une grande région métropolitaine?

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

M. Bergeron (Richard) : Merci de cette question, M. le ministre. Effectivement, ça fait quand même un certain nombre d'années que j'étudie cette question des nouveaux modes légers sur rail, tramway, tram-train, train léger, et, au niveau organisationnel, il y a toutes les formules sur la planète et dans le même pays. Si vous allez... Si vous vous en tenez seulement à la France, entre Lyon, Paris, Strasbourg, Bordeaux, ce n'est pas forcément les mêmes formules, il y a du parfaitement privé au niveau de la planification, de la construction et de l'opération, il y a du parfaitement public, il y a du public-privé au niveau du partage investissement-opération, toutes les formules ont été explorées.

Moi, je dis simplement que chaque formule est adaptée à une société, à un contexte donné. Nous sommes dans le contexte québécois. Nous avons, et les Montréalais en particulier, puisque les deux premiers projets concerneront Montréal... À nous de définir la formule qui correspond à nos besoins, à notre organisation politico-administrative générale, celle des transports collectifs en particulier, laquelle sera bientôt revue et corrigée de manière beaucoup plus satisfaisante. Alors, je ne vois aucun empêchement dans l'arrivée de la Caisse de dépôt avec... C'est un PPI, public-institutionnel. C'est un partenariat d'une nature nouvelle pour nous ici, mais, si on regardait attentivement, on trouverait assurément quelque part dans le monde une formule qui y ressemble d'assez près. Alors, c'est à nous de définir la formule qui nous convient, il n'y a pas d'empêchement a priori à quelque formule que ce soit. Et celle qui nous est offerte par votre initiative en tant que gouvernement nous semble très prometteuse.

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

M. Leitão : Merci beaucoup. Merci, M. le Président. Merci, M. Bergeron. M. Schnobb, une question que j'ai pour vous. Nous avons beaucoup parlé ici de tarification, de tarifs, comment on doit établir les tarifs, quels sont les mécanismes, quelles sont les méthodes. Là, nous avons devant nous quelqu'un qui gère un système, donc quelqu'un qui établit les tarifs. Est-ce que vous pouvez peut-être nous parler un petit peu donc du processus quand vous décidez... quand la STM décide qu'il faut augmenter de x % le tarif la prochaine année? Quels sont les éléments qui vous mènent à cette décision-là?

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

M. Schnobb (Philippe) : On vous a déjà... Merci, M. le ministre. On vous a expliqué aussi déjà depuis quelques jours le principe de l'élasticité. Alors, on tient compte de ça, et chaque fois on a des experts, à la Société de transport de

Montréal, qui établissent la limite extrême vers où on peut aller. Si on va à tel pourcentage d'augmentation, il y a un risque de perdre un certain pourcentage de clients.

On a remarqué par ailleurs que l'élasticité a ses limites, c'est-à-dire que les gens apprécient davantage la fiabilité du système, une bonne régularité, une bonne qualité de service, c'est le facteur principal qui détermine leur choix de prendre le transport collectif ou de ne pas le prendre. Mais l'élasticité est un facteur dont on tient compte. Et, si je me rapporte aux propos que le président de la caisse a tenus ici, leur objectif était de maximiser l'achalandage pour maximiser les revenus. Effectivement, en tenant compte de l'élasticité, il est clair qu'on prendra des décisions qui seront rationnelles en fonction de la capacité de payer des gens dans la mesure aussi où on leur offrira certainement un mode de transport différent que l'expérience qu'on a actuellement quand on doit prendre l'autobus pour faire ces trajets-là. Donc, tout ça sera effectivement pris en considération, là, dans les choix que fera la caisse.

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

• (18 h 10) •

M. Leitão : C'est ça. Et, en ce qui concerne l'intégration tarifaire, encore là, est-ce que vous voyez des problèmes a priori avec une entité différente, dans ce cas-ci la caisse Infra, à intégrer sa grille tarifaire avec celle de la STM? Techniquement, il me semble que ce n'est pas exactement...

M. Schnobb (Philippe) : À mon point de vue... Merci. D'un point de vue technique, tout se fait, là, il est possible... On le fait déjà, on a déjà des intégrations tarifaires avec plusieurs sociétés de transport qui ont des tarifs différents.

Alors, quelle sera la formule qui sera retenue? Est-ce qu'il y aura une intégration concrète? Tout ça, je crois, est encore à être défini. Il y aura la réforme de la gouvernance aussi qui va arriver à peu près en même temps que ces projets-là. Donc, je crois que tous ces enjeux-là seront examinés à la lumière, là, de l'évolution et des choix politiques qui seront faits d'ici là.

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

M. Coderre (Denis) : Un des éléments qu'il va être important peut-être de mentionner, c'est l'harmonisation des services. Donc, quand on va arriver pour cette fluidité, tant au niveau tarifaire mais aussi au niveau... est-ce qu'on a besoin d'avoir 40 titres différents, là, quand on prend les transports collectifs? C'est des choses très concrètes, très gros bon sens.

Et la réorganisation, de toute façon, avec votre collègue Robert Poëti pour l'avenir des transports collectifs, ça, c'est un des enjeux, le fait qu'au niveau de la gouvernance ça va être au-dessus... cette entité-là, la CMM, est au-dessus. Donc, de fait, de mettre également... Parce que ce n'est pas rien, là. Ce n'est pas juste... Ça va plus loin. Éventuellement, l'aménagement du territoire doit aller de concert avec le transport collectif. Donc, toute cette cohérence peut amener des nouveaux joueurs qui viennent s'ajouter à cette intégration.

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

M. Leitão : Très bien. Une dernière question pour que... laisser la parole aux collègues. Encore une fois, au sujet de la tarification, M. Schnobb, je ne veux pas mettre... tourner un fer dans la plaie, mais dans le... donc la tarification doit d'une certaine façon refléter les coûts, les coûts d'opération, et, dans le cas de la STM, il me semble — si vous pouvez le confirmer ou pas — qu'une partie importante des coûts, c'est la dette, la dette historique que la STM a, donc, qui vous force donc à... Est-ce que mon impression est correcte, donc c'est le niveau élevé de la dette qui vous force à avoir une tarification et qui, si la dette n'était pas là, bien sûr, cette tarification serait beaucoup plus souple?

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

M. Schnobb (Philippe) : La tarification, effectivement, on tient compte de la dette, dont on a une partie de la charge. Le gouvernement du Québec, via le ministère des Transports, et l'agglomération, et les... prend une grande portion de la dette également. On tient compte également des augmentations de services, on tient compte de plein de facteurs. La dette n'existerait pas, on aurait développé davantage peut-être le service, on aurait eu d'autres choix.

On a aussi, dans le cadre de nos revenus, des revenus autonomes qui pourraient... qui comptent à peu près une trentaine de millions de dollars par année, et c'est un minimodèle dont s'inspire la caisse en voulant profiter de la plus-value foncière et des revenus locatifs des installations qui sont construites autour des gares. Nous, on le fait à petite échelle, mais c'est exactement dans cet esprit-là qu'on peut comprendre, là, la stratégie de revenus du projet qui est devant vous actuellement.

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

M. Leitão : ...bien compris, c'est un modèle que vous aimeriez poursuivre davantage, donc augmenter les revenus non traditionnels.

M. Schnobb (Philippe) : ...propriétaire des installations, là où on peut le faire, on examine différents projets de mise en valeur des terrains qui sont situés autour des stations de métro, quand la STM ou la ville de Montréal éventuellement en est propriétaire, mais on ne l'avait pas fait à l'époque. Il y a 50 ans, on a construit la Place Ville-Marie au-dessus du métro, mais la STM n'en reçoit pas de revenus locatifs, malheureusement.

M. Coderre (Denis) : Il faut aussi cependant dire qu'il y a déjà quelque chose qui existe qui est l'évaluation foncière. Donc, dans le déjà bâti, il faut faire attention, là, on ne veut pas nécessairement s'embarquer là-dedans. Mais, quand on parle de nouveaux projets et de nouveaux territoires, à ce moment-là, ça pourra peut-être être une des options, mais à la ville de Montréal on est aussi très sensibles et frileux sur ces questions.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Leitão : Très bien, merci beaucoup. Collègues, si vous avez des questions, allez-y.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bonjour, M. le maire, M. Bergeron, M. Schnobb.

Moi, j'ai une seule question; je crois que mon collègue de Mégantic en a une également. Par rapport à vos remarques d'ouverture, je veux parler de la question du besoin. Le président de la chambre de commerce était ici hier ou avant-hier et nous disait... un peu comme vous, il partage votre enthousiasme par rapport au projet de loi et de la nécessité de trouver différentes solutions. Il nous a parlé des pertes commerciales, qu'il y avait des entrepreneurs qui choisissaient de s'établir maintenant à l'extérieur de Montréal à cause du problème de la congestion. Il est allé jusqu'à dire que Montréal, au cours des dernières années, était devenue un peu la risée, point de vue congestion, par rapport aux autres grandes villes. Je ne vais pas vous demander si vous êtes d'accord avec son propos, mais est-ce que c'est démesuré à Montréal? Est-ce que c'est démesuré à Montréal comparativement à ailleurs?

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

M. Coderre (Denis) : Non, bien le problème de congestion... Vous savez, Montréal est une grande métropole du monde. Allez dans toutes les grandes métropoles du monde, dans les grandes villes du monde comme Montréal : oui, il y a de la congestion.

Maintenant, on sait c'est quoi, le problème, on sait c'est quoi, une des solutions, alors, toutes ces questions de congestion : le transport collectif ou la réorganisation puis la plus grande fluidité, les mesures de mitigation, la mobilité, la question de l'utilisation de voies réservées, il y a le covoiturage, il y a plein de choses. Ce qu'on se dit aujourd'hui, on trouve intéressant qu'on puisse avoir une nouvelle source de financement. On peut parler des dettes puis dire les tarifs, mais ce n'est pas juste aux usagers à payer, à quelque part, là, on se donne un héritage collectif. Donc, nécessairement, on a besoin de développer davantage, et c'est toujours la même poche qui paie. Ça fait qu'il faut qu'on trouve des solutions.

Or, le fait que la Caisse de dépôt... Moi, je suis gêné. On investit ailleurs dans le monde, mais nous autres, on ne peut pas le faire parce qu'on pense qu'on ne serait pas capables de le faire. Si c'est bon ailleurs, c'est bon pour nous autres aussi. Et on est en train de se donner une stratégie du centre-ville parce que Montréal, comme locomotive, écoutez, le Grand Montréal, c'est 50 % des emplois au Québec, c'est 50 % de la population puis c'est 50 % du produit intérieur brut, donc nécessairement on a besoin de trouver des solutions pour augmenter cette fluidité. On pourra parler de plein de dossiers, mais la question de congestion se règle notamment par le transport collectif et comment financer le transport collectif. Là, ça fonctionne... on est un peu victimes de nos succès parce qu'on est presque saturés, parce que le monde veut embarquer. Maintenant, il faut trouver une solution, et les projets structurants de la caisse et surtout la source de financement va nous permettre d'y arriver. On parle même d'un troisième projet, je peux vous parler du prolongement de la ligne bleue qui est une priorité. On a une série de priorités qui a été entérinée par l'ensemble des 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Mais, oui, ce n'est pas une question d'être la risée. C'est une question que, si vous voulez qu'on soit à juste titre... puis je pense que, tous partis confondus, vous avez à cœur les intérêts de la métropole, bien il faut s'investir puis il faut investir. Puis ça, c'est, à notre avis, la solution.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Il reste environ une minute.

M. Bolduc : J'ai une minute? Bon, écoutez, je voudrais juste vous entendre parce que M. Schnobb a parlé tout à l'heure de la question de la captation foncière et que, dans les nouveaux projets, vous avez un intérêt clair, comme vous l'avez mentionné; maintenant, dans le modèle de la caisse, la captation foncière dans les gares serait peut-être plus leur terrain de jeu que celui de la ville. Comment vous voyez ça, cet élément-là?

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

M. Coderre (Denis) : Bien, pour rentabiliser, eux, ils vont trouver une façon pour le retour sur l'investissement, c'est comment trouver leur financement. Donc, c'est sûr que, si vous parlez de SLR, le tracé du SLR, le tracé par rapport au Train de l'Ouest, évidemment, il va y avoir des endroits où ça pourrait devenir intéressant. La captation foncière est une option de financement de transport collectif.

On est un peu à la croisée des chemins. Le fait qu'on va se réorganiser sur le plan structurel et au niveau de la planification du transport collectif du Grand Montréal, on se penche non seulement sur la gouvernance, mais sur les méthodes de financement.

Maintenant, vous avez maintenant un nouveau modèle, un nouveau joueur qui est prêt à embarquer, M. Sabia est intéressé par cette captation foncière. Donc, dans certains secteurs, dans des milieux industriels ou non bâtis, je pense que ça peut devenir une option qui est intéressante.

Dans le fond, qu'est-ce qu'on dit? Le projet de loi n° 38, c'est de leur permettre d'être un joueur, d'être un partenaire, de faire les études nécessaires et d'arriver avec des options, par la suite, qu'on pourra entériner ici. Donc, ça, déjà, ça vous donne un outil supplémentaire pour protéger les intérêts publics, les intérêts des citoyens.

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

• (18 h 20) •

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. Alors, M. le maire, M. Bergeron, M. Schnobb.

Juste avant de continuer, avant d'aller à mes questions, vous dire... Parce que je vous ai entendu parler de ce que l'opposition a dit ou a évoqué depuis quelques jours. Vous savez, nous, on n'a pas pris position encore sur le projet de loi, et puis on va réserver notre jugement pour un peu plus tard, mais, après la dérape de 40 milliards de dollars d'il y a quelques années à la caisse, vous conviendrez que c'est raisonnable, de notre côté, d'être frileux un petit peu puis de nous assurer que le projet de loi est bien ficelé, que les balises sont introduites aux bons endroits. Et certainement, à ce stade-ci, sans poser un jugement sur l'ensemble de l'oeuvre, je peux vous dire que je trouve qu'il n'y a pas beaucoup de balises. Puis je vais commencer par un exemple très simple.

On a tous mentionné, vous avez mentionné que c'était tout à fait possible et plausible que la caisse puisse discuter avec vous, qu'il y ait intégration des ouvrages que la caisse pourrait développer avec les systèmes qui sont déjà en place à Montréal, évidemment c'est souhaitable, sauf que le concret, là, du projet de loi, là, c'est qu'il y a un article qui dit que la caisse n'est pas assujettie aux lois actuelles qui gouvernent le transport en commun — ça, c'est le concret, c'est ça qu'on a comme projet de loi, ça dit que la caisse n'est pas assujettie — puis il n'y a rien qui dit que la caisse devrait aller vous parler à vous, aller parler à M. Schnobb, aller parler avec d'autres maires d'ailleurs sur le territoire de Montréal. Alors, on peut laisser ça de même puis dire : On va laisser ça au bon vouloir des acteurs. Puis peut-être que M. Sabia, actuellement, c'est un gars qui est fin, puis qui est intelligent, puis qui va avoir l'intelligence d'aller voir le monde avec qui il veut développer des projets, mais, moi, dans cinq ans, dans 10 ans, qui ce sera, on ne le sait pas, alors...

M. Coderre (Denis) : ...je vais vous répondre comme ancien ministre, vous êtes un ancien ministre des Finances.

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

M. Coderre (Denis) : Vous êtes un ancien ministre des Finances, vous avez à coeur les intérêts du Québec, vous avez fait votre travail au meilleur de votre connaissance. On ne comparera pas le papier commercial avec le transport collectif. Donc, quand... Je pense qu'il faut faire attention, pour un.

Deuxièmement, si, là, vous dites qu'on met des balises où on oblige les municipalités à faire partie prenante de ce dossier, là il y a quelqu'un qui va se lever la main, qui va dire : Ah! gestion politique, vous faites une intervention politique, c'est inacceptable, parce que, le fonctionnement même de la caisse, qui gère le bas de laine des Québécois, si on veut protéger l'intérêt des Québécois, on ne peut pas commencer à dire sur l'humeur du moment, avec un maire ou un autre qui est fort, qui est moins fort, pour dicter les conduites.

Ceci étant, dans les bonnes... Puis je crois à la bonne parole de M. Sabia. D'ailleurs, il a redressé les caisses puis il fait un excellent travail. Vous l'avez laissé là comme gouvernement, en plus. Donc, je pense qu'il fait un excellent travail. Ça fait qu'on ne peut pas douter de l'honneur, de l'intégrité, de la probité et de son travail et de son équipe, puis vous ne le faites pas, là, on se comprend. Alors, moi, je vais...

Une voix : ...

M. Coderre (Denis) : Non, tout à fait. Alors, c'est pour ça que moi, je vous dis qu'il y a un équilibre entre les deux, et cet équilibre, c'est que, oui, il va y avoir de la concertation, puis on est capables de se parler puis de se consulter. Je ne demande pas de faire partie prenante parce que je sais que la caisse veut et va travailler dans l'intérêt des Québécois.

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

M. Marceau : O.K., je vous entends très bien. Puis, juste qu'on s'entende, là, évidemment, le papier commercial puis le transport en commun, c'est deux choses distinctes. La chose que ça a en commun, par contre, la chose que ça a en commun, c'était que c'était quelque chose que la caisse essayait, c'était un nouveau produit financier, à l'époque, d'une nouvelle catégorie de produits financiers; dans ce cas-ci, c'est une nouvelle catégorie d'investissement. Il n'y a pas... Écoutez, moi, je pense qu'il y a plus de capacité, il y a plus de probabilités que ça fonctionne avec les infrastructures de transport en commun parce qu'il y a Ivanhoé Cambridge qui est dans l'immobilier, bon, je suis tout à fait conscient de ça. Ça n'empêche pas qu'ils vont apprendre à opérer du transport en commun. Puis M. Schnobb, à votre gauche, est capable de vous dire que ce n'est pas si simple que ça puis que ça s'apprend.

Alors, de toute façon, je vais juste finir sur la question de la coordination du transport qui va être développé puis exploité par la caisse puis les autres sociétés de transport qui sont, disons, interreliées avec la nouvelle structure. Hier, le maire de Québec nous disait que lui, il s'inquiétait de ce que la caisse se retrouverait avec les infrastructures

payantes ou, si vous voulez, les lignes payantes dans le réseau de transport puis que les sociétés de transport existantes se retrouveraient avec, si vous voulez, les réseaux ou les segments moins payants du système de transport. Je vous dis ce que lui disait hier pour Québec, évidemment, puis peut-être que ça ne s'applique pas à Montréal, mais j'aimerais peut-être vous entendre là-dessus. Est-ce que, vous, de votre point de vue, c'est une possibilité? Est-ce que vous vous attendez aussi — je vais juste ajouter là-dessus, là, pour que vous complétiez — est-ce que vous vous attendez à avoir... à être compensés s'il fallait que vous vous retrouviez avec des segments pas payants alors que la caisse exploite des segments payants? Voilà.

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

M. Coderre (Denis) : M. le Président, je viens de parler à Régis — il vous salue, en passant — on se parle tout le temps, parce qu'il voulait me consoler pour la défaite du Canadien d'hier.

M. Marceau, dans un premier temps, deux choses. La Caisse de dépôt a déjà une expertise et une expérience en matière d'opération des transports. Ils le font ailleurs, ils l'ont fait notamment avec le Canada Line. Leur expertise au niveau de Keolis, à Lyon, vous avez vu, ils sont maintenant dans l'Eurostar. Donc, on ne part pas de rien, là, on n'est pas un laboratoire, là, ça existe déjà. Ça, je pense, c'est important de le mentionner, en tout respect.

La deuxième : il est temps... et on l'a tous fait, parce que je viens d'un autre gouvernement, sur l'importance de dire que l'infrastructure, c'est un investissement à long terme qui fonctionne et qui va rapporter énormément par la suite pour les Québécois notamment.

Évidemment, Montréal et Québec, ce n'est pas la même chose en termes des besoins, en termes des réalités. Et je pense que, quand on regarde, au contraire, sur la question du retour sur l'investissement, il est normal qu'il puisse y avoir un montant d'argent, c'est pour ça qu'il y a une tarification. Et, cette tarification, vous avez déjà le président de la Caisse de dépôt qui dit : Nous, à cause du principe d'élasticité, nous, là, ce qu'on veut, ce n'est pas d'augmenter les tarifs, on veut s'assurer de l'achalandage. Donc, ça, c'est peut-être une partie de la réponse.

Le fait qu'on s'enligne éventuellement... Et il y a déjà des choses qui fonctionnent à merveille, mais il va y avoir une nouvelle gouvernance puis une nouvelle façon d'orchestrer. Puis vous êtes de la couronne nord, vous le savez, il y a des réalités de la couronne nord en termes d'autobus, et tout ça, là. Donc, ça ne touche pas le SLR, mais éventuellement toute la gouvernance en fait partie aussi, des transports collectifs, de la tarification, et tout ça.

Moi, je pense qu'au contraire ce qu'on envoie comme message, c'est qu'on a un nouveau joueur et qu'on pense qu'on est assez matures et responsables pour que, si on peut s'investir dans du transport collectif et de l'infrastructure ailleurs dans le monde ou au Canada, on est capables de le faire nous-mêmes aussi. Qu'on se donne... Il y a des paramètres de la Loi de la Caisse de dépôt qui permettent cette transparence et d'assurer... ils sont imputables de toute façon de leur façon. Mais moi, je pense que, le fait d'être un joueur, cette loi-là me satisfait, parce que, si on va trop loin, à ce moment-là, oui, on va pouvoir questionner la question de l'indépendance parce qu'on va arriver à dire : Bien, peut-être qu'il y a eu une implication politique, puis ce n'est pas ça qu'on veut. Ce qu'on veut, c'est que l'argent soit investi en infrastructures et qu'on puisse assurer de profiter comme les autres dans le monde puissent en profiter.

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

M. Marceau : Oui, je pense qu'il existe un compromis entre le fait que la caisse soit laissée complètement à elle-même puis le fait qu'elle soit carrément dépendante de discussions, c'est-à-dire qu'on inscrive qu'elle perd son indépendance, là, d'une façon ou d'une autre. Je pense qu'il existe quelque chose entre les deux qu'on est capables de trouver.

Puis juste revenir sur la tarification parce que vous avez abordé cette question-là, qui est une question fort importante. Évidemment, la Société de transport de Montréal, sa mission, c'est d'offrir des services de transport au coût, j'imagine, le plus faible possible ou quelque chose qui doit s'apparenter à ça, là, je n'ai pas la mission explicite de la société, mais ça doit s'apparenter à quelque chose comme offrir des services de transport à la population à des coûts le plus faibles possible. Juste qu'on s'entende, vous et moi, sur le fait que la mission de la caisse, ce n'est pas ça, puis même dans le cas des infrastructures de transport ça va être d'offrir des services de qualité lui permettant d'obtenir un rendement, ça va être... l'objectif ultime, c'est d'obtenir un rendement, ce qui fait en sorte que, dans la fixation de la tarification, bien ce n'est pas les mêmes éléments qui interviennent. Quand M. Schnobb et puis son équipe établissent des tarifs, l'objectif, ce n'est pas d'aller chercher de l'argent au maximum, c'est de s'assurer de couvrir les coûts, j'imagine, ou quelque chose autour, qui s'apparente à ça; lorsque M. Sabia et son équipe auront à établir des tarifs, bien il y aura les impératifs de rendement, qui doivent être au-delà d'un certain niveau. Là, je comprends que c'est balisé, puis c'est correct, là, mais on s'entend, ce n'est pas la même affaire.

Donc, ma question est très simple, c'est : Il y a moyen, au départ de la relation entre la caisse puis le gouvernement, de prévoir par certaines clauses ce qu'il pourrait advenir de la tarification dans le futur, sauf que le monde est plein d'imprévus, je pense que vous le savez, puis c'est difficile de prévoir tout ce qui pourrait arriver, et puis certains ont suggéré un autre mécanisme qui pourrait s'apparenter à une régie, une espèce de régie indépendante qui fixerait les tarifs pour les infrastructures d'accueil. J'aimerais juste vous entendre là-dessus, savoir qu'est-ce que vous en pensez, qu'est-ce que vous... comment vous réagissez à ça.

• (18 h 30) •

Le Président (M. Bernier) : ...M. le maire, je vous donne une minute.

M. Coderre (Denis) : Un jour, on s'assoira puis on parlera des tarifs d'Hydro-Québec puis des régies, mais là, aujourd'hui, on parle de tarification d'autobus.

Regardez, je pense qu'il faut faire une distinction entre la STM, la STL, le RTL par rapport à ces nouveaux projets. Pourquoi? Parce qu'il n'y a pas les dettes, ce n'est pas la même histoire, ce n'est pas la même teneur des infrastructures.

Vous savez également, comme vous et moi, puis vous avez investi vous-même comme ministre des Finances en matière de transport, qu'il y a la notion de maintenance, il y a la question de développement. Nous, on le fait également, on investit plus de 400 millions, comme ville, on a un budget de 5 milliards. Donc, il y a des impératifs, puis il y a une histoire, puis il y a un historique qui n'est pas le même.

Maintenant, là, on parle de nouveaux projets, on parle de propositions, puis ils vont faire même leurs propres études sur la rentabilité, pour un. Prenez un exemple. De mémoire, là, je me trompe peut-être, mais le Canada Line à Vancouver, ça devait avoir 60 000, 70 000 personnes, puis là c'est rendu à 120 000. Ça fonctionne. On vient d'avoir une nouvelle navette à Toronto entre l'aéroport Lester-B.-Pearson et puis le centre-ville, on parle de 19 \$ à l'unité d'un bord, et puis ça va fonctionner, ça va être assez extraordinaire. Je pense qu'il faut donner aussi une chance.

Quand on parle de balises, moi, je pense que, la tarification, on est capables... ils sont capables d'établir leurs propres paramètres. Avec la nouvelle gouvernance puis la nouvelle planification en termes d'intégration, on veut être capable de faire ce travail-là. Donc, je ne pense pas qu'il faut alourdir davantage.

Si vous me parlez en termes de balises et que vous dites : On ne remettra jamais en question l'indépendance de la caisse, et si ça vous fait plaisir de dire que le maire de Montréal doit être consulté puis doit avoir une façon de faire à l'intérieur du processus, c'est correct...

Le Président (M. Bernier) : Oui, je dois... M. le maire, je dois aller du côté du député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. le maire, M. Bergeron, M. Schnobb.

Le modèle d'affaires que la caisse et le gouvernement nous proposent aujourd'hui, c'est un modèle assez unique au monde, parce qu'au-delà de la participation minoritaire dans Canada Line, dans Keolis, dans Eurostar... c'est des participations minoritaires, et là on aura un organisme public qui souhaitera obtenir des rendements d'un côté, qui souhaitera nécessairement s'intégrer à la STM, à la RTL.

Je pense que, la question, vous la voyez venir, je l'ai posée tantôt, mais juste avant ça je veux revenir sur ce que M. Labeaume a dit hier. M. Labeaume a dit hier : Moi, là, si la caisse décidait d'investir sur mon futur SRB, il dit, on est prêts demain matin. Il dit : Moi, je veux qu'on reparte à zéro. Mon collègue de Rousseau l'a mentionné, il a parlé, M. le maire, hier, que la caisse pourrait ramasser tout ce qui est bon, puis il va rester le petit-lait pour le réseau de transport de Québec.

Est-ce que vous pensez la même chose pour Montréal? Est-ce que la STM pourrait... Je vais vous poser deux questions : Est-ce que vous pensez la même chose que M. Labeaume? Puis, de l'autre côté, est-ce que la STM pourrait être l'opérateur de ce futur SLR sur le pont et le Train de l'Ouest?

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

M. Coderre (Denis) : On ne se divise pas, Régis et moi. Moi, je vous dirais qu'il a son contexte de Québec, il vous l'a expliqué selon son contexte. Moi, là, je vois la caisse comme un nouveau partenaire, comme un nouveau choix, et on a des projets extraordinaires en termes de développement en matière de transport collectif. On se parlera d'électrification un jour, il y a des choses qui peuvent arriver, mais on pense que le fait qu'on a une nouvelle source de financement va permettre aux gens de votre circonscription d'avoir espoir dans certains dossiers de développement parce qu'il va y avoir une marge de manoeuvre en termes d'infrastructures, O.K.? Ça, je pense que c'est la base. Et, comme président de la CMM, on a déjà une liste prioritaire de projets, en termes de transport collectif, qui touchent la couronne nord, la couronne sud, Laval, Longueuil, l'est et l'ouest de Montréal, au niveau de l'agglomération, il n'y a pas de problème. Moi, de la façon dont je vois ça, c'est que c'est une nouvelle façon de voir où l'institutionnel peut jouer un rôle dans l'intérêt public tout en protégeant les pensionnés, parce qu'on protège le bas de laine.

Donc, ce n'est pas une question de petit-lait. On connaît la couleur de Régis. Ce que Régis veut, ce qui est clair, c'est que ça se fasse rapidement, parce que lui, il a un projet. Mais, malgré tout ça, et même au niveau des projets structurants, qu'on parle du SLR, du pont Champlain et puis du Train de l'Ouest, si je me rappelle bien, parce que j'étais à la conférence de presse, il y a une étude qui se fait avant avec des propositions d'option de façon très claire, ce qui marche, ce qui ne marche pas, ce que je peux faire, ce que je ne peux pas faire, et par la suite on le renvoie, et le gouvernement va décider en ce sens, puis évidemment tout le monde va être consulté. Alors, pour moi, c'est un joueur qui va assumer une certaine complémentarité et ce n'est pas : Toi, tu es gros; moi, je suis petit. C'est vraiment une question de dire : On veut en faire plus, on va rajouter davantage de services de transport collectif. Et puis la caisse, qui n'a rien inventé, là, parce qu'elle l'a dit, puis elle l'a fait ailleurs, est prête à embarquer là-dedans, puis on a un gouvernement qui est à l'écoute.

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

M. Bonnardel : Vous comprenez très bien la situation financière du gouvernement qui... M. Sabia n'a pas aimé le mot quand j'ai dit «utiliser la caisse». C'est un partenariat nouveau, complètement, complètement unique.

Je reviens à une question qui est fort simple. Si financièrement le gouvernement avait les reins assez solides, la STM existe depuis 50 ans, est-ce que la STM, demain matin, si le gouvernement avait les reins assez solides, pourrait être l'opérateur ou minimalement, je dirais... On oublie le gouvernement s'il avait les reins solides. Est-ce que la STM, demain matin, pourrait, conjointement avec la Caisse de dépôt, dire : Moi, je peux t'opérer ça, je sais comment ça fonctionne? Pour moi, là, m'assurer de faire entrer les usagers dans le train de SLR, ou que ce soit le Train de l'Ouest...

Avec encore la problématique d'intégration, vous l'avez dit tantôt, avec le réseau de Longueuil, avec celui de Laval, ce ne sera pas évident demain matin, alors on se dit : Si un joueur...

M. Coderre (Denis) : ...il n'y en a pas, de cachette, là, parce que...

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

M. Coderre (Denis) : Il n'y en a pas, de cachette, là, on a dit : On investit déjà. Ce n'est pas comme s'ils ne sont pas là du tout, là, on investit déjà dans la STM, on investit déjà au niveau des transports collectifs.

Oui, on est pris, et le gouvernement a des choix à faire parce qu'il vit la situation économique qu'il vit. Maintenant, si, moi, vous me demandez, comme payeur de taxes... j'ai une entité qui investit dans les mêmes affaires ailleurs dans le monde puis qui dit : Aïe! sais-tu quoi, je vais le faire, moi aussi, chez vous, bien là on va dire : Pourquoi pas? S'il le fait ailleurs, puis ça fonctionne, ça devient une autre source de financement.

C'est sûr qu'avec des si on met Paris en bouteille, mais la réalité, c'est qu'on a du monde, on a un visionnaire qui s'appelle Michael Sabia, qui dit depuis 2014 ou même avant : On a un autre mode de financement qui fonctionne ailleurs puis qu'on pourrait peut-être utiliser chez nous, ça vous tente-tu? Le gouvernement a dit oui, les maires ont dit : Oui, faites un projet de loi. Là, on espère que vous allez dire oui, vous autres aussi, avec toutes les questions légitimes que vous posez, mais moi, je ne suis pas dans les scénarios puis des questions hypothétiques, là, je suis dans le domaine... On a une possibilité, on a une solution puis d'ici 2020 on est capable d'avoir un SLR pour le pont Champlain puis le Train de l'Ouest. Sur le plan économique, on en a besoin.

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

M. Bonnardel : Donc, ce que vous dites, M. le maire, c'est que, pour vous, d'avoir la STM puis d'avoir un autre opérateur différent, il n'y a pas de problème, parce que vous...

M. Coderre (Denis) : Il n'y a pas de problème parce qu'on a aussi... dans la même foulée, il y a une réorganisation des transports collectifs, présentement, sous le leadership de la Communauté métropolitaine de Montréal, là, où on se dit : On est des élus là-bas, on est capables de parler en termes de planification, mais rien n'empêche qu'on est capables d'avoir des joueurs puis s'asseoir à une même table pour qu'il puisse y avoir une intégration de services et par la suite que les choses puissent fonctionner, parce que le but premier, c'est le client, c'est l'usager.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Merci, M. le maire de Montréal, d'être venu nous rencontrer ici, à l'Assemblée nationale. Merci infiniment, ça nous a fait grand plaisir. M. Schnobb et M. Bergeron, merci de votre participation.

Donc, je lève la séance, et la commission ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 38)