



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le mercredi 6 mai 2015 — Vol. 44 N° 51

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 (1)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des finances publiques

Le mercredi 6 mai 2015 — Vol. 44 N° 51

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Carlos J Leitão	1
M. Nicolas Marceau	2
M. François Bonnardel	2
Auditions	3
Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)	3
Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)	15
Banque Nationale du Canada (BNC)	27

Autres intervenants

M. Raymond Bernier, président

M. Michel Matte
Mme Rita Le de Santis
M. Jean Habel
M. Ghislain Bolduc
Mme Manon Massé
M. André Fortin
M. Alain Therrien

* M. Michael Sabia, CDPQ
* M. Macky Tall, idem
* M. Christian Dubé, idem
* M. Michel Leblanc, CCMM
* M. Vincent Joli-Coeur, BNC

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 6 mai 2015 — Vol. 44 N° 51

**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 (1)**

(Onze heures vingt-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 je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à des consultations particulières et 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. Carrière (Chapleau) est remplacé par M. Fortin (Pontiac).

Le Président (M. Bernier) : Merci. Donc, voici l'ordre du jour. Ce matin, nous allons débiter par les remarques préliminaires, et par la suite nous entendrons les représentants de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Cet après-midi, nous recevrons la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et M. Vincent Joli-Coeur, de la Banque Nationale.

Remarques préliminaires

Donc, sans plus tarder, je vous cède la parole, M. le ministre. Vous avez six minutes pour faire vos remarques préliminaires.

M. Carlos J Leitão

M. Leitão : Très bien. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, je tiens tout d'abord de saluer mes collègues du côté ministériel ainsi que nos collègues du côté de l'opposition, tous les membres de... les fonctionnaires du ministère qui sont là pour nous aider. Aussi, bienvenue à M. Sabia, de la Caisse de dépôt, et ses collègues, M. Tessier, M. Dubé, M. Tall. Merci d'être là aussi.

Nous commençons, il me semble... Il me semble que nous commençons un processus, une discussion d'un sujet, il me semble, qui est très, très important pour l'avenir du Québec. Alors, comme le disait le premier ministre le 13 janvier dernier, lors de son annonce, le Québec doit concilier trois défis : le premier, c'est celui de poursuivre le développement d'infrastructures modernes qui répondent aux besoins des Québécois; le deuxième, c'est de poursuivre les travaux de maintien de ces infrastructures-là afin qu'elles demeurent sécuritaires; et le troisième, c'est de s'assurer que le financement nécessaire à la réalisation de tous ces travaux sera disponible. Alors, c'est dans cette optique que, le 18 mars dernier, j'ai eu le plaisir de déposer le projet de loi n° 38, qui propose une solution innovante afin de permettre au gouvernement du Québec de rendre possible le développement et la modernisation d'un plus grand nombre de nos infrastructures publiques tout en faisant fructifier le bas de laine des Québécois.

Lors du dépôt de ce projet de loi, dans un geste d'ouverture et de transparence, le gouvernement s'est d'emblée montré ouvert à la tenue de consultations particulières afin de permettre à divers intervenants de faire entendre leur point de vue sur l'entente commerciale, je dirais même historique annoncée le 13 janvier dernier entre le gouvernement et la Caisse de dépôt. Cette entente, je crois important de le souligner, pourrait permettre la réalisation de projets d'infrastructure d'importance, notamment en matière de transport collectif, au Québec, ce qui, sans la gouverne et les ressources de la caisse et de ses partenaires, ne pourrait voir le jour à brève échéance. Grâce à ce modèle d'affaires, le gouvernement pourra dégager des sommes importantes et réaliser d'autres projets d'infrastructure qui autrement auraient été reportés dans le temps.

Plusieurs gouvernements sont confrontés au défi d'entretenir d'importants réseaux d'infrastructures et d'en développer de nouveaux afin de dynamiser leur économie et de répondre aux besoins de la population. Ceci exige d'importants investissements, qui sont assumés en grande partie par les autorités publiques.

À titre d'exemple, comme je l'ai précisé lors du dépôt du plan économique du Québec, le 26 mars, le Plan québécois des infrastructures 2015-2025 nécessitera à lui seul des investissements de 88,4 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années. Les ressources financières qu'exige ce projet-là que nous voudrions réaliser sont imposantes dans un contexte où nos ressources sont limitées. Dans cette perspective, il faut sortir des sentiers battus et proposer de nouvelles solutions qui sont le fruit d'un savant mélange d'originalité, d'intelligence et d'audace.

Alors, nous avons donc convenu d'une entente avec un partenaire non seulement d'importance, mais également un partenaire dont les compétences et la performance ne sont plus à démontrer, bref un partenaire de choix. Cette entente commerciale avec la Caisse de dépôt répond au désir du gouvernement de mettre en place un nouveau modèle d'affaires lui permettant d'assurer la réalisation des projets d'infrastructure et en même temps de limiter les impacts sur les finances publiques.

Alors, dans le cadre de cette entente, le gouvernement soumettra à la caisse des projets d'infrastructure qu'il aura identifiés et qui pourraient voir le jour une fois les étapes préalables nécessaires complétées. Après analyse et en toute indépendance, si la caisse conclut qu'elle peut exploiter un tel projet sur une base commerciale, donc, on lui permettrait de... et lui permettant d'obtenir un rendement intéressant pour ses déposants, elle conviendra d'une entente spécifique pour ce projet avec le gouvernement. La caisse, donc, déposera différentes propositions, et c'est au gouvernement, à ce moment-là, que reviendra la décision de choisir le scénario qui répond le mieux aux besoins des objectifs liés à l'intérêt public. La caisse assurera alors en totalité la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'oeuvre de ce projet. Déjà, le gouvernement a annoncé son intention de confier l'examen de deux projets identifiés en priorité, à savoir un système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et un système de transport collectif pour l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Alors, en conclusion, M. le Président, je suis heureux de la tenue de ces consultations particulières, je suis persuadé que les différents intervenants qui se présenteront devant cette commission apporteront une contribution positive. Les échanges que nous aurons avec les intervenants permettront de mieux comprendre le projet de loi et l'entente entre le gouvernement et la caisse. Je suis convaincu que mes collègues de l'opposition feront aussi preuve d'ouverture afin que nous puissions favoriser la réalisation de nouvelles infrastructures et ainsi contribuer au développement économique du Québec. Alors, merci, M. le Président.

• (11 h 30) •

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le ministre, de votre présentation, de vos remarques préliminaires. M. le député de Rousseau, porte-parole officiel de l'opposition, la parole est à vous pour environ 3 min 30 s.

M. Nicolas Marceau

M. Marceau : Parfait. Merci, M. le Président. D'abord, je vous salue. Je salue le personnel de la commission, les collègues ministre et députés et nos invités.

Écoutez, c'est un projet de loi important, et nous allons y investir tout le temps nécessaire et tous les efforts nécessaires. Je veux rassurer le ministre, nous abordons le projet de loi avec ouverture, dans un esprit constructif. Cela étant, je rappelle que l'ouverture et l'esprit constructif, ça va dans les deux sens, alors j'espère qu'il y aura ouverture aussi de votre côté et puis que notre travail d'écoute qui commence aujourd'hui sera aussi suivi d'un travail d'étude détaillée véritable et non pas de ce que j'ai pu voir, disons, dans le passé récent.

Les objectifs du projet de loi et les idées sous-jacentes à l'entente peuvent, à première vue, apparaître avantageux. Cela étant, il y a des questions qui se posent à ce jour. Je ne vous surprendrai pas en évoquant un certain nombre de thèmes dès maintenant que j'ai abordés lors de l'étude des crédits : la question de la tarification, qui a été abordée par M. Sabia la semaine dernière et que je réaborderai plus tard aujourd'hui; la question de l'indépendance de la caisse, évidemment, qui est fondamentale; la question des risques, risques de construction, risques d'opération aussi. Le ministre — je vais le citer — vient de nous dire qu'il fallait sortir des sentiers battus, et effectivement, dans ce projet de loi, on sort des sentiers battus. La caisse n'a pas à démontrer son expertise quand elle exerce le métier qui est le sien, elle l'a démontré dans le passé récent, elle a obtenu d'excellents résultats, j'ai félicité publiquement M. Sabia pour ça. Maintenant, on sort des sentiers battus, et, quand on sort des sentiers battus, bien il faut avoir un minimum de préparation, il faut avoir un minimum de réponses aussi à offrir aux questions légitimes que se posent les gens.

Je vais aussi vous parler, en temps et lieu, de la captation de la plus-value foncière, qui est un phénomène... enfin, qui est une façon de procéder qui n'a pas été utilisée beaucoup dans le passé; évidemment de gouvernance, la gouvernance de cette nouvelle façon de faire, comment on va procéder pour l'identification des projets, comment on va procéder pour la réalisation des projets et de quelle manière le gouvernement interviendra.

Puis je vous annonce dès maintenant, M. le Président, qu'à ce stade-ci nous avons deux documents sous la main, on a une entente, une première entente qui a été signée entre le gouvernement et la caisse, et on a un projet de loi. Et je vous dirai que — et puis on en reparlera plus tard — il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de choses qu'on retrouve dans l'entente qu'on ne retrouve pas dans le projet de loi, et ça pose des questions, ça pose des questions au sujet desquelles, évidemment, je tenterai d'obtenir réponse plus tard.

Cela étant, je vais m'arrêter là, M. le Président, en nous souhaitant de bons travaux et en remerciant à l'avance tous les invités qui vont venir partager leurs lumières avec nous. Merci.

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

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. le ministre des Finances, les collègues ministériels, mes collègues de l'opposition, ceux qui accompagnent le ministre à l'arrière, M. Tall, M. Sabia, M. Dubé, M. Tessier, merci d'être là.

Je suis un peu déçu, M. le ministre, qu'on ait seulement une heure avec la Caisse de dépôt aujourd'hui. Pour un projet aussi important, à hauteur de 5 milliards de dollars, je pense qu'il aurait mérité qu'on puisse poser des questions... comme mon collègue l'a dit, de Rousseau, oui, l'entente versus le projet de loi, il aurait été intéressant qu'on ait un peu plus qu'une heure, surtout que, juste pour notre côté, on a 9 min 24 s à poser des questions, je pense, qui sont importantes dans un contexte où c'est certainement un des plus gros projets d'infrastructure de transport en commun que le Québec a connu ou va connaître dans les prochaines années, à hauteur de 5 milliards, si on suit un peu les prédictions.

Donc, dans ces circonstances, tout le monde comprend aujourd'hui que le gouvernement, bon, versus sa propre expertise au ministère des Transports... le fait que le gouvernement ait une dette importante; de l'autre côté, la Caisse de

dépôt qui doit atteindre des objectifs de rendement. Comme je l'ai mentionné la dernière fois qu'on s'est rencontrés, quand on regarde les indices des quatre dernières années, qui sont à hauteur de 15 % pour l'utilisateur, bien, entre un gouvernement qui peut financer le même projet à hauteur de 3,5 %, s'ils ont nécessairement la confiance et le désir de mettre le MTQ à profit dans ce dossier, versus, de l'autre côté, la Caisse de dépôt qui doit donner à ses répondants à des objectifs de rendement importants, bien il y aura nécessairement un coût versus ça. On a un «benchmarking» — je m'excuse de le dire en anglais — qu'on peut évaluer, c'est la Canada Line, je l'ai mentionné, le coût relatif à l'utilisation à chaque jour de ces trains à Vancouver versus ce que ça pourrait coûter au Québec.

Mais, au-delà de tout ça, vous comprendrez que, quand on parle d'un projet de 5 milliards, M. le Président, d'avoir la caisse avec nous seulement pour une heure aujourd'hui, je pense qu'il aurait été important... Je suis persuadé que M. Sabia aurait accepté d'être ici un peu plus longtemps pour qu'on puisse l'approfondir puis d'aller chercher des questions à nos réponses aujourd'hui. Vous serez sûrement habile à le faire, M. le ministre, mais, dans les circonstances, quand on comprend que ce sont eux qui vont nécessairement être les exploitants et qui vont envoyer les appels d'offres, qu'ils doivent répondre aux questions entre l'entente que vous avez signée avec eux au préalable versus la loi que nous avons aujourd'hui, vous pouvez comprendre qu'en 10 minutes, pour ce qui est de mon côté, c'est très, très peu pour être capable d'avoir des réponses à toutes ces questions, mais, bon, on essaiera d'être précis aujourd'hui. Merci, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le député de Granby. Donc, comme vous l'avez mentionné tous les trois, c'est un projet de loi important, une consultation importante, parlementaires expérimentés, donc on aura l'occasion de faire de bons débats et d'entendre nos invités. Et, comme premier groupe, bien on reçoit la Caisse de dépôt et placement du Québec. Bienvenue. Vous en prenez une bonne habitude, M. Sabia, avec vos gens, de venir nous rencontrer, on est heureux de vous revoir encore une fois cette semaine. Donc, on reçoit M. Tessier, M. Dubé, M. Sabia et M. Tall. La parole est à vous, M. Sabia.

Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)

M. Sabia (Michael) : Donc, M. le Président, merci beaucoup. Et merci, membres de la commission, de nous donner l'occasion de nous adresser à vous aujourd'hui.

Donc, le projet de loi n° 38 met la table à la réalisation de grands projets d'infrastructure grâce à un modèle, d'après nous, d'affaires novateur. C'est une bonne chose certainement pour la caisse, mais, d'après nous, c'est surtout une bonne chose pour le Québec.

Pourquoi lancer ce modèle d'affaires? À nos yeux, la réponse est simple : Parce que cette initiative colle parfaitement à la mission de la caisse. L'un des deux piliers de notre mission, c'est de faire fructifier les avoirs de nos déposants, soit l'ensemble des Québécois. Aller chercher du rendement, sécuriser les retraites, c'est facile à dire, mais c'est tout un défi dans l'environnement actuel. La caisse détient plus d'à peu près 60 milliards de dollars d'obligations. Encore récemment, ces titres rapportaient entre 7 % et 9 % du rendement; à l'avenir, ce sera entre 0 % et 3 %. Voilà pourquoi nous devons absolument trouver des actifs qui offrent des rendements supérieurs sans prendre de grands risques. Dans ce contexte, les infrastructures sont des investissements tout désignés. Ce sont des actifs concrets, des choses que l'on utilise tous les jours, ce sont des investissements peu risqués qui offrent des rendements solides. Pour répondre aux besoins de nos clients, il est donc indispensable que nous augmentions notre exposition aux infrastructures.

L'autre pilier de notre mission, c'est de contribuer au développement économique du Québec. Évidemment, les infrastructures sont un moteur de croissance. Si on investit 1 milliard de dollars dans les infrastructures, l'économie sera plus riche de 1,5 milliard de dollars quatre ans plus tard, et ce n'est pas moi qui parle, ce n'est pas moi qui le dis, c'est le FMI. Aujourd'hui, la concurrence, comme vous le savez, entre les économies est féroce. Dans un tel monde, la qualité des infrastructures permet aux États de se démarquer en relevant leur compétitivité, en améliorant la qualité de vie de leurs citoyens, et c'est pourquoi partout dans le monde occidental les gouvernements recherchent des solutions inventives pour financer les infrastructures. Avec ce nouveau modèle, ce nouveau modèle d'affaires, les Québécois sont gagnants. Par la caisse, ils vont investir dans des infrastructures qui améliorent leur quotidien maintenant tout en sécurisant leur retraite de demain. C'est ce que j'appelle un cercle vertueux.

Ce nouveau modèle n'est pas sorti d'un chapeau, il s'agit d'une initiative longuement réfléchie. L'idée m'est venue il y a deux ans, lors d'une conversation que j'ai eue avec un gouverneur américain. Il me demandait si je connaissais un moyen de bâtir des infrastructures sans augmenter la dette mais tout en préservant un contrôle public. À l'époque, je lui ai répondu que je ne connaissais rien de tel, mais sa question m'intriguait, et c'est là que notre réflexion a commencé et que nous avons développé ce modèle d'affaires plus récemment en collaboration avec le gouvernement du Québec.

Il s'agit d'une nouvelle approche pour s'attaquer à un vieux problème, avec de nombreux garde-fous qui préservent l'intérêt public, mais, comme toute nouveauté, cette initiative, évidemment, a soulevé des questions, des questions, d'après nous, qui sont tout à fait légitimes. Ces questions tournent autour de trois thèmes : le risque d'ingérence politique, l'expertise de la caisse et les tarifs payés par les utilisateurs.

Donc, d'abord, l'indépendance de la caisse, indépendance qui est d'ailleurs réaffirmée de façon explicite dans ce projet de loi, la caisse va décider seule si elle investit dans des projets d'infrastructure en fonction des intérêts de ses déposants et du potentiel de rentabilité des projets, ce n'est pas une fonction de qui est assis dans le fauteuil du président. En effet, toute intervention du gouvernement ferait dérailler les projets. Voici pourquoi.

D'abord, au plan comptable, pour qu'une infrastructure ne soit pas à la charge de l'État, le gouvernement ne doit en aucun cas s'ingérer dans sa gestion. Le Vérificateur général du Québec sera attentif.

• (11 h 40) •

Deuxièmement, dans l'industrie des infrastructures à travers le monde, les projets sont toujours financés en partenariat. Si un gouvernement tentait d'imposer un projet non rentable à la caisse ou de faire d'autre chose, les partenaires financiers refuseraient d'y participer.

Troisièmement, la rentabilité des projets que la caisse va piloter sera visible à tous, un expert indépendant va valider que la rentabilité attendue est conforme aux normes du marché pour des projets comparables, rien de plus mais rien de moins non plus. Voilà les vraies garanties de l'indépendance de la caisse.

Maintenant, la question de notre expertise, d'après moi, notre expertise est un atout important. Lors de nos premiers investissements en infrastructures, il y a 15 ans, nous étions un investisseur plus ou moins passif, mais, au fur et à mesure que nous avons bâti un portefeuille spécialisé de plus de 11 millions de dollars, notre rôle a beaucoup évolué. Nous avons acquis une expérience de développement dans plusieurs projets dits «greenfield» : le Canada Line de Vancouver, l'hôpital Victoria à Melbourne en Australie, les terminaux 2 et 5 à l'aéroport Heathrow de Londres. Nous avons également acquis une expérience opérationnelle grâce, juste par exemple, à notre partenariat avec la SNCF de la France dans le groupe de transport collectif Keolis et, plus récemment, dans le train rapide Eurostar. La caisse va bâtir sur cette expertise et l'enrichir. Nous sommes convaincus que nous pouvons créer plus de valeur en pilotant des projets de A à Z. Il s'agit d'une évolution naturelle du rôle que nous jouons déjà dans l'immobilier avec Ivanhoé Cambridge, qui est l'un des 10 plus grands gestionnaires en immobilier au monde.

Soyons clairs. Si la caisse sera le maître d'ouvrage des projets, elle n'a jamais eu l'intention de travailler seule. À chacune des étapes de la conception, de la construction et de l'exploitation, nous allons nous associer aux meilleurs et nous allons travailler avec les gestionnaires de projet et d'autres firmes ayant une expertise reconnue mondialement. La réunion de ces expertises à la gestion d'un bout à l'autre des projets sont gage d'une grande efficacité.

Des façons de faire auront donc un impact direct sur les coûts et, par conséquent, sur les tarifs, la question des tarifs. À cet égard, la caisse, nous avons un principe directeur : minimiser les tarifs pour maximiser l'achalandage. C'est la seule façon, d'après nous, de faire d'un projet d'infrastructure à la fois un succès populaire et un investissement rentable. Comment? Par un contrôle serré des coûts. Nous allons mener des appels d'offres internationaux pour maximiser la concurrence entre soumissionnaires.

Ça exige également un respect des échéanciers. Ce n'est pas vrai que les Québécois sont condamnés à des délais sans fin. Les projets que la caisse a réalisés en partenariat ailleurs ont été livrés à l'heure, dans le respect des budgets, et ce sera la même chose au Québec. De plus, nous allons utiliser tous les moyens pour diminuer la facture des projets. Juste par exemple, nous allons mettre en valeur les gares de train avec des restaurants ou d'autres commerces pour tirer des revenus additionnels. Toutes ces démarches, toutes ces démarches, j'insiste, ont un seul but : offrir des tarifs bas. Ces tarifs seront d'ailleurs établis en toute transparence, il n'y aura pas de surprise.

Ce modèle d'affaires a déjà suscité beaucoup d'intérêt un peu partout dans le monde, plusieurs gouvernements au Canada, aux États-Unis, en Europe nous ont demandé de leur expliquer cette initiative qui répond à un besoin très réel à travers le monde, mais c'est d'abord ici, au Québec, où nous voulons commencer avec deux grands projets qui ne pourraient pas voir le jour sans en sacrifier d'autres. J'espère que vous, les membres de cette commission, serez sensibles à l'importance d'adopter ce projet de loi. Les Québécois attendent depuis longtemps de nouvelles infrastructures de qualité, et nous, à la caisse, nous avons hâte de retrousser nos manches et de nous attaquer à la tâche. Merci. Et maintenant à vos questions.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Sabia, de votre présentation. Nous allons donc débiter nos échanges avec les parlementaires. Nous allons débiter avec vous, M. le ministre. La parole... Oui?

M. Bonnardel : ...préciser le temps de tout le monde?

Le Président (M. Bernier) : Oui. Le gouvernement a une période environ de 23 minutes, l'opposition officielle, 14 minutes, bon, quelques secondes, là, le deuxième groupe de l'opposition, environ neuf minutes, et les députés indépendants, trois minutes. Donc... Mais normalement, comme vous le savez, dans le déroulement des activités de la commission parlementaire, je suis quand même assez ouvert, quand les sujets sont aussi importants, pour laisser les gens répondre aux questions qui sont posées par les parlementaires, c'est le premier but, et permettre aux gens qui nous écoutent également d'avoir l'information qu'ils sont en droit de recevoir. M. le ministre.

M. Leitão : Très bien. Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, messieurs, d'être là. Je vais essayer de ne pas prendre trop de temps, moi, pour laisser de la place à mes collègues de poser des questions, des questions fort pertinentes qu'ils ont certainement l'intention de faire. Juste deux questions de ma part pour vous, messieurs, une qui se réfère à votre filiale Ivanhoé Cambridge.

Donc, la caisse a déjà démontré qu'elle est capable de créer des filiales qui peuvent obtenir un rendement très important, et non seulement obtenir un rendement important, mais être parmi les meilleurs au monde. Donc, l'exemple est déjà là. Disons... Si vous pouviez me parler un petit peu rapidement du succès que la caisse a eu avec Ivanhoé Cambridge.

Mais peut-être, avant de parler de ça, une question un peu plus, peut-être, ésotérique, puisqu'elle s'insère un petit peu dans le commentaire de mon collègue député de Rousseau qui parlait des risques. Il y a des risques, bien sûr, des risques opérationnels, toutes sortes de risques, mais si vous pouviez peut-être commencer par nous parler un petit peu des risques à ne pas faire ce genre d'investissement, le fait que la Caisse de dépôt a besoin d'obtenir donc un rendement

intéressant et relativement sécuritaire. Ce type de rendement là, qui est traditionnellement fourni par les obligations gouvernementales, de nos jours le taux des obligations est extrêmement bas. Donc, quand on parle des risques, quel est le risque aussi de ne pas diversifier le portefeuille et de ne pas s'engager dans de tels investissements?

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia.

• (11 h 50) •

M. Sabia (Michael) : Oui. M. le Président, bien sûr, cette question est, dans le fond, notre motivation fondamentale parce que... Et c'est très important de ne pas minimiser l'importance de l'impact des politiques monétaires sur notre métier. Maintenant, maintenant et probablement d'ici un autre 10 ans ou 15 ans, le niveau de rendement disponible dans la classe d'actif à revenu fixe sera beaucoup plus faible qu'auparavant, ça, c'est évident, et ça, c'est inévitable. Et donc maintenant nous avons le défi de trouver une façon de mitiger cet impact, et donc il faut trouver les classes d'actif qui offrent, oui, un rendement plus intéressant qu'un rendement entre 0 % et 3 % mais également une classe d'actif ou des classes d'actif qui ne représentent pas des grands risques. Donc, c'est la raison pour laquelle nous, à la caisse, nous privilégions l'immobilier, oui, et donc l'importance d'Ivanhoé Cambridge. Également, c'est la raison pour laquelle Macky est en train de bâtir un portefeuille d'infrastructures beaucoup plus important.

Mais nous ne sommes pas le même... nous ne sommes pas le seul investisseur institutionnel qui est en train de faire la même chose, et donc ce qui soulève une autre question très importante. Une autre de nos motivations, une autre raison pour laquelle nous avons proposé ce modèle, c'est de trouver une façon de nous démarquer sur les marchés, parce qu'actuellement il y a tant d'investisseurs dans le monde qui cherchent à faire la même chose soit au Canada, soit aux États-Unis, soit en Australie, à travers le monde. Donc, notre modèle, ce nouveau modèle, représente un effort de notre part de nous démarquer et donc de nous donner un avantage comparatif de la même façon qu'Ivanhoé Cambridge et leur compétence opérationnelle représente un avantage comparatif pour cette filiale. Et nous sommes en train de faire exactement la même chose et donc, d'ici 15 ans, de bâtir une filiale, une opération, une société d'infrastructures qui sera parmi les plus importantes au monde. Et, étant donné un tel outil, je pense que la caisse serait beaucoup mieux équipée pour répondre aux besoins des déposants face à une situation sur les revenus fixes où c'est impossible de trouver le niveau de rendement nécessaire.

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

M. Leitão : Merci. Non, c'est très bien, c'est ce que je pensais, merci beaucoup. Alors, je vais céder la parole à mes collègues.

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

M. Matte : Merci, M. le Président. Ça me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue. Compte tenu du temps, j'ai beaucoup de questions, mais il y en a une que je vais privilégier, et beaucoup d'interrogations.

Je sais, je m'interpelle, dans le projet de loi n° 38... Ça vient modifier la mission, ça vous donne plus de responsabilités, plus d'éléments. Je me pose la question à savoir quelles sont votre expérience, votre formation, votre expertise pour pouvoir être les maîtres d'oeuvre de projets d'infrastructure comme ça. Mais la plus grande question, et c'est celle-là que j'aimerais que vous puissiez me répondre dans un premier temps, c'est que vous nous dites que la mission de la Caisse de dépôt, c'est de procurer des rendements, c'est de faire en sorte que le bas de laine des Québécois puisse être le mieux garni possible, alors que je constate que, dans le monde, beaucoup de sociétés de transport en commun sont déficitaires. Comment vous allez faire, vous, comme dans votre mission, pour pouvoir gérer, vous impliquer puis faire de l'argent, tu sais, plus que des obligations?

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

M. Sabia (Michael) : Je pense... Parce que votre question s'adresse plus largement à la question d'expertise, et donc, je pense, je vais passer la parole à mon collègue, M. Tall, qui est le responsable de toutes nos activités et a beaucoup d'expérience mondialement. Donc, Macky, sur la question de l'expertise.

M. Tall (Macky) : Oui. Alors...

Le Président (M. Bernier) : M. Tall, s'il vous plaît.

M. Tall (Macky) : Oui, merci. Donc, sur la question d'expertise, comme M. Sabia le mentionnait un peu plus tôt, la caisse est active en infrastructures depuis plus de 15 ans maintenant. À travers ces 15 ans, des investissements qui totalisent aujourd'hui 11 milliards de dollars dans des projets dont la valeur totale, comparé à l'investissement de la caisse... plus de 90 milliards. Et ce sont des investissements dans des sociétés de transport similaires aux deux projets dont nous discutons aujourd'hui, dans d'autres infrastructures de transport, notamment aéroportuaires, portuaires, des systèmes de distribution d'eau, des infrastructures énergétiques, et ce, à travers le monde.

Et à travers ces années, donc, la caisse a été impliquée concrètement dans la gestion, dans toutes les décisions stratégiques de ces sociétés. Je prends pour exemple la société Keolis, en partenariat avec la SNCF, où la caisse est impliquée dans toutes les instances décisionnelles, notamment au niveau de la coprésidence du conseil de surveillance,

comité d'investissement, comité d'audit, comité de sécurité ferroviaire. Et on parle d'une société qui l'an dernier a transporté 2,5 milliards de personnes dans 15 pays.

Donc, ce sont des exemples concrets, en fait, des investissements et des rôles que la caisse a joués et où elle a développé cette expertise, expertise que nous souhaitons continuer, évidemment, à bâtir et à développer pour réaliser avec succès ces projets.

M. Sabia (Michael) : Très rapidement, M. le Président.

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

M. Sabia (Michael) : Laissez-moi juste ajouter une ou deux choses. Monsieur, vous avez dit au début de votre question que ça représente peut-être une modification de notre mission. Franchement, d'après nous, ce n'est pas une modification de notre mission, parce que cette initiative, selon nous, est parfaitement alignée avec le mandat, la mission de la caisse qui existe actuellement. Donc, d'après nous, pas de changement, c'est juste une évolution de nos façons de faire affaire. Une chose.

Deuxième chose, il y a plusieurs exemples d'activités de transport en commun qui ont été livrées... qui ont été réalisées à temps et selon le budget, par exemple, oui, le projet Canada Line, mais également — juste deux, trois exemples au Canada — le Gateway «highway» au Nouveau-Brunswick, également le Bennett Bridge en Colombie-Britannique. Donc, il y a plusieurs exemples de choses qui ont été livrées à l'heure, à temps, selon le budget, et d'autres exemples à travers le monde de projets qui sont rentables.

Le Président (M. Bernier) : Merci. C'est bien?

M. Matte : Je vais laisser mes collègues... Si j'ai du temps, je reviendrai.

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bienvenue. Je vais être très courte aussi parce que je veux aussi laisser la parole à mes collègues, mais, quand vous parlez de votre expérience, votre expérience, c'est en tant qu'investisseurs? Est-ce que vous n'avez jamais été promoteurs et créé vous-mêmes le consortium? Parce qu'à date vous avez été invités à participer dans les consortiums.

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia.

M. Sabia (Michael) : O.K. Donc, je vais demander à Macky de répondre à votre question et ensuite je vais juste dire une autre chose.

Le Président (M. Bernier) : M. Tall.

M. Tall (Macky) : Oui, la réponse est oui, nous l'avons fait à plusieurs reprises. Je vous donne deux ou trois exemples concrets. Le projet Canada Line à Vancouver, la caisse a été impliquée comme un de trois actionnaires et partenaires de A à Z des phases de conception, construction, démarrage et aujourd'hui exploitation d'un projet de transport qui est donné comme un exemple de succès. Deuxième exemple, donc, en Australie, la construction en cours, avec notre partenaire Plenary, d'un hôpital, un investissement de plus de 1,5 milliard, qui est dans les délais et les budgets. Et également au niveau, par exemple, du terminal 2 ou du terminal 5 de l'aéroport Heathrow à Londres. Dans chacun de ces cas, ce sont des exemples concrets.

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

M. Sabia (Michael) : Très rapidement, un autre élément qui est important, je voudrais souligner l'importance de l'idée d'un partenariat. Ce n'est pas... Dans le monde actuel, c'est impossible qu'une seule organisation maîtrise tous les aspects d'un projet XYZ, et donc même au niveau de la gestion du projet nous allons chercher des partenaires les meilleurs au monde dans le métier de gestion de projet. Donc, ce n'est pas nécessairement une situation où la caisse... que nous allons essayer de faire nous-mêmes 100 % de ces activités, nous allons trouver des bons partenaires avec une expertise reconnue mondialement. Et donc c'est la raison pour laquelle nous sommes très à l'aise, très à l'aise avec cette évolution de notre modèle, parce qu'on a tant de partenaires disponibles dans le monde.

Le Président (M. Bernier) : Mme la députée de Bourassa-Sauvé, une autre question?

Mme de Santis : Vous avez mentionné Canada Line. Moi, j'ai le «engagement review», et ce qu'on dit, c'est que c'est SNC-Lavalin qui a été d'abord impliquée et ensuite a créé le «limited partnership», et je crois que dans le cas c'est... vous venez un petit peu par après, et il y a quelqu'un comme SNC-Lavalin qui l'organise. Mais ce n'est pas important. Je suis d'accord que, dans la vie, on n'agit pas seul, on agit en partenariat. Et, si on sait bien agir en partenariat, on peut réussir.

J'ai une question sur le risque. Je vois que, dans l'entente, on parle très bien que c'est la caisse qui assumera le risque de revenu, mais il y a d'autres types de risque. Est-ce que vous assumez aussi le risque environnemental, est-ce

que vous assumez aussi le risque géotechnique ou est-ce que le gouvernement va garder un certain risque quand même dans les projets?

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia, M. Tall? M. Tall.

M. Tall (Macky) : Oui. Si je peux revenir rapidement sur votre commentaire concernant Canada Line, simplement préciser, comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, qu'à chaque étape la caisse, dans toutes les décisions de construction, de financement, d'exploitation, comme membre du conseil, comme actionnaire a été impliquée dans chacune de ces décisions et continue à l'être aujourd'hui. Donc, nous avons vraiment été impliqués dans chacune de ces étapes.

Sur votre question concernant le risque environnemental et géotechnique, l'approche habituelle, c'est qu'avant de lancer ces projets, si nous allons de l'avant avec, la première année va être consacrée à faire des études détaillées au niveau de bien caractériser, définir le risque environnemental, les risques géotechniques et s'assurer justement que ces risques et les paramètres qui y sont reliés peuvent être couverts au niveau de la construction. L'étape suivante, c'est de s'assurer que ces risques soient bien adressés contractuellement, au niveau du contrat de construction clé en main, et c'est l'approche habituelle qui est prise. Donc, il s'agit d'abord de bien les caractériser, bien s'assurer que ce sont des risques qui sont à des niveaux acceptables, et par la suite, dans les propositions de solution qui seront faites au gouvernement, elles adresseront précisément la façon dont la caisse compte couvrir ces risques-là.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Sainte-Rose.

• (12 heures) •

M. Habel : Oui, merci, M. le Président. Permettez-moi de vous saluer.

Donc, avec le projet de loi n° 38, la caisse va évaluer divers scénarios de rentabilité pour des projets d'importance au Québec, et le gouvernement du Québec va avoir ainsi le choix entre accepter l'un des scénarios que vous proposez, soit par vous ou un autre consortium, l'inclure dans le PQI, ou ne pas faire le projet, tout simplement.

Il y a eu un aspect du risque qui a été abordé, l'aspect de la rentabilité. J'aimerais aborder l'aspect du tarif, parce que le tarif va être régi selon l'offre et la demande. Il y a aussi l'aspect que vous avez mentionné sur la plus-value positive de la capitalisation immobilière et le prix plus bas dans les appels d'offres internationaux. Mais comment vont être balisés les tarifs puis aussi les augmentations de tarifs dans un projet de transport, par exemple, pour assurer votre rendement à la caisse mais aussi respecter la capacité de payer des usagers?

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia.

M. Sabia (Michael) : Oui. Donc, je vais faire juste quelques commentaires rapidement, et ensuite, Christian, je vais vous passer la parole. O.K.? Ça va?

Donc, la question des tarifs, il est important de comprendre. Selon notre modèle, une façon importante... Parce que le tarif représente juste... c'est la question des liens entre les tarifs et le rendement ou la rentabilité du projet, et donc on ne peut pas... il faut faire une distinction entre les deux, parce que les tarifs, oui, quand même, les tarifs sont importants, mais, ceci étant dit, ça représente juste un élément qui contribue à la rentabilité du projet, les autres éléments sont quand même très importants. Notre capacité de contrôler les coûts, notre capacité de livrer un projet selon un budget et dans les délais nécessaires, ça, c'est très important; le niveau d'achalandage, ça, c'est une question absolument majeure et qui contribue de façon très importante à la rentabilité du projet; la technologie choisie pour chacun de ces projets, la participation possible d'autres intervenants, la participation financière.

Donc, il y a plusieurs facteurs qui contribuent à l'ensemble de la question de la rentabilité. Et donc, selon nous, la raison pour laquelle il est important de préserver les tarifs plus bas, c'est parce que l'objectif est de maximiser l'achalandage, parce que l'achalandage est au coeur de la rentabilité de chacun de ces projets.

Le Président (M. Bernier) : M. Dubé.

M. Dubé (Christian) : Je pense que, dans la question de baisser les coûts le plus possible de tous les projets, vous allez entendre, au cours des prochains jours, des gens qui vont vous parler beaucoup de la captation de valeur immobilière, et ça, pour nous, c'est un autre élément qui vient s'ajouter au processus de baisser les coûts de projet. Alors, je laisserai les gens venir vous entretenir de ce sujet-là, mais je pense que c'est un élément qu'on a vu. Mais il faut le regarder projet par projet, parce que la valeur d'un terrain dans une certaine région n'est pas la même que dans d'autres régions, mais le principe est très, très important, d'être capable de baisser le coût. Et, lorsqu'on a un coût plus bas, qu'il nous vienne d'une captation de valeur ou qu'il nous vienne d'une subvention fédérale, on a toujours le même objectif, c'est de baisser nos coûts le plus possible pour être capable de pouvoir travailler avec un coût plus bas, donc avec des tarifs plus bas.

Le Président (M. Bernier) : Très rapidement.

M. Sabia (Michael) : Il faut réfléchir à cette question, à toute cette question, l'ensemble de cette question, avec un esprit novateur. Pourquoi je dis ça? Parce que prenez l'exemple d'une gare. Une gare représente une occasion, d'après nous, une occasion commerciale pour générer des revenus supplémentaires, par exemple, avec des magasins, de créer un petit centre d'achats autour d'une gare qui simplifie la vie pour tout le monde mais également qui génère des revenus supplémentaires. Donc, avec un esprit d'innovation... Je pense que nous avons toutes sortes d'idées. Et, avec Ivanhoé Cambridge

et leur expertise en ce qui concerne la gestion des centres d'achats, nous sommes bien, bien positionnés pour explorer ces options.

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

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

Une question que j'aimerais comprendre pour vous, c'est, une fois le projet réalisé, on comprend bien l'estimation, minimiser la capitalisation, avoir une gestion serrée. Maintenant, quand on parle de transport public, un, est-ce que vous avez beaucoup d'expérience d'opération? Donc, quand on parle d'opération, ici, c'est le personnel, c'est l'entretien, c'est tout le maintien, si on veut, des investissements et la modernisation dans le temps qui doit se faire, parce que, comme on le sait très bien, il y a quand même une évolution qui se fait de façon rapide. Donc, à ce chapitre-là, quelle est votre expérience... ou est-ce que vous avez un plan d'affaires pour gérer les opérations?

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

M. Tall (Macky) : Oui, tout à fait, question importante. J'aimerais revenir à l'exemple de Canada Line comme une illustration du plan d'affaires et de l'approche que nous allons prendre. Les trois actionnaires dans Canada Line, SNC-Lavalin, la caisse et BCIMC, le fonds de pension de Colombie-Britannique, aucun des trois n'avait d'expérience d'opération, en tant que tel, d'un train. Si vous regardez aujourd'hui, c'est un succès. Et le train fonctionne à un très haut niveau de disponibilité, 98 % de fiabilité. C'est une excellence opérationnelle qui est importante sur le point que M. Sabia mentionnait un peu plus tôt, puisque cette ponctualité et cette fiabilité amènent l'achalandage, la fréquence.

Comment avons-nous procédé? Avec les meilleures pratiques mondiales, donc en amenant des appels d'offres des meilleurs opérateurs mondiaux pour avoir des propositions pour faire l'exploitation. Ça revient au point que M. Sabia mentionnait un peu plus tôt, c'est-à-dire que ce n'est pas la caisse qui va elle-même faire la construction de ces ouvrages ou l'exploitation mais s'assurer de s'associer aux meilleurs experts et va agir à titre de maître d'ouvrage pour amener ces meilleures expertises et s'assurer que l'exploitation se fait selon ces meilleures pratiques mondiales. C'est exactement la formule que nous avons appliquée avec nos partenaires dans Canada Line et que nous avons l'intention d'appliquer ici.

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

M. Bolduc : Non.

Le Président (M. Bernier) : Non? M. le député de Portneuf.

M. Matte : Oui. Je voudrais aussi, parce que j'ai lu dernièrement... Le fait que vous allez constituer... qu'on vous donne ce rôle-là de pouvoir investir dans des infrastructures, de pouvoir... les opérationnels, vous me disiez, est-ce qu'on ne vient pas se couper aussi des subventions du gouvernement fédéral?

Le Président (M. Bernier) : M. Dubé.

M. Dubé (Christian) : Non, je dirais, au contraire. On peut le voir que, dans le cas, par exemple... on revient souvent au cas de Canada Line, où il y a eu une opération et il y a eu effectivement une subvention fédérale importante qui a été accordée au consortium. Alors, un ne va pas contre l'autre. Il s'agit, pour nous, au cours des prochains mois, une fois que le projet de loi aura été accepté, d'être capable d'enclencher le plus rapidement possible des discussions avec le fédéral pour voir non seulement dans les programmes actuels, mais je pense que tout le monde est au courant que récemment a été annoncé un nouveau programme du fédéral, particulièrement pour le transport en commun. Alors, c'est un peu pour ça qu'on dit aujourd'hui : Nous, aussitôt qu'on va avoir l'autorisation de pouvoir commencer cette négociation avec le gouvernement fédéral, on va aller maximiser le montant qui pourrait être enclenché dans le projet.

Le Président (M. Bernier) : Mme la députée de Bourassa-Sauvé, 30 secondes.

Mme de Santis : Comment vous répondez à ceux qui disent que c'est un PPP caché?

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

M. Sabia (Michael) : Impossible de répondre à cette question en 30 secondes.

Le Président (M. Bernier) : Impossible? Bon, bien vous aurez peut-être l'occasion de revenir avec d'autres collègues tout à l'heure.

M. Sabia (Michael) : Une bonne question, mais... Ce n'est pas la même chose.

Le Président (M. Bernier) : J'imagine qu'il y a d'autres personnes que la question doit brûler les lèvres. Donc, merci. Nous allons donc passer maintenant du côté de l'opposition officielle. M. le député de Rousseau, la parole est à vous.

M. Marceau : Oui, parfait. Merci, M. le Président. Avant d'entreprendre mes questions, j'aurais voulu déposer un document qui soit distribué aux collègues et entre autres à M. Sabia. Est-ce qu'on peut interrompre juste question que je ne perde pas les précieuses 14 minutes que j'ai?

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

M. Marceau : Donc, on peut interrompre? On peut suspendre le temps de distribuer?

Le Président (M. Bernier) : On peut suspendre le temps de distribuer.

M. Marceau : S'il vous plaît.

Le Président (M. Bernier) : Je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 12 h 9)

(Reprise à 12 h 12)

Le Président (M. Bernier) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. Alors, désolé pour cette interruption.

Alors, ce que j'ai fait distribuer aux collègues puis à M. Sabia et à son équipe, c'est un document qui a été produit par le directeur parlementaire du budget le 17 septembre dernier, 2014, ça parlait des péages sur le pont Champlain. Et je voulais, par ce document, illustrer un phénomène parce que, M. Sabia, lorsque nous nous sommes parlé, la semaine dernière, vous avez dit que, pour la caisse, c'était important de maximiser l'achalandage, et je voudrais qu'on convienne que ce n'est pas raisonnable comme affirmation.

Donc, le directeur parlementaire du budget a regardé différents scénarios de péage, vous avez ça dans le tableau E2 de la page 1 du résumé. Alors, il y a des différents scénarios de péage, ça, c'est la première colonne... en fait la deuxième colonne, pardon, *Péage*. Vous avez les revenus totaux qui sont générés par le péage et vous avez, troisièmement, le détournement de la circulation, ce qui correspond, si vous voulez, à une baisse de l'achalandage sur l'infrastructure en question. Et vous voyez très bien qu'au fur et à mesure que le péage augmente les revenus totaux augmentent et puis que l'achalandage diminue. Par exemple, à 0,80 \$ de passage sur le pont Champlain, les revenus générés pour celui qui récupère les péages, c'est 1,5 milliard, et, dans ce cas-ci, il y a un détournement de la circulation de 1,4 %, donc, si vous voulez, une réduction d'achalandage de 1,4 % sur le pont Champlain. Si le péage augmente à 1,40 \$, les revenus totaux générés augmentent à 2,5 milliards, et l'achalandage, lui, diminue, on est rendu à moins 2,3 %, et ainsi de suite.

Le directeur parlementaire du budget est arrivé à la conclusion, après avoir examiné tout ça, que les revenus du péage, c'était essentiellement une montagne, si vous voulez, avec le sommet de la montagne qui est à 9,10 \$ le passage. À 9,10 \$ le passage, les revenus générés sont de 10,7 milliards de dollars. Ça, c'est ce qui maximise les revenus. Et, si on allait à un niveau de péage plus grand que ça, les revenus diminueraient, parce que, là, l'achalandage aurait été diminué de façon trop importante.

Je m'arrête là. C'était une illustration d'un phénomène qui est bien connu, c'est-à-dire que le péage qui maximise l'achalandage, ce n'est pas celui qui maximise les revenus, c'est deux choses distinctes.

Moi, je vous pose une question très simple : Premièrement, est-ce que vous reconnaissez ce que je viens de vous dire, qui est quelque chose d'élémentaire en sciences économiques, là? Est-ce que vous êtes d'accord avec ce que je viens de dire, premièrement?

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia.

M. Sabia (Michael) : M. Marceau, vous et moi, nous partageons une déformation professionnelle, c'est-à-dire vous êtes un économiste, et également j'ai le même problème. Donc...

Le Président (M. Bernier) : ...votre problème, là. On a quelques problèmes autour de la table.

M. Marceau : Et de manière équivalente.

Le Président (M. Bernier) : Continuons.

M. Sabia (Michael) : Donc, je vais dire juste deux choses et ensuite je vais passer la parole à Macky.

Donc, d'abord, il y a une différence importante, je pense, en ce qui concerne les dynamiques qui entourent la question de péage et l'achalandage, entre le changement d'une autoroute qui est actuellement gratuite et le changement du comportement des consommateurs face à quelque chose qui est aujourd'hui gratuit et un train, parce que tout le monde, tout le monde est bien habitué à l'idée de payer pour aller dans un train, ou un tram, ou n'importe la technologie. Donc, les dynamiques sont tout à fait différentes. Ça, c'est une chose.

Deuxième chose, et c'est la première fois que je vois cette page, mais, quand je vois sur la page *Coût du projet de 3 milliards* et *Coût du projet de 5 milliards*, j'imagine qu'il y a une différence entre la capacité ou le volume disponible dans le projet, qui est un autre facteur qui va influencer ces dynamiques.

Donc, évidemment, il faut qu'on étudie ces chiffres, mais, ma première lecture, je pense que c'est très difficile de traverser le pont directement entre ces chiffres et les dynamiques qui entourent une autoroute et, de l'autre côté, le train.

Le Président (M. Bernier) : On va passer à une autre question, M. Sabia.

M. Marceau : Bien, écoutez, de toute façon, moi, ce que je voulais mettre en lumière, là, c'est que l'intérêt de la caisse, évidemment, ça va être de s'assurer d'une rentabilité minimale, là... une rentabilité satisfaisante, le mot «minimale» n'est pas le bon, une rentabilité satisfaisante, et à ce jour le projet de loi n'est pas très, très explicite sur la question de l'établissement de la tarification. Puis je rappelle à tous ceux qui nous écoutent que la semaine dernière, là, le ministre des Transports du Québec a répondu, à une question qui était posée sur la hausse du tarif sur le pont de la 25, qu'il y avait un contrat qui était signé puis qu'on ne pouvait rien faire, on ne pouvait pas changer les tarifs, on ne pouvait pas enlever la permission à l'exploitant d'augmenter les tarifs. Alors, moi, ce que je vous dis... Puis là je ne blâme personne, là, je fais juste dire : La question de l'établissement des tarifs puis des principes qui vont guider l'établissement des tarifs, c'est une question qui est importante, et j'aimerais ça qu'on ait un mot à dire ici puis que ce soit... on ne puisse pas se retrouver, dans cinq ans ou dans 10 ans, avec quelqu'un qui nous dit : Bien, on ne peut rien faire, il faut que le projet soit rentable, la caisse doit obtenir une rentabilité minimale. J'aimerais ça que ce soit prévu dans la loi puis qu'il y ait des mécanismes qui protègent les consommateurs québécois puis qui protègent les gens qui vont utiliser l'infrastructure.

Alors, c'est très simple. Pour l'instant, le projet de loi est silencieux. Il y a quelques mots dans l'entente, mais je dois dire que la transposition de l'entente au projet de loi n'est pas très claire. Alors, peut-être... Vous n'avez pas besoin de me dire de longues explications, mais est-ce que vous êtes à l'aise... vous seriez à l'aise avec le fait que la tarification soit plus encadrée que ce qui est prévu présentement dans le projet de loi?

Le Président (M. Bernier) : M. Tall.

M. Tall (Macky) : Oui. Si vous me permettez, M. le Président, j'aimerais revenir sur la question précédente avant de répondre à la question qui vient d'être posée. Pour ajouter au commentaire de M. Sabia, c'est tout à fait de rappeler le fait que l'élasticité de la demande, si on tombe dans les termes économiques, est très différente pour une autoroute où ce sont des utilisateurs d'automobile individuels par rapport à un système de transport... des utilisateurs de transport en commun. Donc, les comparaisons entre les deux modes de transport, sur ce tableau, sont limitées.

Le deuxième élément pour appuyer ce que M. Sabia mentionnait, c'est que notre objectif, il est la maximisation de l'achalandage. Je reviens à l'exemple de Canada Line, où l'objectif était 100 000...

Le Président (M. Bernier) : C'est parce qu'on a peu de temps. On peut peut-être revenir, là.

• (12 h 20) •

M. Tall (Macky) : Très bien. Donc, je vais passer et répondre maintenant à la...

M. Marceau : ...parce qu'on va changer de sujet, là. Sur l'achalandage, là, je veux juste dire une chose évidente pour tout le monde, là : Ce qui maximise l'achalandage, c'est un tarif de zéro. Ce n'est pas un tarif plus grand que zéro, c'est un tarif de zéro. Ça... Alors, il va falloir qu'on trouve une autre phrase, du côté de la caisse, là, pour me dire comment on va établir le tarif.

Bon, là, changeons de sujet, si vous voulez, là, parce que je vais me... bon, je ne suis pas d'accord avec ce qui vient d'être dit. Bon, je vais revenir sur l'expertise parce que c'est quelque chose d'important, il y a eu des très bonnes questions qui ont été posées par mes collègues, de l'autre côté. Moi, par contre, les exemples qui ont été offerts sont ceux qui... Ce sont peut-être de bons exemples, mais on revient toujours avec les mêmes, là, puis je ne peux pas dire qu'il y en a beaucoup. Puis surtout ce sont des exemples de projets qui n'ont pas été réalisés au Québec, avec ce qu'on sait des particularités de l'industrie de la construction québécoise.

Alors, moi, j'ai une question très simple, là : Est-ce que vous pourriez nous dire quels sont les projets que vous avez réalisés au Québec récemment, des projets de plus de 5 millions, là, des projets de construction de la caisse au Québec, mettons, dans les dernières années, là? Est-ce qu'on peut avoir une liste de ces projets-là, puis les coûts qui étaient établis initialement, puis à combien que ça a fini? Est-ce que vous pouvez nous démontrer que la caisse est capable, là, de faire des projets de construction au Québec? Est-ce que cette démonstration-là existe? Puis, si elle n'existe pas, bien il va falloir qu'on convienne de comment vous allez parvenir à construire l'expertise, parce que des projets publics, là, qui ont raté puis qui ont coûté plus cher, là, ça abonde, il y en a, c'est à peu près rien que de ça, en fait, là. L'idée que des projets dépassent les coûts, c'est quelque chose que je pense que je n'apprends à personne ici, là, tout le monde est au courant de ça. Il y en a eu encore aujourd'hui à la période de questions, alors... Donc, on recommence, là : Est-ce que vous avez une liste qui démontrerait que, dans les dernières années, vous avez réalisé des projets de construction au Québec, puis que ces projets-là se sont réalisés dans les coûts?

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia.

M. Sabia (Michael) : Donc, juste quelques points. Je ne suis pas d'accord avec M. Marceau sur la question que c'est impossible de faire des choses à l'heure et selon un budget au Québec, je pense que le Québec est bien capable

d'agir au même niveau d'efficacité que d'autres pays dans le monde. Et je suis en désaccord total avec la supposition de M. Marceau que c'est impossible de faire des choses de façon efficace ici, au Québec, et franchement je ne sais pas d'où une telle perception vient.

Je vais vous donner un exemple : l'autoroute 25 a été faite cinq mois en avance des échéanciers et selon un budget. Donc, évidemment, quelqu'un au Québec a trouvé une façon de faire des choses de façon raisonnable même au moins sur la question d'à l'heure et selon un budget.

D'autres choses... Et, si vous voulez, nous sommes à l'aise de vous fournir une liste, mais on a le même défi, exactement le même défi, Ivanhoé Cambridge, qui est propriétaire de toutes sortes d'immeubles ici, au Québec. La dernière fois que j'ai vérifié, je pense, on a besoin de la construction pour construire un immeuble. Et donc c'est la même industrie, c'est l'industrie de construction, mais Ivanhoé Cambridge a souvent fait ses projets, encore une fois, à l'heure et, comme nous disons en anglais, «on time, on budget». Et donc, si vous voulez avoir une liste, aucun problème.

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia, si vous avez des informations additionnelles, faites-nous-les parvenir ici, au niveau de la commission, nous allons nous assurer qu'elles vont être distribuées à chacun des parlementaires pour fins d'information. Comme le document que vous nous avez donné tout à l'heure, il va être également disponible sur le greffe de la commission. M. le député.

M. Marceau : Juste dire qu'il y a... De toute évidence, là, je vais convenir avec vous sans problème d'emblée qu'il existe des projets qui sont réalisés à temps puis dans les coûts prévus au Québec, c'est certain. Mais il existe aussi des projets qui ne sont pas réalisés dans les temps prévus puis à des coûts supplémentaires, puis ça, vous allez en convenir aussi, ce qui fait qu'il y a un risque, bon, c'est tout ce que je voulais illustrer.

Puis, dans le cas de l'autoroute 25, en passant, M. Sabia, vous le savez comme moi. Effectivement, la réalisation du projet, le risque de construction a été contenu, mais le risque d'opération, lui, apparemment ne l'a pas été, puisque les tarifs ont augmenté encore la semaine dernière.

M. Sabia (Michael) : ...question, M. Marceau.

M. Marceau : Mais je ne veux pas aller là-dessus, je m'excuse.

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia, on va laisser le député poser sa question puis après ça on revient.

M. Marceau : Dernière question peut-être, puis ça, c'est plutôt technique. Le gouvernement, il est prévu, va pouvoir participer au projet mais seulement sous forme d'équité, alors qu'on sait qu'il n'existe pas de projets... enfin, à ce jour, en tout cas, de projets de transport en commun qui ont été... — transport en commun, on parle, là — des projets de transport en commun qui sont rentables au Québec. Essentiellement, toutes, toutes les sociétés de transport au Québec sont subventionnées, elles reçoivent toutes un chèque du gouvernement du Québec pour couvrir l'écart entre les revenus et les coûts, toute la gang... à moins que vous me trouviez un exemple de transport en commun au Québec qui est rentable, là, mais ça me surprendrait.

Alors, j'essaie de comprendre pourquoi il faut que ce soit en équité que le gouvernement participe parce que, dans le fond, c'est, comme on dit, la ligne du bas, là, qui compte pour la caisse, et, si le gouvernement participe en équité, ça va diluer la participation de la caisse dans le projet. Ça va diluer la portion de pertes qui est imputable à la caisse, mais ça ne va pas augmenter le rendement pour la caisse. Alors, question très simple, un peu technique peut-être, mais j'aimerais bien savoir ce qu'il en est. Merci.

Le Président (M. Bernier) : Vous avez... Je vous donne une minute pour répondre, M. Sabia.

M. Sabia (Michael) : Très rapidement, M. le Président. M. Marceau, la raison pour laquelle il faut changer le modèle d'affaires ici, au Québec, c'est exactement pour changer l'historique de ces projets au Québec, parce que je suis d'accord avec vous, dans le passé nous avons eu toutes sortes de problèmes, et c'est la raison pour laquelle il faut changer le modèle, pour éviter, par exemple, une autre histoire comme le Train de l'Est ou, un autre exemple, comme le métro de Laval. Donc, le moment est arrivé de changer le modèle.

Maintenant, Christian...

Le Président (M. Bernier) : M. Dubé.

M. Dubé (Christian) : S'il me reste 30 secondes... Sur la question des finances publiques, c'est une des différences importantes de ce modèle-là versus un PPP, c'est justement pour s'assurer que le gouvernement... Si le gouvernement du Québec décidait de participer, il peut participer en équité, mais c'est un non-votant. C'est très important parce que, le moment que le processus va avoir été lancé, et la construction, lancée, le gouvernement ne peut pas avoir de contrôle sur le projet. Et c'est une des particularités importantes du modèle. Alors, si le gouvernement décide de participer, ça sera une participation en équité mais non votante.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Messieurs, M. Sabia, avant d'arriver à la réalisation de ce projet, vous allez nécessairement mettre en place des études, que ce soit pour l'achalandage, le développement anticipé des corridors du pont Champlain versus l'aéroport et Montréal, là, les coûts de réalisation, l'impact sur les milieux naturels et urbains, mode de réalisation, peu importe. Pour ces études que vous allez mettre en place, avez-vous déjà évalué un coût de ces études, des dépenses que vous allez mettre de l'avant pour... avant d'arriver à la réalisation, donc, j'imagine, dans le coût de planification, là?

M. Tall (Macky) : Écoutez, nous avons...

Le Président (M. Bernier) : M. Tall.

M. Tall (Macky) : Oui, merci. Nous avons une expérience de processus de planification similaire, et ce sera un coût important qui sera encouru pour bien compléter ces études et qui sera de plusieurs millions. Donc, oui, nous avons une idée de cet estimé, tout à fait.

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

M. Bonnardel : Vous dites un coût important. Il existe déjà une étude qui a été faite par un bureau de projet, par l'AMT. Le gouvernement a dépensé 28 millions de dollars en 2013, pas en 2010, en 2013 pour une étude, un bureau de projet. Est-ce que vous allez mettre à la poubelle cette étude ou... Vous allez prendre considération de cette étude ou repartir complètement à zéro?

Le Président (M. Bernier) : M. Tall.

M. Tall (Macky) : Il n'est pas question de la mettre à la poubelle, nous allons en prendre connaissance. Lorsque nous serons habilités à travailler, si nous sommes habilités à aller de l'avant avec ces projets, nous allons, de façon responsable, tenir compte de toutes les études et toute l'information disponible, mais nous allons réaliser nos propres études également pour en arriver avec les meilleures solutions, les meilleures options et intégrer ce qui est pertinent comme information.

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

• (12 h 30) •

M. Bonnardel : Si je vois que ça a coûté 28 millions de dollars pour l'étude de 2013, et je suis pas mal persuadé que vous allez peut-être la lire, mais vous allez demander des études qui vont être plus à jour pour 2015 et même pour le futur, même chose pour le Train de l'Ouest, on peut prévoir, selon moi, que ça pourrait coûter au minimum 50 millions de dollars.

Ce qui est particulier dans l'entente que vous avez signée avec le gouvernement, et je lis l'article 4.4.5 : «Si un projet n'allait pas de l'avant à la suite d'une décision du gouvernement alors les coûts des études et de toutes autres dépenses encourus par [la] caisse pour ce projet seraient remboursés par le gouvernement en contrepartie de l'obtention des rapports d'étude.» Ça veut dire qu'au final, si vous dépensez 50 millions de dollars, plus autres dépenses encourues, c'est le gouvernement du Parti libéral, le gouvernement en place, qui va donc prendre sous son égide le coût de ces... Je suppose, mais je dis que, si l'AMT va dépenser 28 millions de dollars, on peut prévoir que vous allez dépenser au moins 50 millions et que, si ça ne fait pas votre affaire à la fin, ce qui pourrait être légalement correct, avant la réalisation, c'est le gouvernement du Québec qui va prendre charge de ces coûts.

Le Président (M. Bernier) : M. Dubé ou M. Sabia, M. Dubé.

M. Dubé (Christian) : Avec plaisir. Bien, je pense qu'il est un peu tôt pour faire une extrapolation de ce que ça a coûté versus ce que ça pourrait coûter à l'intérieur d'une étude parce que, si on commence à mettre des chiffres aujourd'hui, je peux vous dire que... Par exemple, il y a des études qui ont été faites sur des bases techniques, il y a eu des études qui ont été faites sur des bases d'achalandage, il y a des études... Lorsque vous parlez de ces études-là qui ont comparé différents modes de transport, c'est très difficile de dire aujourd'hui que le coût total dont vous parlez, qui a été fait sur plusieurs genres d'étude, on peut l'extrapoler puis dire, si on avait un projet de 5 milliards, qu'il y aurait ça. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, pour répondre à votre question, il y a des règles d'affaires qui sont normales pour des projets de cette envergure-là, d'avoir des études qui doivent venir vérifier. Et peut-être que Macky pourra compléter, mais, lorsqu'on parle de l'achalandage, c'est l'élément le plus important d'une étude. Si jamais on se rendait compte que le projet n'est pas rentable parce que justement l'achalandage n'est pas là, je pense que tout le monde serait heureux de se retirer de ce projet-là aussi.

Alors, je pense qu'il est difficile aujourd'hui... Et c'est pour ça que nous avons donné cette période-là de 12 à 18 mois pour faire les études appropriées, dont celles qui sont importantes, d'achalandage. Peut-être que...

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

M. Tall (Macky) : Si vous me permettez de rajouter au commentaire de M. Dubé, M. le Président, c'est que...

M. Bonnardel : Court commentaire.

M. Tall (Macky) : En rapport au cadre de gouvernance, c'est que le cadre de gouvernance prévu dans l'entente prévoit qu'à mesure que la caisse va encourir ces coûts le gouvernement sera informé, à jour et approuvera ce niveau d'autorisation. Donc, on ne se retrouvera pas du jour au lendemain avec un montant important.

Et, deuxièmement, dans ce scénario où on n'irait pas de l'avant, qui n'est pas le scénario visé, l'ensemble des études qui ont une valeur, qui permettra la réalisation de ce projet par peut-être un mode traditionnel plutôt que la caisse, seraient disponibles. Donc, il y aurait une valeur concrète en arrière de ces études-là.

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

M. Bonnardel : M. le Président, je veux bien croire, mais c'est le principe. Vous allez profiter de rendements importants, vous, en tout cas c'est ce que vos répondants, les organismes, vous demandent pour être capable d'arriver à un niveau de 15 % comme on le voit dans vos chiffres des quatre dernières années, mais le principe est que, si vous dépensez 50 millions de dollars puis qu'à la fin vous dites : Non, non, non, ça ne fonctionne pas pour nous, c'est quand même le gouvernement qui va payer ce 50 millions. Donc, je trouve ça un peu particulier que cet article soit dans votre entente entre vous et le gouvernement puis qu'on ne retrouve pas ça dans le projet de loi. Je poserai la question au ministre sur cette question, mais il reste quand même que c'est vous qui allez profiter, si vous allez de l'avant, d'un projet qui, ma foi, est extrêmement important et que vous allez nécessairement commander des rendements qui vont, nécessairement, dans la ligne que vous souhaitez avoir.

Autre question rapide. Vous avez... Tantôt, un collègue ministériel a posé une question sur les subventions possibles du fédéral. J'ai une question fort simple : Lors du dernier budget fédéral, on a parlé, oui, de montant de 750 millions de dollars pour des projets d'infrastructure mais en PPP seulement.

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia.

M. Sabia (Michael) : Je pense, la façon dans laquelle le gouvernement du Canada a exprimé cette idée, le gouvernement s'intéresse aux modèles d'affaires... les méthodes de financement innovatrices pour les infrastructures. Et donc, évidemment, après la... on espère votre approbation de ces amendements législatifs. Donc, nous aurons, à cette époque, à ce moment, le droit de discuter en profondeur avec le gouvernement fédéral, mais j'ai beaucoup de confiance que ce modèle d'affaires, qui représente un changement important au Canada, sera très intéressant aux yeux du gouvernement fédéral, et donc je pense qu'il y aura des bonnes façons pour nous de travailler ensemble avec le gouvernement du Canada.

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

M. Bonnardel : Alors, vous pensez sérieusement que, parce qu'au Québec on va avoir un cas particulier, donc, d'un train sur le pont Champlain et le Train de l'Ouest, Ottawa va dire : Ah! bien vous avez... Selon l'entente, selon le budget, c'est pour des projets en PPP. Votre projet ne sera pas en PPP, alors...

Le Président (M. Bernier) : M. Sabia.

M. Sabia (Michael) : Oui. Je suis d'accord avec vous, ce n'est pas PPP, parce que PPP, c'est public-privé. Ce modèle, c'est public-public, et je suis très à l'aise d'élaborer, si j'ai le temps d'élaborer cette distinction.

Mais la raison pour laquelle j'ai fait référence, M. le Président, M. Bonnardel, à notre façon d'exprimer l'idée, leur objectif n'est pas, je pense, juste la question de PPP mais des modèles innovateurs, novateurs pour financer les infrastructures, parce que le gouvernement du Canada se préoccupe de la situation des infrastructures au Canada.

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

M. Bonnardel : Oui. Autre point, bon, je vous laisse... quand on sera rendus là, on pourra en discuter, mon collègue de Rousseau l'a mentionné, puis je l'ai mentionné maintes et maintes fois, c'est le coût pour l'utilisateur. Vous avez un rendement à aller chercher, et, de l'autre côté, ce matin, vous allez dire que c'est un exemple qui peut être banal, mais Limocar, ce matin, pour la ligne de transport entre Sherbrooke... qui arrête à Granby, qui s'en va à Montréal, ont augmenté leur passe mensuelle de 14 %. Comment on va être capable, dans cette loi qui est déposée, là... Et le ministre le sait très, très bien, là. Comment on va être capable d'empêcher des augmentations de tarifs aussi importantes? Maintes et maintes fois on a mentionné que, pour les utilisateurs, tout ce qui est au-dessus de l'inflation est extrêmement, extrêmement difficile. Puis le gouvernement dit : Ah! c'est des petits 3 \$, des petits 4 \$, des petits 5 \$, mais au final, vous le savez, M. Sabia, le contribuable, ça lui coûte extrêmement cher. Comment on va être capable de s'assurer que, de votre côté, vous n'allez pas surfacturer pour obtenir des rendements qui sont, ma foi, écrits noir sur blanc, là, noir sur blanc, pour être capable de s'assurer que l'utilisateur va avoir un tarif qui sera raisonnable et ne pas subir des augmentations majeures comme ceux qui l'ont vécu ce matin?

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

M. Sabia (Michael) : Oui, très rapidement. La caisse, nous allons faire nos études, nous allons proposer des options pour chacun des projets. Un élément important de chacune de ces options, c'est un plan financier qui comprend la question du niveau de tarif, la fixation des tarifs, et également un processus d'indexation pour les tarifs, dans le contrat entre la caisse et le gouvernement, avant d'embarquer sur le projet. Et tout ça, selon nous, nous allons rendre public tout ça. Donc, la méthode de déterminer les tarifs et également des ajustements — c'est la raison pour laquelle j'ai dit «aucune surprise» — sera public.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Mme la députée de Sainte-Marie—Saint-Jacques.

Mme Massé : Pour trois minutes?

Le Président (M. Bernier) : Environ.

Mme Massé : Merci, M. le Président. Bonjour, tout le monde. Bon, plusieurs des préoccupations ont été soulevées, j'aimerais vous partager les nôtres. C'est sûr que cette tension entre le rendement pour les retraités, responsabilité de la caisse, et le service qui devrait, à notre sens, être public, les transports en commun... Parce que tout le monde sait qu'à Québec solidaire on ne partage pas tout à fait la même analyse de la crise financière, notamment actuellement, en ce qui a trait au 300 millions qui dort dans le Fonds vert et au 1,6 milliard qui est versé au Fonds des générations. Notre grande préoccupation, c'est le virage commercial des transports en commun. Puis mon collègue vient de le mentionner, vous avez démontré, et c'est heureux pour les épargnants, les retraités... vous avez démontré qu'on peut estimer un rendement de plus ou moins 15 %, intéressant mais aussi pas seulement pour les retraités mais, je dirais, pour toute entreprise privée qui pourrait avoir un œil fort intéressé, parce que tout le monde a compris qu'en matière de développement durable, sur la planète, le transport en commun demeure la façon privilégiée d'y arriver, et c'est sûr qu'on est inquiets et inquiètes. Et l'exemple de Keolis, au Québec, duquel on est, par notre caisse, propriétaires à plus ou moins 30 %, c'est l'illustration de cette tension entre le service aux usagers et le rendement, qui est aussi le service aux usagers. Et vous parlez en plus — ça m'inquiète encore plus — de changer le modèle, et là je me dis : Ah oui! voilà, les travailleurs, travailleuses coûtent trop cher, c'est ça, la façon, donc toute la question des conditions de travail au niveau des travailleurs, travailleuses.

Alors, est-ce que vous entendez mettre des paramètres au niveau de la protection des travailleurs, travailleuses au niveau de syndicalisation? Et est-ce qu'il n'y a pas un mécanisme — puis c'est ça que je sens qu'on cherche, là, à trouver — pour s'assurer de façon plus radicale que ce que vous avez nommé... de s'assurer que les tarifs seront acceptables pour la population?

Le Président (M. Bernier) : M. Dubé.

• (12 h 40) •

M. Dubé (Christian) : Merci, M. le Président. Je pense qu'il faut revenir sur un point qui est très important puis que je vais répéter, là, pour qu'on se comprenne bien.

Dans la première phase, la phase d'évaluation des projets, le 12 à 18 mois avant d'obtenir un «go-no-go» sur le projet, ce qu'on dit clairement, c'est que va être présentée l'échelle de tarifs et comment la tarification va évoluer. Alors, je pense que c'est une différence importante dans notre modèle aujourd'hui versus d'autres exemples que vous pouvez donner, où aujourd'hui il va être très, très clair qu'avant que le gouvernement ne donne le O.K. d'embarquer dans le projet la tarification aura été clairement exposée, comment elle est au début et selon quels paramètres, par exemple l'inflation. Alors, je pense que souvent c'est que les contribuables, puis vous avez raison, ont un problème lorsqu'on va à l'extérieur, plus grand que l'inflation sans expliquer pourquoi. Nous, ce n'est pas ça qu'on fait, on dit : On va s'entendre à l'avance sur les mécanismes, et ils vont être rendus publics. Alors, je pense que... D'ailleurs, là, si jamais, pour d'autres raisons, le gouvernement décidait d'intervenir, bien là on reviendra au problème qu'on sort du modèle, et là ça pourrait être dangereux de reprendre cet actif-là. Alors, je pense qu'on a une double protection, autant pour nos déposants que pour les utilisateurs du transport en commun, que la tarification aura été clairement définie au début.

Sur la question des droits des travailleurs, puis je comprends ça parce que, pour moi, c'est un enjeu très important, nous l'avons discuté et nous avons montré dans plusieurs de nos projets qu'on n'est non seulement aucunement contre la syndicalisation, mais ça fait partie des bonnes relations de travail. Et je vous dirais, comme vous savez, que, dans ce secteur-là, ce sont des emplois qui sont très bien rémunérés. Alors, dans ce sens-là, pour nous, on aime beaucoup mieux travailler sur... je reviens sur l'achalandage puis s'assurer qu'on va avoir des projets qui sont intéressants, mais je pense que ça va être créateur d'emplois très intéressants pour les gens. Qu'ils seront syndiqués, ça sera leur choix de le faire.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Dubé. Merci, M. Sabia, M. Tessier et M. Tall...

M. Sabia (Michael) : M. le Président, est-ce que tout le monde serait à l'aise si je prends juste deux minutes pour répondre à la question de Mme de Santis, le PPP, une distinction. Sinon, ce n'est pas la fin du monde, mais...

Le Président (M. Bernier) : Bien, c'est parce que le problème, c'est que, si je vous laisse répondre à la question de madame, de l'autre côté aussi ils ont des questions à poser.

Une voix : ...

Le Président (M. Bernier) : C'est une question de procédure? Bien, posez votre question de procédure, puis après ça je reviendrai.

M. Marceau : En fait, c'est que je m'étais mis dans mes notes, là, puis je ne l'ai pas fait, finalement, mais l'idée de dire que peut-être que ce serait bien que la caisse revienne un peu plus tard pour qu'elle soit réentendue, tout simplement, pour... parce que je pense qu'on n'a pas eu le temps de faire complètement, disons, le tour de toutes les questions qui se posaient. Mais c'est une suggestion, voilà.

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

M. Leitão : M. le Président, c'est prévu pas nécessairement que la caisse revienne dans le cadre de la commission parlementaire, mais, avant de passer à l'analyse article par article, la caisse est entièrement disponible à fournir des briefings techniques, à passer le nombre d'heures qu'il faudrait avec les deux partis... les trois partis d'opposition pour fournir les clarifications qui seraient requises, avant qu'on commence l'article par article.

Le Président (M. Bernier) : Donc, ce que le ministre nous mentionne, c'est qu'il y a un briefing technique qui est possible pour chacun des groupes parlementaires.

Oui, répondez à la question de... Je vous permets de répondre à la question de Mme la députée de Bourassa-Sauvé.

M. Sabia (Michael) : O.K. Très rapidement, très rapidement, notre modèle, ce n'est pas, comme je disais, public-privé, c'est public-public, parce que nous sommes un investisseur public, pas privé, et la distinction est importante parce que chaque fois qu'on monte dans le train on fait une contribution à votre fonds de retraite. Donc, ce n'est pas une question d'exporter le rendement à un fonds d'équité privé à New York ou à Londres, c'est une question de générer... de mettre en oeuvre un modèle qui fonctionne, qui simplifie la vie quotidienne de beaucoup de monde dans les deux cas, ces deux projets à Montréal, mais également et en même temps en sécurisant leur retraite. Donc, ce modèle, c'est certes vertueux et beaucoup différent du modèle public-privé.

Autre chose importante : Nous sommes un investisseur du long terme, et donc notre objectif est de rester propriétaires de ces projets pour une longue période de temps. Donc, nous avons un incitatif de faire des investissements pour améliorer la qualité de service pas juste au début, pas juste pour cinq ans, mais de faire des investissements pour une longue période de temps, qui est une autre distinction très importante.

Troisième chose : Étant donné la structure de ce modèle, le modèle donne au gouvernement une marge de manoeuvre de faire d'autre chose. Dans une structure PPP, ce n'est pas le cas. Dans une structure PPP, une grande majorité du projet reste sur les livres du gouvernement, une autre distinction importante.

Et ces distinctions et les différences entre ce modèle et un modèle classique de PPP est la raison pour laquelle, par exemple, juste pour vous donner un exemple... pourquoi la Maison-Blanche, aux États-Unis, s'intéresse fortement à ce modèle, et c'est la raison pour laquelle j'ai passé tout un matin, toute une matinée à Washington, à la Maison-Blanche, pour expliquer ce modèle. Pourquoi? Parce que tout le monde cherche une façon de faire des choses différemment. Et le modèle classique de PPP, c'est... on a des avantages et des inconvénients, mais ce modèle public-public, ça représente un gros changement, et c'est la raison pour laquelle, aux États-Unis et en Europe, à travers le monde, il y a maintenant beaucoup d'intérêt.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Sabia, de votre participation, M. Dubé, M. Tall, M. Tessier. Donc, compte tenu de l'heure, je vais suspendre nos travaux jusqu'à 15 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 45)

(Reprise à 15 h 5)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons donc reprendre nos travaux. Et, comme d'habitude, je demande à tous ceux qui sont ici de fermer leurs téléphones, d'éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Donc, nous allons poursuivre les consultations particulières et 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.

Et cet après-midi nous avons le plaisir de recevoir la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, représentée par M. Michel Leblanc, M. Laurent Fafard et Mme Céline Huot. Bon après-midi. Merci d'être là, merci de participer à cet exercice démocratique. Donc, sans plus tarder, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Par la suite, des échanges suivront avec les parlementaires. Allez-y.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)

M. Leblanc (Michel) : Bien, d'abord, je voudrais vous remercier d'avoir accepté d'entendre l'opinion ou l'avis de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sur ce projet de loi.

Brièvement, pour ceux qui ne le sauraient pas déjà, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain existe depuis 193 ans. C'est l'organisme le plus imposant de représentation du milieu des affaires au Québec, plus de 7 000 membres. Et cet organisme a pris position à plusieurs reprises sur les enjeux de transport, de transport en commun dans la région de Montréal.

D'entrée de jeu, je dirais que je veux qualifier le contexte en une minute. Il y a des enjeux de congestion majeurs à Montréal, et, du point de vue de la communauté des affaires, l'état des infrastructures est un des éléments importants dans la décision d'investissement. C'est vrai pour la région de Montréal, c'est vrai partout. Il y a maintenant près de trois ans, deux ans et demi, nous avons fait une enquête sur l'environnement d'affaires tel que perçu par les dirigeants d'entreprises locales ou étrangères installées dans la région de Montréal. Plus de 70 % des dirigeants d'entreprise estimaient que l'environnement d'affaires de la région de Montréal ne s'était pas amélioré au cours des cinq années précédentes, et le premier élément pour expliquer cette stagnation d'environnement d'affaires, c'était la détérioration des infrastructures de transport. Alors, du point de vue de la communauté d'affaires, le premier message, c'est : Il y a un problème, il y a un enjeu, ça a un impact sur les décisions d'investissement.

Je reviendrai tout à l'heure, si vous le désirez, avec des exemples plus concrets du coût de la congestion lié à la détérioration des investissements... des infrastructures. Nous avions estimé ce coût à plusieurs reprises, et la dernière estimation que nous avons, c'est 1,3 milliard de dollars annuellement de coût de congestion. Outre les coûts directs, il y a un effet avec le temps — et j'appellerais ça un effet démoralisant — sur la non-réalisation de certaines infrastructures majeures jugées stratégique ou le report, les délais, éventuellement les surcoûts liés à des projets d'envergure, qui ont amené un cynisme évident dans la communauté des affaires sur la capacité du gouvernement, des autorités publiques de livrer des projets dans les temps, dans les budgets et à satisfaction de la communauté. Il y a, à mon avis, un redressement en cours, il y a une reconnaissance des travaux qui sont faits, mais on n'a pas encore réussi à faire disparaître ce cynisme. Pensez à l'échangeur Dorval, pensez à Turcot. Pensez au SRB Pie-IX, qui est une voie réservée pour autobus, et, d'après nous, on remporte la palme au monde du projet qui aura pris le plus de temps à se réaliser, c'est une voie d'autobus, là, réservée. On peut penser au Train de l'Est, on peut penser au projet de prolongement du métro, évidemment au train ferroviaire Dorval-Trudeau—centre-ville et à celui sur le pont Champlain — évidemment, il ne peut pas se réaliser avant le nouveau pont, donc on n'a pas encore d'indication qu'il y aurait eu du retard, mais il y avait un certain cynisme. Donc, situation préoccupante. La communauté d'affaires est consciente du niveau d'endettement, du niveau exigeant de la fiscalité québécoise et donc ne pensait pas qu'il y avait nécessairement une capacité de l'État de financer des projets additionnels.

Dernier point : Dans la priorisation des grands travaux d'infrastructure stratégiques, et le projet de lien ferroviaire entre le centre-ville et Dorval-Trudeau et le projet de SLR, ou de lien ferroviaire, ou de lien de transport en commun vers la Rive-Sud via le pont Champlain sont au premier niveau des priorités exprimées par la communauté d'affaires de Montréal. Donc, le choix de ces deux projets-là est totalement pertinent du point de vue de la communauté d'affaires.

• (15 h 10) •

La deuxième chose : Évidemment, nous étions au courant, nous sommes au courant que l'investissement dans les infrastructures et dans les infrastructures de transport est une avenue jugée très pertinente, rentable, intéressante pour les grands fonds et les caisses de retraite. Ça se fait ailleurs, la caisse le fait elle-même. Du point de vue du milieu des affaires, nous savions qu'il y avait des discussions à savoir : Est-ce que la caisse devrait le faire?

Le fait qu'on en soit rendu là, c'est jugé très favorable. C'est une bonne décision, d'autoriser ou de chercher à autoriser la caisse à investir dans ce type de projet. Et je citerai — et vous avez sûrement eu d'autres qui l'ont fait — OMERS, en Ontario, et sa division Borealis Infrastructure. L'intérêt, là, le taux de rendement en 2014 : 9,6 %. On a pris une année, mais, simplement pour dire, il y a une autre institution canadienne qui le fait avec un taux de rendement intéressant. CalPERS en Californie, taux de rendement de 12 % à 14 %. Et eux, ils ont comme objectif d'investir 20 % des investissements en infrastructures sur le territoire de la Californie dans la même logique que la nôtre, en reconnaissance de la dégradation et, à la limite, de la nécessité d'avoir des nouveaux projets d'infrastructure. Donc, de ce point de vue là, notre analyse de la situation, c'est qu'il y a un besoin réel, les projets ciblés sont les bons, les caisses de retraite sont des véhicules appropriés, intéressés à travers le monde, qui obtiennent des rendements intéressants.

Je rajouterais... La caisse a déjà une expertise. C'est clair que c'est aussi une occasion de renforcer l'expertise de la caisse et que les occasions à l'international ne manqueront pas pour que la caisse, en renforçant son expertise sur ce genre de projet, puisse aller chercher des participations, des participations possiblement majoritaires dans des initiatives semblables à l'international, ce qui nous paraît très bien.

Dans le projet de loi, maintenant, il y a, pour nous, des enjeux importants, d'abord le cadre de gouvernance, les clauses contractuelles. Le cadre de gouvernance doit être bien défini mais doit surtout, et tout le monde l'a probablement dit, doit surtout laisser la caisse entièrement libre de ses choix. Et, du point de vue de la communauté d'affaires, c'est la seule inquiétude; pas au sens qu'il ne faut pas le faire, mais au sens qu'il faut être extrêmement vigilant que, même si, pour l'instant, les intentions seraient les meilleures du monde, dans des années à venir, dans des décennies peut-être, on ne se retrouve pas avec un problème qu'on aurait mal cadré dès le départ qui serait que l'intervention du politique amènerait des pressions sur la caisse dans ses propres décisions.

La clarification des rôles de chacun qui est incluse en annexe, pour nous, nous satisfait. Encore là, je le dis, c'est comment les choses vont écrites du point de vue légaliste, légiste, mais, du point de vue de la définition des rôles, ça nous paraît satisfaisant.

Nous présumons qu'on n'aura pas une consultation publique sur le contrat lui-même. Donc, on s'est dit : En venant ici, on va vous amener à réfléchir sur l'application de cette loi.

Une des grandes préoccupations, c'est qu'il se déploierait à Montréal des entités responsables de transport en commun qui agiraient de façon incohérente, notamment au niveau de la tarification, et la tarification, c'est le tarif en

soi, mais c'est le fait que l'outil de paiement pour des trajets qu'utiliseraient soit les projets qui relèveraient de la caisse ou des projets d'autres entités dans la région de Montréal, ça doit être un outil de paiement intégré, simple, clair. Et donc, dans la façon de contractualiser avec la caisse, il doit y avoir une obligation de résultat. Et on peut présumer que la caisse trouverait que ça fait du sens, mais on a vu des fois des choses qui font du sens ne pas se matérialiser au Québec. Donc, il faudrait s'assurer que le livrable, du point de vue de l'utilisateur de la région de Montréal, soit un outil cohérent et dans son niveau de tarification et dans son utilisation.

L'autre élément qui est intéressant : la captation de la plus-value foncière. Pour nous, c'est une avenue positive. Nous avons, à la chambre, fait un travail il y a deux ans, M. Joli-Coeur, qui suivra, y avait participé — j'ai dit «il y a deux ans», mais c'est il y a trois ans — sur l'éventualité d'un programme de... d'un projet de tramway à Montréal et les enjeux de financement d'un tel projet, et on avait examiné les redevances de développement, la captation de la plus-value foncière et on pense que c'est une bonne avenue.

Le hic, c'est qu'on part d'un univers où les municipalités souffrent d'un sous-financement, dans certains cas, et surtout d'une dépendance extrêmement forte à la taxe foncière. Les municipalités ont besoin présentement de la captation foncière, alors, dans l'éventualité où on aurait un projet qui créerait de la valeur foncière, si les sommes liées à cette création de valeur foncière servent à financer le projet, bien, de facto, on fragilise la principale, sinon la quasi unique source de financement des municipalités. Alors, il y a un jeu là de vases communicants qu'il faut examiner, et, dans le cas d'un projet de loi sur le statut de la métropole, bien il faudra en tenir compte. Si on réduit les capacités d'en profiter du point de vue de la ville, bien il faut que la ville de Montréal et les autres villes qui seront touchées par le trajet de ces deux projets-là soient compensées.

Dernier point important — puis j'ai vu le temps qui filait — dans notre esprit, le projet de loi devrait être le plus ouvert possible sur le type de projet que pourrait éventuellement financer la Caisse de dépôt, il n'y a pas de raison de limiter les types de mandat que le gouvernement pourrait vouloir confier à la Caisse de dépôt. On peut penser au recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, à un éventuel recouvrement du boulevard Décarie avec création de valeur foncière sur ce recouvrement qui pourrait être confié à la Caisse de dépôt. On peut penser évidemment à un nouveau stade de baseball au centre-ville de Montréal, le maire Coderre l'a dit sur plusieurs tribunes, c'est un projet qui est prioritaire, ou on peut penser à la reconversion des hôpitaux universitaires libérés comme l'Hôtel-Dieu. Bref, on pourrait imaginer que le gouvernement du Québec voudrait se servir de l'outil qu'est la Caisse de dépôt, outil pour les Québécois, mais un outil de financement utile pour des projets stratégiques pour la communauté. Merci.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Merci, M. Leblanc, de votre présentation. M. le ministre, nous allons passer aux échanges, la parole est à vous.

M. Leitão : Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, M. Leblanc et vos collaborateurs, d'être venus nous faire part de vos préoccupations et de vos réflexions sur ce projet-là.

J'aimerais juste poursuivre un petit peu avec vous en ce qui concerne donc, bon, les points que vous avez soulevés. La gouvernance, par exemple, bon, pour nous, c'est très clair que la caisse est indépendante et doit le demeurer. D'ailleurs, le tout premier article du projet de loi, justement, mentionne très clairement que la caisse agit en toute indépendance dans sa gestion de ces placements et de ces projets-là.

Maintenant, pour ce qui est de la tarification, ça, c'est un sujet qui préoccupe beaucoup de personnes, on en a discuté ce matin aussi. Vous amenez... Bon, il y a le processus d'établissement des tarifs, et tout ça. Vous amenez aussi l'autre aspect que c'est l'intégration au système métropolitain. Pouvez-vous élaborer un peu plus là-dessus? Qu'est-ce que... Comment vous voyez cette intégration-là se faire, de ces nouveaux projets, au système actuel de tarification des transports en commun?

M. Leblanc (Michel) : Nous avons produit...

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

M. Leblanc (Michel) : Vous voulez que je réponde tout de suite ou vous avez d'autres...

Le Président (M. Bernier) : Non, non, allez-y. Allez-y, M. Leblanc.

• (15 h 20) •

M. Leblanc (Michel) : Excusez-moi. Nous avons produit, il y a quelques années, un rapport qui a été connu sous le nom de rapport Côté-Séguin, qui parlait de la nécessité d'intégrer la gestion des transports dans la région de Montréal et d'intégrer aussi la planification du déploiement du réseau de transport en commun, et la réponse du gouvernement actuellement, celle qu'il envisage, nous semble très en lien avec ce qui avait été proposé. Et donc, dans le premier volet, qui est la gestion des opérations, ça répondait à une demande très claire du milieu des affaires qui est qu'un train de banlieue ne doit pas arriver à un endroit où la STM, qui est à Montréal, n'est pas en parfaite intégration sur le transfert des passagers vers un autre mode de transport.

La tarification elle-même, jusqu'ici, demeure assez chaotique si vous avez le nombre de possibilités dans la région de Montréal. En fait, c'est faramineux et ça donne l'impression qu'on s'est cassé la tête sur comment faire compliqué. De rajouter une instance qui est une caisse de dépôt avec une instance qui gère un autre ou deux autres outils dans le dispositif de transport en commun, pour nous, maintenant, ça doit s'intégrer dans la réponse que vous voulez déployer et ce que j'ai compris que le ministre Poëti veut déployer, qui est une approche intégrée. Alors, je ne sais pas si c'est dans le projet de loi lui-même, mais la contractualisation devrait forcer la Caisse de dépôt à intégrer sa tarification.

Et la tarification, elle peut varier aussi. Moi, j'ai des gens du milieu des affaires qui sont à l'aise avec un concept où... un lien rapide ferroviaire entre Dorval-Trudeau qui coûterait peut-être le double du tarif que le Train de l'Ouest représenterait, si on vient de l'ouest avec un train qui fait plusieurs arrêts, tandis qu'on a une navette ferroviaire très rapide. Les gens de la communauté d'affaires pensent que ça fait du sens, c'est juste d'avoir une stratégie intégrée.

Dernier point que je n'ai pas mentionné, c'est le contrôle des hausses. On l'a vu, il y a énormément de frustration sur les hausses sur la 30. Il y a eu une hausse annoncée des tarifs sur le pont de la 25 à partir du 1er juin 2015, ce sont des hausses importantes. Donc, dans le contrôle, ce n'est pas juste l'intégration, le niveau des tarifs, mais c'est une prévisibilité des tarifs.

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

M. Leitão : Peut-être juste pour vous rassurer un petit peu à cet égard-là avant de passer la parole à mes collègues pour qu'ils puissent aussi poser des questions, pour ce qui est, donc, du système de tarification, ce système-là va être rendu public, va être détaillé au moment où la caisse présenterait son projet au gouvernement. Et donc le gouvernement donnerait ultimement son approbation ou pas. Mais, dans ce processus-là, le mécanisme d'établir les tarifs, et de les intégrer, et de les indexer par la suite, tout ça sera très clairement établi avant que le projet lui-même commence.

Alors, peut-être je pourrais passer la parole à mes collègues... Juste une dernière petite mention. Vous avez mentionné aussi que peut-être la caisse pourrait faire d'autres types d'investissement stratégique. Pour l'instant, on est avec les transports, donc les infrastructures publiques, transport en commun, en toute indépendance de la caisse on ne pense pas aller plus loin que ça maintenant. Elle pourrait le regarder sous d'autres chapeaux, mais, nous, ce qu'on regarde ici, c'est le transport en commun dans la région de Montréal surtout. Alors, allez-y.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Écoutez, moi, je voudrais vous entendre un peu plus sur la captation des évaluations foncières. Et vous nous avez fait une espèce de mise en garde ici, là, sur, finalement, là... du risque si le projet capturerait... en fait prenait dans ses éléments de coût la captation de ces éléments foncières là, qu'il pourrait y avoir un risque parce que, là, la ville pourrait être en déficit financier ou créer des problèmes réels là-dessus. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu sur le contenu puis de quoi exactement que vous définissez comme un risque?

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

M. Leblanc (Michel) : Vous allez avoir un expert après moi. Si je dis des inexactitudes... Vous lui demanderez de corroborer.

Dans notre analyse, il y a deux concepts assez proches, il y en a un qui est la redevance de développement puis l'autre qui est la captation de la plus-value foncière. La redevance de développement, si on regarde les tracés qui sont envisagés, le lien ferroviaire ou le lien de transport en commun qui irait vers le pont Champlain pourrait passer dans des endroits où il y a du développement résidentiel, commercial qui va avoir lieu, et ça pourrait être intéressant, pour des promoteurs qui ont déjà des projets, d'avancer des sommes qu'ils pensent pouvoir récupérer parce qu'ils vont offrir des condos qui vont être bien desservis par une infrastructure de transport en commun. Entre nous, si vous regardez dans Griffintown, il y a des endroits où, la pub qui est faite pour leurs condos, il y a un tramway ou un train léger sur rail qui passe en bas parce que, dans le fond, ça vend le condo, mais il n'y a pas de projet concrètement. Moi, je suis convaincu que cette redevance de développement qu'accepteraient de payer des promoteurs après négociation pourrait être intégrée par la Caisse de dépôt ou d'autres dans ses modèles financiers, et ça, ça ne prive pas la ville elle-même de quoi que ce soit.

La captation de la plus-value foncière, c'est de dire : En anticipation de la hausse des valeurs foncières que va générer la construction de cet actif-là, la caisse pourrait essayer de négocier pour capter cette plus-value foncière. Mais cette plus-value foncière, normalement, c'est la ville qui en bénéficierait éventuellement. Alors, quand on dit : La caisse pourrait profiter de la captation de la plus-value foncière, bien ça présuppose qu'il doit y avoir une entente pour que les villes elles-mêmes ne soient pas privées de leur principale source de revenus. Et là j'ouvre la porte, donc, à dire : Est-ce que c'est la caisse qui doit dédommager la ville, auquel cas, la caisse, dans le fond, ça ne fait pas partie de son modèle d'affaires, ou bien c'est le gouvernement du Québec qui accepterait, en reconnaissance de ce que la caisse capte une certaine plus-value foncière, que les villes ont besoin de revenus additionnels, et, dans le cas de la loi sur le statut de la métropole, ça pourrait être l'occasion pour le gouvernement de le faire? C'est juste qu'il y a comme une pensée que la caisse peut avoir une captation de plus-value foncière sans se préoccuper de savoir, O.K., mais qui l'aurait eue, cette captation de plus-value foncière, en temps normal, puis ça aurait été la ville de Montréal, à travers le temps.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Mais, moi, ce que je comprends, là, c'est que, les bâtiments existants, les choses existantes, il n'y a pas de problème avec ça, là. S'il y a des entrepreneurs ou des gens qui veulent faire du développement puis qu'il y a une plus-value, ça va aller dans leurs activités à eux.

Mais, moi, dans ma compréhension de la captation, pour le projet, ça pourrait être, par exemple, s'il y a une station de train, dans cette station de train là, qui va disposer d'infrastructures x, y, la caisse puisse, elle, mettre des locations des espaces, etc., qu'elle en retire une partie du revenu, puisqu'elle en est le propriétaire. Est-ce qu'il y a une contradiction avec votre ligne de pensée?

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

M. Leblanc (Michel) : À partir du moment où la caisse acquerrait des terrains, dans ma définition, ça, c'est carrément la caisse qui retire des bénéfices de développement foncier sur des terrains qu'elle a acquis. Ce n'est pas la captation de la plus-value foncière des bâtiments le long de la voie ou proche de la gare, c'est, à ce moment-là, la caisse qui à travers ses propres terrains, comme n'importe quelle situation où la STM aurait pu le faire...

La STM ne l'a pas fait, historiquement, hein? Si vous allez à Montréal, la plupart des stations de métro n'ont pas une tour par-dessus qui aurait pu bénéficier à la STM et pour toutes sortes de raisons, à chaque fois c'est assez compliqué. Mais le milieu des affaires ne comprend jamais cette situation-là, se dit : Comment ça se fait que la STM n'a pas bénéficié... Évidemment, à chaque fois qu'il y a un édifice du métro, là, on peut présumer que c'est un bon lieu pour avoir une tour résidentielle ou pour avoir des tours à bureaux. Ce n'est pas le cas partout. On n'a pas été bon là-dedans, historiquement, on a perdu des opportunités.

C'est pour ça qu'on n'est pas contre du tout la captation foncière, et les redevances de développement, et le développement sur les espaces où il va y avoir les gares ou le long des tracés. Il faut juste tenir compte de l'impact sur les finances de la ville quand on va faire ces... enfin, quand on va prendre ces décisions-là.

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

M. Bolduc : Je voudrais parler aussi du rapport Côté-Séguin. Pour intégrer les coûts et les opérations pour la tarification, à titre d'exemple, pourriez-vous élaborer un peu là-dessus? Parce que je pense qu'il peut y avoir un risque, d'après ce que j'entends. Je ne suis pas convaincu, là, de comment cette intégration-là pourrait se faire ou comment... qu'est-ce qu'il faudrait éviter, par exemple, pour éviter des problématiques qui causeraient des problèmes, si on veut, non seulement au flux, mais aussi aux utilisateurs. Puis, si on enlève des utilisateurs, bien, généralement, on se prive de rentabilité puis on augmente le trafic.

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

M. Leblanc (Michel) : Bien, l'idée derrière ça, c'est qu'on devrait avoir un système très cartésien, très raisonnable, qui est en fonction des distances parcourues à partir d'un point central. De zone à zone, il y aurait une tarification toute simple.

On a une situation un peu absurde, à Montréal, qui est qu'il y a des zones très éloignées à l'intérieur de la ville de Montréal, et ça coûte cher à opérer, mais, pour l'utilisateur, c'est un tarif très bas, et il y a des endroits où on habite sur la Rive-Sud, on n'est pas très loin, et ça coûte cher parce qu'on change de société de transport. Et donc ça ne tient pas compte de la distance parcourue et du coût réel pour l'opérateur, c'est juste en fonction d'historique de politiques de tarification et de politiques municipales.

Dans les faits, on va doter Montréal et la région de deux nouveaux actifs, il y a un train de l'Est, il y a un train de l'Ouest, il va y avoir un train ou un lien ferroviaire vers la Rive-Sud. Il devrait y avoir une cohérence, une logique. Ensuite, si les gens vont dans le transport en commun, que ce soit l'autobus, le métro, ça doit être la même base, ça doit être un tarif intégré, ça doit être un tarif qui tient compte de la distance parcourue. Ça tombe sous le sens. Ça ne s'est pas fait historiquement, et c'est pour ça qu'on le recommandait dans le rapport Côté-Séguin, et c'est pour ça que, les échos qu'on a des intentions du ministre Poëti, on y est très favorables. C'est de mettre de l'ordre dans cette tarification au bénéfice de l'usager mais aussi de l'opérateur dans une logique de lien entre le coût et le tarif.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le ministre, vous aviez une question additionnelle?

M. Leitão : Juste peut-être une précision, si vous voulez. Suite à la question de mon collègue en ce qui concerne la captation de valeur, ce qui est envisagé par la Caisse de dépôt et ce que nous permettrons avec ce projet de loi, si on y va, si c'est finalement approuvé par l'Assemblée nationale, c'est que le long du tracé, donc là où il va y avoir des stations, la Caisse de dépôt puisse développer ces stations-là en y ajoutant que ce soient des commerces, que ce soient des restaurants, que ce soient d'autres types d'activités, mais le long des stations. Pour ce qui est des terrains un peu plus éloignés, des projets éventuels de développeurs privés, ça, ce n'est pas du tout... il n'y a aucune... ça ne rentre pas du tout dans l'équation, donc les villes pourraient négocier avec les promoteurs ces choses-là. C'est vraiment le long du tracé d'un éventuel train et là où il y a des stations que la Caisse de dépôt... Comme vous avez mentionné tantôt, au métro de Montréal, oui, en effet, ça n'a pas été fait quand le système a été développé, et c'est un peu dommage. Et c'est ça, ce qui changerait avec ce processus.

• (15 h 30) •

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous avez dit que la planification des rôles entre les différents intervenants vous apparaissait correcte. Est-ce que vous pourriez élaborer un petit peu puis essayer de nous... D'après le projet de loi — j'imagine que vous avez vu le projet de loi — quels seraient, par exemple, des points ou des problèmes que vous nous mettriez en garde contre ou des expériences que vous avez vécues à Montréal qui pourraient être des risques, finalement, à l'intérieur d'un cadre de projet comme celui-là?

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

M. Leblanc (Michel) : Merci. Bien, d'abord, au départ, ce qui nous semble être bien exprimé, c'est que le gouvernement du Québec détermine des projets pour lesquels il veut obtenir une proposition, ce n'est pas... La caisse pourrait arriver avec des projets, mais quelque part nous pensons que le gouvernement élu, qui entend la population, qui est à l'écoute de la population, est légitimisé de proposer ou de demander des propositions. Donc, dans ce rôle-là, c'est intéressant que ça se fasse. L'indépendance, après ça, de la caisse, qui fait son analyse, qui travaille sur ses propres hypothèses sans que le gouvernement s'autorise à rentrer dans ces analyses-là, nous, ça nous paraît également correct que ça soit départagé comme ça.

L'approbation liée à ce que la caisse proposerait nous paraît être légitime, c'est le gouvernement élu qui le fait. La question qui se pose, c'est dans l'éventualité où la caisse dira : D'aucune façon nous ne pensons que ce projet-là peut se réaliser, ça va créer un casse-tête pour le milieu politique. Mais on verra. Il y a des gens dans la communauté d'affaires qui pensent, par exemple, que dans le Train de l'Ouest il y a des tracés qui sont envisagés qui ne pourront pas tenir la route à partir d'un certain... en fait dans certains tronçons ou sur certaines hypothèses. Alors, ça va être intéressant, on verra ce que la caisse va proposer.

Il y a eu des rumeurs au début que le projet lui-même allait pouvoir se réaliser sans subvention du gouvernement. Moi, je vous dirais, il n'y a personne dans le privé qui croit ça, tout le monde dans le privé pense que... Ça peut peut-être se construire, se bâtir sur un modèle d'affaires qui pourrait ne pas exiger une subvention gouvernementale dans la livraison du service qui est la ligne ferroviaire ou le tronçon de transport en commun. Personne dans le privé ne pense que ça, ça va se faire d'une façon rentable. Ça ne se fait nulle part dans la région de Montréal sur des liens ferroviaires ou sur des liens de transport en commun, sur celui-là non plus. Donc là, encore là, le rôle qui est partagé entre l'opérateur qu'est la caisse dans le cadre d'un contrat avec le gouvernement, qui reste maître de la subvention qu'il va accorder basé sur un contrat initial, ça nous apparaît très correct. Ce que je disais : C'est quand on regarde la tarification, les décisions liées à l'opérationnalisation où, là, il faut être attentif comment ça va être contractualisé, mais, dans le partage des rôles, au sens de la loi, qui est envisagé, ça nous paraît correct.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Merci à M. Leblanc, à M. Fafard et à Mme Huot d'être avec nous aujourd'hui.

Je veux revenir sur quelque chose que vous avez dit dans vos remarques d'ouverture. Vous avez parlé de l'état de la congestion sur les routes montréalaises et de l'impact que ça a sur vos membres. Vous avez fait référence à un sondage que vous avez commandé, là, il y a quelques années, où ça paraissait être une frustration importante de vos membres et donc de la communauté d'affaires existante.

Qu'en est-il des projets, des investissements potentiels? Est-ce qu'il y a des investisseurs, par le passé, qui vous ont dit : Bien, regardez, la congestion à Montréal, c'est vraiment trop... c'est trop important pour nous, on va décider de faire ça ailleurs, on va décider de s'établir ailleurs en province ou dans une autre ville parce que Montréal est tout simplement un petit peu trop achalandée, là?

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

M. Leblanc (Michel) : D'abord, je vais profiter de votre question juste pour rétablir... J'ai donné le mauvais chiffre tantôt, j'ai dit que notre évaluation avait été de 1,3 milliard. C'est 1,8 milliard. Donc, simplement pour... C'est 1,8 milliard, les coûts de congestion, à la dernière estimation qui est 2013.

Il y a de l'information anecdotique, il y a de l'information qui est un peu plus, je dirais, structurée. Dans l'information qui est plus structurée, c'est que, dans les dynamiques d'investissement, à l'intérieur des filiales, elles doivent faire valoir qu'investir dans leurs installations à Montréal... elles doivent faire valoir à la maison mère que c'est ça qui est optimal. Là-dedans, l'accès aux ressources humaines est fondamental, donc les talents, on en parle souvent, mais l'état des infrastructures, incluant l'accès par le camionnage soit au port de Montréal, soit aux marchés extérieurs, les temps, les délais deviennent importants. Ce que ça peut amener, ce n'est pas quelque chose de très visible, qu'un investissement qu'on aurait attiré n'a pas lieu, c'est plus une deuxième étape ou un nouvel investissement qui n'a pas lieu.

L'information aussi plus structurée qu'on a, c'est que maintenant, dans des décisions de localisation, dans bien des situations la question de la congestion en dehors de l'île ou sur l'île prend de l'importance, et ça devient des situations où les entreprises se localisent moins en fonction de leurs clients ou de leurs fournisseurs, parfois c'est en fonction des employés. Bref, ça devient une variable qui est importante et qui n'est probablement pas optimale du point de vue du cycle de production des entreprises.

Alors, les gens me demandent souvent : Est-ce que les entreprises quittent Montréal à cause de la congestion? Il y en a qui vont vers la Rive-Sud puis il y en a d'autres qui viennent vers Montréal, mais elles se localisent en fonction d'une congestion et non pas en fonction de ce qui est optimal pour leurs affaires.

Le dernier point, anecdotique mais récurrent, c'est les hôteliers qui me disent la frustration qu'ils ont parce qu'ils ont des gens qui viennent de l'extérieur faire des affaires à Montréal, ces gens-là leur disent le matin : Moi, j'ai des rendez-vous, combien de temps je dois prévoir avant mon vol pour me rendre à l'aéroport?, puis ils leur disent : Trois heures. La réalité, c'est qu'à Montréal, du centre-ville, ça peut prendre 20 minutes, alors ils sont dans des situations où ils se font engueuler par des clients qui leur disent : Moi, je me suis rendu deux heures et demie avant mon vol à Dorval-Trudeau, quand ça va bien, puis, quand des fois ils disent : Bien, tu peux planifier une heure et demie, surtout si c'est des gens qui voyagent en classe affaires ça peut être très rapide, et que ces gens-là sont pris, là ils se font engueuler parce qu'ils ont

failli manquer leur avion ou ils ont manqué leur avion. Et donc ça crée une situation où, du point de vue de la communauté d'affaires qui voyage, il y a une perception qu'à Montréal c'est un petit peu le «free-for-all», d'aller à l'aéroport.

Un lien ferroviaire comme celui qui est préconisé là simplifierait beaucoup l'information : Si vous voulez y aller en taxi, ça peut être long, peut-être il y aura des voies réservées; vous y allez avec le lien de transport en commun, c'est stable, c'est straight puis ça va vite. Et ça, ça va être bon pour Montréal.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Vous avez anticipé ma prochaine question, qui était exactement dans cette direction-là. En parlant du lien vers l'aéroport, est-ce que c'est quelque chose que vous avez vu, par exemple, avec vos partenaires des autres grandes villes quand... Parce que la plupart des grandes villes ont un lien direct de transport en commun vers l'aéroport. Quand eux ont mis ce lien-là de l'avant, est-ce que ça a enlevé toute cette frustration de la communauté d'affaires liée au tourisme? Est-ce que ça a vraiment amélioré la situation à ce niveau-là?

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

M. Leblanc (Michel) : Le nombre d'individus, des gens qui gagnent très bien leur vie, là, qui paient beaucoup d'impôt au Québec, qui prennent la navette à Londres pour se rendre dans le centre-ville de Londres, on serait surpris. C'est des gens qui trouvent que c'est efficace, c'est fiable, il n'y a jamais de problème. Les taxis à Londres sont très bons, par ailleurs, mais un système efficace, fonctionnel, qui a une promesse de régularité, là, ça fonctionne bien.

Il y a ce désir qu'on ait la même chose à Montréal. Le défi... Puis il y a beaucoup de curiosité sur ce que la caisse va proposer, c'est qu'on a vu toutes sortes de propositions. On a même eu à un moment donné des propositions de monorail, on a eu des propositions à 2 milliards de dollars puis à 2,5 milliards de dollars pour se rendre à Dorval-Trudeau. Bref, il y a un défi opérationnel et un défi de coûts sur ce lien ferroviaire, et donc on va être intéressés de voir ce qui va être suggéré. Ça avait amené des cyniques à dire : Peut-être qu'on devrait avoir juste une voie réservée en site propre pour autobus, des autobus hyperefficaces, conçus en fonction des voyageurs. Si jamais il n'y a pas de possibilité sur un lien ferroviaire, ça devra être ça, mais il y a beaucoup d'intérêt présentement pour un projet de lien ferroviaire fonctionnel, à l'exemple de toutes les grandes villes.

Le Président (M. Bernier) : 30 secondes.

M. Fortin (Pontiac) : 30 secondes, question rapide. Vous avez dit que le phénomène décisionnel des entreprises par rapport à la congestion prend de l'importance. Quand est-ce que ça a vraiment commencé, ça? Est-ce que c'est quelque chose qui est vraiment récent ou que ça fait quand même une décennie ou deux?

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

M. Leblanc (Michel) : Ça fait à peu près 10 ans que les gens ont l'impression que la situation va mal, mais ça fait cinq ans que c'est devenu la risée. Présentement, là, entre les projets qui ne se sont pas réalisés, ceux qui ont du retard, les cônes orange et donc la congestion causée par des projets en cours... Et les gens, intellectuellement, savent que ça va être utile quand ça va être fini. La frustration, à ce moment-ci, est à son paroxysme, moi, j'ai l'impression qu'on est dans le pire. Éventuellement, les projets vont être livrés, puis là les gens vont voir que ça s'est amélioré puis ils vont moins cyniques par rapport aux travaux en cours, mais on n'est pas rendus là encore.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Rousseau, la parole est à vous.

• (15 h 40) •

M. Marceau : Merci, M. le Président. Alors, M. Leblanc, Mme Huot, M. Fafard, bonjour. Tout d'abord, merci pour tout ce que vous nous avez dit jusqu'à maintenant. J'ai quelques questions. Je vais commencer par quelque chose que vous avez abordé mais peut-être pas de... En tout cas, je vais vous le poser très, très clairement et très simplement.

Vous avez certainement vu l'entente préliminaire, en tout cas, là, qui a été présentée à la population puis vous avez certainement regardé et vu le projet de loi. On ne peut pas s'empêcher de constater, quand on lit les deux documents, qu'il y en a un qui est beaucoup plus volumineux et important que l'autre, que le projet de loi. Puis, bon, moi, j'ai cherché en vain dans le projet de loi des éléments concernant, par exemple, la gouvernance de la caisse, là. On y affirme effectivement, à l'article 1, que la caisse est indépendante, mais ce qui assurerait, là... Parce que de le dire puis de s'assurer qu'elle le soit... Puis la mécanique de la gouvernance, de la sélection des projets n'est pas dans le projet de loi. Donc, ma question, c'est... Puis ça, c'est vrai pour le cadre de gouvernance, c'est vrai pour le cadre de tarification, c'est vrai pour, par exemple, les balises concernant l'octroi des contrats, les appels d'offres. Enfin, bref, tout ça, c'est absent du projet de loi. Ma question très simple, c'est : Croyez-vous qu'il faille introduire dans le projet de loi des éléments de l'entente pour s'assurer que ce projet de loi fasse bien ce qu'on veut lui faire faire dans le futur?

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

M. Leblanc (Michel) : C'est intéressant, on pourrait en discuter longtemps. L'a priori, c'est que la caisse doit rester maître de ses processus, et l'a priori, c'est que la caisse est compétente dans ses processus, ce qui ne nous amène

donc pas à dire que le gouvernement devrait, par un projet de loi, s'immiscer dans les processus de la caisse, que ce soit dans le cadre de ses appels d'offres ou que ce soit dans le cadre de ses contrats. Les balises qu'on cherche à s'assurer qu'elles seront présentes dans les contrats, c'est parce qu'une partie de ce que la caisse livrerait dans ces projets-là est livrée par d'autres organismes, eux soumis complètement aux décisions gouvernementales, alors c'est l'AMT, c'est les sociétés de transport. Alors, la dynamique, c'est que la caisse ne devrait pas être en situation où elle peut, à travers ces projets-là, être dans une bulle opérationnelle qui n'est pas en lien avec les autres organisations, c'est la chose qui nous inquiète dans les projets livrés. Dans la façon d'atteindre ces projets-là par des contrats que la caisse aurait avec des fournisseurs, pour nous, la caisse... enfin, pour nous... Moi, tout ce que j'entends de la communauté d'affaires, c'est un immense respect quant aux processus de la caisse, alors il n'y a pas lieu d'y avoir dans le projet de loi des prises pour le gouvernement qui permettraient d'être dans ces processus-là pour s'assurer que ça correspond aux façons dont le gouvernement veut que ça se passe.

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

M. Marceau : Je n'ai certainement pas été clair parce que, même si votre réponse était intelligente, elle ne répondait pas à la question que je vous posais précisément. La question que je vous posais, c'est quant à la sélection des projets, quant à l'ordre dans lequel les choses vont se faire, quant à... Donc, qui propose? Quand c'est proposé? Que se passe-t-il à ce moment-là? Ça, je ne suis pas dans les... je ne gère pas ce qui se passe dans la caisse, je gère les relations entre le gouvernement et la caisse, là. Parce que, là, il y a une interface qui va exister dorénavant entre la caisse et le gouvernement qui n'existait pas auparavant, et elle n'est pas gérée du tout, du tout, là. Dans le projet de loi, il n'y a pas un mot. C'est géré dans une entente qui peut être modifiée a posteriori. Une fois que la commission va avoir fini son mandat ici, on peut décider de changer tout ça. Puis la pression qui pourrait être exercée sur la caisse par le ministre des Finances, mettons, je ne crois pas que ce soit son intention, mais mettons un autre plus tard, pourrait être telle que la caisse pourrait éventuellement plier puis changer la façon de procéder.

Alors, moi, ce que je vous dis simplement, c'est que, par mesure de sécurité, est-ce qu'il ne serait pas plus prudent justement d'inclure le mécanisme, là, l'interface entre la caisse et le gouvernement dans le projet de loi, alors que ça n'y est pas pour l'instant?

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

M. Leblanc (Michel) : Là, je ne serai pas un expert en écriture légale, mais, pour moi, la meilleure garantie, c'est la transparence des communications. Donc, à partir du moment où la caisse proposerait au gouvernement de regarder un projet parce que la caisse y verrait un intérêt, bien elle pourrait le faire, et la caisse, à ce moment-là, signalerait au gouvernement : Si vous nous demandez de déposer une proposition là-dessus, bien nous, on pense que ce serait intéressant parce que ce serait intéressant pour la caisse puis on y verrait un intérêt.

Et, si le gouvernement, de son côté, lui, voit dans les besoins des projets qui pourraient faire appel à la caisse, que le gouvernement, en toute transparence, dise très rapidement : Nous avons identifié... Et je disais tantôt... je donnais des exemples. Le prolongement du métro, je ne pense pas que c'est nécessairement la caisse qui serait le meilleur... Mais, si le gouvernement en arrivait à cette conclusion-là, bien, qu'il le dise, puis il met sur la place publique un appel de propositions à la Caisse de dépôt.

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

M. Marceau : Oui. Je veux revenir sur un point que vous avez abordé qui est celui de l'intégration des systèmes de transport à Montréal. Juste porter à votre attention que l'article 11 du projet de loi qui modifie la Loi sur les transports prévoit que, je lis, «la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et la Loi sur les sociétés de transport en commun ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif visée [par le projet de loi]».

Donc, moi, je retiens de ce que vous nous avez dit, là, ce qui honnêtement est très raisonnable, là, c'est qu'on s'assure que ça s'intègre, qu'on intègre la tarification, qu'on planifie. Là, pour l'instant, ce n'est pas prévu. Est-ce que je dois comprendre de votre intervention que vous invitez le gouvernement à réfléchir à une façon d'intégrer? Parce que, pour l'instant, ce n'est pas prévu.

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

M. Leblanc (Michel) : C'est exactement ça. Dans la plus pure beauté du travail parlementaire des deux côtés, là, c'est exactement ça qu'on dit. C'est correct si on estime que la caisse, pour des raisons x, y, z, n'a pas à être soumise à ces lois-là, mais la finalité doit être un processus intégré au niveau de la tarification, c'est exactement ça.

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

M. Marceau : Je laisserais peut-être la parole à mon collègue de Sanguinet qui voulait poser une question, je sais que le temps passe vite

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

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Merci de votre intervention, qui nous a éclairés davantage sur un sujet très important.

Quand on parle de transport en commun, il y a trois façons de financer le transport en commun, selon ce qu'on a appris, là, à travers ce processus, là, de réflexion. Soit qu'on impose un tarif aux usagers. Ça, c'est usuel. Soit qu'on demande des subventions du gouvernement à l'intérieur de la construction de ces services-là, parce qu'il y a des externalités positives à utiliser le transport en commun, et on vise toujours une amélioration de la qualité de notre environnement, donc les gouvernements vont avoir tendance à subventionner. Ça fait qu'il ne serait pas étonnant, je pense, je réfléchis à voix haute, de voir un gouvernement subventionner partiellement l'utilisation de ce genre de service là, ce qui ne serait pas... d'après moi, ce ne serait pas quelque chose d'inusité, là. Et la dernière chose qui pourrait être appliquée, c'est la captation fiscale, que vous avez mentionnée tantôt. Le ministre a précisé, là, par rapport à des stations tout le long du réseau, là, qu'on aurait une possibilité, là, d'utiliser l'augmentation des taxes ou en tout cas une création de richesse pour financer l'activité, pour financer, là, l'activité de transport en commun. Moi, je trouve ça bien intéressant.

Là, vous avez mentionné tantôt que l'expérience se faisait en Ontario puis, je pense, en Californie aussi, on parlait de rendements autour de 9 % dans le cas de l'Ontario, qu'il y avait eu des expériences qui avaient été faites, là. Puis je pensais que c'était plus, mais ce n'est pas très important, le chiffre, là, c'est juste le principe. Puis on parlait de 12 % ou 13 %, là, en Californie. Et ce que... J'avais entendu parler la Caisse de dépôt qui fixait, là, une rentabilité d'à peu près 7 %, ce qu'ils voulaient, là, dans leur stratégie de placement, là, ils visaient à peu près 7 %.

Il y a des projets qui sont rentables puis d'autres qui ne le sont pas, à Montréal. Il y a des projets que le gouvernement va faire qui ne sont pas rentables parce que ça coûte très cher, puis souvent le transport en commun, ce n'est pas rentable. Là, ce qu'on fait, c'est qu'on laisse des choses rentables à l'intérieur des mains d'une caisse de dépôt et qui va chercher un rendement de 7 %. Ça veut dire que les usagers, ou la captation fiscale, ou les subventions gouvernementales, tout ça ensemble va faire en sorte que, pour nous, pour le gouvernement, peu importe, ça va coûter 7 % de plus pour offrir le même service que si ça avait été payé par le gouvernement.

Moi, la question est la suivante : Pour ne pas avoir à payer 7 % de plus, pourquoi ce ne serait pas le gouvernement qui pourrait appliquer ce genre de financement à l'intérieur de la construction d'un transport en commun? Je vous lance la question comme ça.

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

M. Leblanc (Michel) : Si les politiciens du passé n'avaient pas eu les comportements qu'ils ont eus, on n'aurait pas le niveau de dette qu'on a et on aurait donc probablement des moyens, à travers notre capacité de payer, de le faire. Moi, la communauté d'affaires que je représente, elle estime que le gouvernement a un niveau d'endettement qui est très élevé, qui paie déjà à même les ressources qu'il lève des frais d'intérêts qui sont très élevés, et que la priorité devrait être de stabiliser la situation avant d'augmenter à la fois la dette et les paiements d'intérêts.

Ça ne veut pas dire que le gouvernement ne peut pas avoir des projets. Ça devrait vouloir dire que, lorsqu'il a des opportunités... de permettre à d'autres organisations comme la Caisse de dépôt de le faire, de consacrer ses ressources vers ses propres projets. Dans la région de Montréal, là, Turcot est à faire, Métropolitain va être à faire, Bonaventure, au sens de l'autoroute Bonaventure, Louis-Hippolyte-La Fontaine. La liste, je l'ai ici, là, ça va prendre tout le reste du temps. Le nombre de projets qui sont à faire est extrêmement élevé. De penser que la caisse...

Le Président (M. Bernier) : ...parce qu'on a peu de temps pour permettre au député de poser des questions.

• (15 h 50) •

M. Therrien : Je vois très bien où est-ce que vous vous en allez, là. Si vous me permettez, vous êtes trop intéressant, il faut que je me dépêche à poser mes questions.

Bien, écoutez, je comprends le niveau de l'endettement, c'est sûr, sauf que, si tu fais de l'autofinancement à l'intérieur de cette activité-là, puis même, à la limite, à la limite, tu dis : Bien, nous autres, on va... le gouvernement va charger 7 % de plus, il va faire un profit sur l'activité qui va avoir amené une dépense, puis qu'il prend ce 7 % là de plus puis qu'il mette ça ailleurs, entre autres dans l'échangeur Turcot puis d'autres choses comme ça... Je veux dire, l'endettement, je comprends que c'est problématique, sauf que, quand tu crées un endettement puis que tu autofinances cet endettement-là parce que tu as des revenus qui sont suffisants pour autofinancer cette dépense, bien, à ce moment-là, il n'y a pas vraiment de problème.

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

M. Leblanc (Michel) : Je vais réagir avec une réponse qui n'est pas très gentille, mais il n'y a aucune confiance que le gouvernement a l'expertise et obtiendrait ce 7 %. L'historique n'est pas qu'on a fait ça. Alors, à ce moment-ci, je pense qu'on peut rêver.

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

M. Therrien : Bien, écoutez, écoutez, juste vous dire que la Caisse de dépôt et de placement, tantôt, est passée, et, quand on parlait d'expertise, qu'ils n'ont pas l'expertise dans ce genre de projet là, ils ont dit du tac au tac que des groupes d'experts peuvent se former puis il y a des gens qui peuvent s'unir. Et, moi, peut-être que je suis un optimiste débordant de fraîcheur parce que je suis un jeune député... J'aimerais ça que vous me laissiez cet optimisme-là, vous me l'abîmez

actuellement. Alors, moi, ce que je pourrais demander, c'est : Est-ce que le gouvernement pourrait justement créer une forme d'expertise en allant chercher des experts, mais qui ferait en sorte que le gouvernement piloterait l'ensemble du dossier, dans des dossiers rentables, là, dans des projets rentables?

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

M. Leblanc (Michel) : Dans le but de vous laisser toute cette belle fraîcheur, je vous dirais : Commençons par des projets plus petits, des projets moins névralgiques, et faisons la démonstration par petits pas que le gouvernement a récupéré cette capacité. Ce sont des projets coûteux, urgents, nécessaires. Ne commençons pas par ceux-là, commençons par d'autres. À ce moment-là, on aura le même résultat à terme.

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

M. Therrien : Comment il me reste de temps?

Le Président (M. Bernier) : Il vous reste 2 min 30 s.

M. Therrien : O.K. Bon, de toute façon, au pire je reprêterai la parole à mon collègue, qui a toujours un million de questions. Moi, là, je vais vous poser une question qui est à la limite d'être d'actualité ici, mais je vais vous la poser pareil, je sens que vous allez répondre à cette question-là. On a vu que l'AMT, là, on réfléchissait, là, à la possibilité de faire en sorte de prendre les projets qui sont menés par l'AMT, les responsabilités de l'AMT, et de rapprocher ça du pouvoir politique. Et, dans le cas ici qui nous concerne, on dit : Il faut que le pouvoir politique s'éloigne de toute réflexion liée au transport en commun, dans le cas qui intéresse la Caisse de dépôt. Ce n'est pas un peu paradoxal d'avoir ces deux... Là, il sourit, là, je suis sûr qu'il va avoir une bonne réponse, mais ce n'est pas un peu paradoxal de voir, dans un cas, qu'on descend la prise de décision qui touche le transport en commun et le transport dans la région de Montréal vers le politique et, d'un autre côté, vous insistez pour dire : Il ne faut pas que ce soit politique?

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

M. Leblanc (Michel) : Alors, je vais aller dans une direction très claire. Je vous invite à relire le rapport Côté-Séguin, qui est notre position, qui est que, dans le cas du transport en commun, s'il y a une agence qui livre les services, elle doit être à majorité, sur son conseil d'administration, d'experts. Et donc nous, on est vraiment dans la vision que le politique est plus important, le politique est imputable, mais que, pour des décisions d'opérationnalisation de transport en commun, éventuellement des décisions peut-être même de planification, la présence d'experts est extrêmement importante. Et donc on n'est pas du tout en contradiction. Et, dans ce cas-ci, que la Caisse de dépôt, ayant reçu du gouvernement un signal politique sur ce qui est prioritaire, a toute la latitude de proposer quelque chose, éventuellement de se retirer, pour nous, c'est une situation optimale. Le politique garde son rôle. L'agence de livraison, ou le fonds, ou la caisse elle-même garde son autonomie.

M. Therrien : ...si vous me permettez, micro versus macro, on a le cas de transport en commun... Mettons le SLR sur la Rive-Sud, là. À partir du moment où ils vont fixer un tarif, ça va avoir une influence sur, justement, le nombre de personnes qui vont entrer, qui vont utiliser ce service. Ça, c'est au niveau microéconomique, si vous voulez, là. Vous connaissez bien ça, je suis convaincu. Mais, si on regarde au niveau macro, ça veut dire que la tarification qui va être offerte ou demandée par la Caisse de dépôt va avoir une influence sur le flux qui va être autour de cette ligne-là.

Est-ce que vous pensez que la Caisse de dépôt va être à l'écoute, justement, des conséquences macroéconomiques de ces décisions microéconomiques? Et, sinon, comment on pourrait faire pour les convaincre de réfléchir à ça?

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

M. Leblanc (Michel) : Moi, ma lecture, c'est qu'à partir du moment où la caisse arrivera avec un modèle d'affaires qui tient la route, compte tenu des subventions gouvernementales, elle va avoir un tarif. Tous les effets de déplacement de voyageurs vont s'opérer, les sociétés de transport locales vont s'ajuster, la nouvelle entité, là, qui, semble-t-il, serait créée, qui serait l'agence régionale de transport, va prendre en considération ces déplacements-là, et assez rapidement il va y avoir un nouvel équilibre. C'est pour ça que j'insistais tantôt sur l'importance de la prévisibilité du tarif. Le nouvel équilibre devrait se baser sur de l'information assez complète sur les tarifs dans les prochaines années. À mon avis, c'est optimal, cette situation-là.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. Leblanc, M. Fafard et Mme Huot, bienvenue. Vous avez été poli, M. Leblanc, quand vous avez répondu à mon collègue de Sanguinet qui vous posait des questions à savoir pourquoi le gouvernement ne pourrait pas, lui, faire ce boulot. Je pense que mon collègue le sait très bien, on est face à une situation... Et je fais une parenthèse. Je me suis fait réprimander par M. Sabia quand j'ai utilisé le mot... quand j'ai dit qu'on utilisait la caisse parce que le gouvernement, financièrement, n'était pas capable, premièrement, de financer un projet aussi

important, dû à la grosseur de sa dette aujourd'hui. Il a dit : Non, non, non, M. Sabia, il a dit : Nous sommes indépendants. D'accord. On sait tous, donc, que la dette est énorme puis on sait tous, de l'autre côté, qu'on a un manque de confiance en termes d'expertise. Vous disiez tantôt : On devrait commencer par des petits projets. Malheureusement, vous le savez bien comme moi, que, dans les dernières années, on n'a même pas été capable d'aller chercher avec les coûts qu'on avait estimés pour une rame de métro additionnelle, le prolongement des lignes à Montréal, qui ont coûté beaucoup, beaucoup, beaucoup plus cher. Donc, c'est un manque de confiance envers l'expertise soit de l'AMT, envers l'expertise de la STM, l'expertise même du MTQ. Puis aujourd'hui, bien, M. Sabia nous dit : Non, non, on est indépendants face à tout ça, parce qu'on l'a fait avec la Canada Line. Puis, de l'autre côté, bien le gouvernement lui-même, M. le ministre des Finances le sait très bien, financièrement on ne pourrait peut-être même pas s'imaginer aller chercher un coût d'emprunt, pour un projet de 5 milliards, qui serait personnellement beaucoup moins dispendieux pour l'utilisateur.

Je vais arriver à une question qui va arriver à ça tantôt, parce qu'on sait très bien que, si on va emprunter à 3,5 %, bien on est bien en dessous du rendement minimal que la caisse va demander. Tantôt, mon collègue en parlait, mais, du côté des indices que la caisse nous donne pour le rendement qu'elle a obtenu dans les infrastructures dans les quatre dernières années, c'est près de 15 %. Mais ma question... Juste avant ça, vous avez dit, au début de votre intervention : Nous avions eu ou nous avons eu des discussions à savoir est-ce que la caisse ou non devrait embarquer là-dedans. Je me suis peut-être trompé, mais est-ce que vous avez fait partie d'un certain comité, M. Leblanc, pour élaborer tout ça? C'était juste pour clarifier ça.

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

M. Leblanc (Michel) : Non, absolument pas, absolument pas. Ça faisait référence au fait qu'avec des gens dans le privé qui regardent à travers le monde comment les infrastructures sont financées il avait été reconnu que les caisses, les caisses de retraite et autres, financent. Et il avait été même su, dans le cercle que je côtoie, que la caisse était active à l'extérieur, et donc la question se posait, qui est la question à laquelle on a tenté de répondre éventuellement : Comment ça se fait que la caisse ne peut pas le faire au Québec?

Alors donc, ça n'a rien à voir avec... Ce n'était pas que j'étais dans des discussions avec le gouvernement, je n'étais même pas dans des discussions avec la caisse. J'étais dans des discussions avec du privé qui se préoccupe du financement de nos infrastructures et, comme je le disais tantôt, qui exprimait une certaine frustration sur l'état des infrastructures de Montréal.

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

• (16 heures) •

M. Bonnardel : C'est pour ça aussi que je rigolais tantôt, quand vous avez dit : On aimerait ça que la caisse puisse embarquer peut-être dans d'autres projets stratégiques, et j'ai vu rapidement le ministre des Finances dire : Non, non, non, la caisse est indépendante, c'est nous qui allons décider. C'était en lien surtout aussi que moi-même... On peut imaginer très bien que le gouvernement a levé les bras et a dit : Yahoo! Yahoo! parce que la caisse peut peut-être mettre son expertise à profit pour être capable d'en arriver à ce projet.

Autre question. Vous disiez tantôt... La situation de la tarification, ça nous intéresse tous. On sait très bien que la caisse va demander un rendement x, y. Il y a la STM aussi qui est à Montréal présentement. La STM, on regarde un tarif ordinaire aujourd'hui, pour un passage, qui est de 3,25 \$. J'ai les tarifs aussi de la Canada Line, qui sont en moyenne à peu près à ça, là, ça va de 1,75 \$ jusqu'à 4 \$. Vous disiez tantôt, là : Il va falloir qu'on soit capable de trouver une façon pour autant l'opérateur du futur SRL, du Train de l'Ouest, versus la STM... Comment vous conjuguez... Pensez-vous que ça peut fonctionner, d'avoir un train de l'Ouest avec un SLR à des coûts de 7 \$, 8 \$, quand de l'autre côté la STM... Vous savez, il y a un autobus qui s'appelle le 747, vous le savez, entre Montréal et l'aéroport, c'est 10 \$. Comment on va être capable, des deux côtés, là... Vous disiez que vous pensiez que ça pourrait être une problématique d'avoir peut-être un tarif beaucoup plus élevé de l'autre côté parce qu'on demande un rendement x à la caisse, puis, de l'autre côté, bien on sait très bien que la STM est financée par le gouvernement année après année. Comme on le sait tous ici, là, il n'y a pas beaucoup de compagnies, de sociétés de transport en commun au Québec et même en Amérique du Nord qui font leurs frais, là.

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

M. Leblanc (Michel) : Merci. Je vais répondre à votre question. Je voudrais juste revenir sur votre introduction tantôt parce que je trouvais que c'était important de clarifier, vous avez dit comme si je l'avais dit.

Dans mon esprit et dans la lecture que nous faisons de la situation, l'indépendance de la caisse demeure, et le fait que le gouvernement se dise : Je suis très endetté, peut-être que je n'ai pas nécessairement l'expertise ou peut-être qu'ils l'ont, et donc je vais demander à la caisse de regarder si ça leur convient de prendre ces deux projets-là, pour moi, ça n'affecte aucunement l'indépendance de la caisse. De demander à la caisse de le regarder, si à la fin la caisse, une fois qu'elle l'a regardé, elle peut dire : Ça ne m'intéresse pas ou ça m'intéresse à telle, telle, telle condition, ça ne remet pas en question l'indépendance de la caisse. Donc, la capacité financière du gouvernement n'a pas d'impact sur l'indépendance de la caisse, la caisse reste maître d'oeuvre de ses décisions.

Pour ce qui est de la tarification et de l'existence de tarifications différentes et de l'impact, il y a des experts, et les experts vont regarder carrément l'élasticité-prix puis ils vont se dire : O.K., le citoyen, là, il est-u prêt à payer 4 \$, 5 \$, 6 \$, 7 \$? Puis, s'il n'y pas assez de citoyens à 7 \$, bien ce n'est pas rentable. Puis à 3 \$ j'en ai-tu assez? Puis ils vont trouver un prix d'équilibre.

Le prix d'équilibre, il va peut-être être de dire : Sans subvention, il faut que je charge 8 \$; avec subvention, je peux charger 3 \$. Donc, ils vont dire au gouvernement : Si tu me laisses à 8 \$, je n'y arrive pas; si tu me dis à 3 \$, je vais y arriver. Pour moi, tout ça, c'est normal. C'est à la fois l'analyse de la demande, de l'élasticité-prix, puis éventuellement une décision qui inclura ou non un effort gouvernemental.

La chose que je rajoutais, c'est que, dépendamment... c'est difficile de discriminer entre les clientèles. Idéalement, les riches paieraient plus dans tout, on le voit dans les garderies, il y a une tentation de faire ça — on est contre — mais, dans la vraie vie, c'est difficile de discriminer, donc, quelqu'un qui achète un billet, on ne peut pas dire : Toi, paie plus que l'autre, sauf si on prend le lien ferroviaire direct Dorval-Trudeau—centre-ville, où on pourrait dire : Il y a un train de l'Ouest qui passe à côté qui coûte moins cher parce que c'est de l'usager quotidien qui travaille, c'est du navetteur, et il y a Dorval-Trudeau qui dessert une clientèle qui voyage, qui est habituée de payer davantage, et sur ce trajet-là, qui est peut-être plus rapide parce qu'il y a moins d'arrêts en chemin, ça coûte plus cher. On pourrait voir ce genre de situation. Mais à mon avis, effectivement, à la fin la décision de la caisse va être de dire : Si j'ai du soutien gouvernemental, à tel prix c'est rentable; si je n'ai pas de soutien gouvernemental, à tel prix c'est rentable; et, si vous jugez que ces prix-là sont inacceptables, je ne le fais pas, le projet. C'est de cette façon-là dont on le voit, nous.

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

M. Bonnardel : ...peut-être, avant de passer la parole à mon collègue, je veux vous amener sur un autre point qui est connexe un peu.

Avec le remplacement du pont Champlain, on est conscients qu'il risque d'y avoir un péage. Vous avez fait un communiqué de presse dans les derniers mois en disant qu'on n'est pas contre le péage, qu'il soit abordable. On est tous conscients qu'avec l'autoroute 30 qui est devenue une autoroute à péage on était persuadés, je pense que vous l'êtes aussi, vous l'étiez aussi, que les gros... les routiers, les camionneurs allaient nécessairement utiliser l'autoroute 30, donc, pour désengorger Montréal, et ce n'est peut-être pas ça qui est arrivé. Là, avec un... Puis là on se rend bien compte, là, que le combat contre le péage... je ne vois pas à toutes les semaines et à tous les mois le ministre qui rencontre son homologue au fédéral pour dire : Ça n'a pas de bon sens, vous devez... qui vont se battre, là, mais ça semble évident qu'il risque d'y avoir un péage, malgré le fait que le ministre des Transports nous dit : Non, non, non, là.

Vous n'êtes pas un peu inquiets des répercussions de ce possible péage, peut-être pas en lien avec la loi d'aujourd'hui, là, mais je pense que c'est connexe un peu, tout ça, inquiets avec ce péage, et, de l'autre côté, qu'il y ait beaucoup d'automobilistes qui aillent utiliser les autres ponts, engorger d'autres ponts, puis qu'à la fin de tout ça, bien, le gouvernement soit pris dans un entonnoir, en se disant : On n'aura pas le choix d'imposer le tarif, le péage sur tous les ponts, parce que ça risque d'être la folie furieuse dans les cinq prochaines années, là?

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

M. Leblanc (Michel) : Je vais essayer une réponse courte, parce que c'est assez complexe.

D'abord, notre position première, c'est que, si on était rendu là technologiquement, la taxe kilométrique serait préférable à toutes sortes de péages. Donc, autrement dit, la distance parcourue détermine combien vous payez puis...

M. Bonnardel : ...en Europe aussi.

M. Leblanc (Michel) : Ça serait idéal. Ça commence à se faire, puis on va probablement y arriver. En attendant arrive la question des péages.

Le péage sur le pont Champlain, dans ce qui nous préoccupe, est bon pour la caisse puis est bon pour le projet de transport en commun. S'il y a des péages pour les voitures, bien les gens vont probablement être un peu plus incités à prendre le transport en commun. Donc, de ce point de vue là, ce n'est pas négatif.

Le risque présentement qui semble être difficile à cerner, c'est l'effet de déplacement dont vous parlez, c'est-à-dire : Un péage sur un seul pont amène-t-il la congestion monstre sur les autres ponts?, ce qui est inquiétant. L'autre risque, c'est : Si on met des péages sur tous les ponts pour avoir cet effet de déplacement, est-ce qu'on isole encore plus les deux zones, dont Montréal, et est-ce qu'on crée encore plus de distorsion dans la distribution des activités économiques? Ça nous inquiète. Alors, on n'est pas gagnants s'il y a une ceinture de péages, on n'est pas gagnants s'il y a un péage trop coûteux sur le pont Champlain qui crée ces effets de déplacement, d'où le fait qu'on n'est pas nécessairement contre un péage sur Champlain, à condition qu'il soit abordable, et qu'on incite tous les intervenants à regarder l'évolution technologique qui permettrait de basculer sur une taxe kilométrique éventuellement et qui va nous sortir aussi de la taxe sur le carburant, qui va devenir un petit peu inopérante au fur et à mesure qu'on va basculer sur la voiture électrique.

Le Président (M. Bernier) : Merci, merci. Le temps, malheureusement, est écoulé. Merci, M. Leblanc, M. Fafard, Mme Huot, d'avoir participé à la Commission des finances publiques, merci d'avoir fait vos propositions et vos échanges.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre à M. Vincent Joli-Coeur, de la Banque Nationale, de prendre place. Je suspends.

(Suspension de la séance à 16 h 6)

(Reprise à 16 h 9)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous avons le plaisir de recevoir M. Vincent Joli-Coeur, de la Banque Nationale. Merci d'être présent, merci d'être ici cet après-midi. La parole est à vous, vous avez 10 minutes pour votre présentation.

Banque Nationale du Canada (BNC)

M. Joli-Coeur (Vincent) : Merci, M. le Président. Merci, Mmes et MM. les députés de la Commission des finances publiques. Mon nom est Vincent Joli-Coeur, vice-président du conseil à la Banque Nationale. Notre mémoire porte sur le financement des nouvelles infrastructures de transport collectif au Québec, et plus particulièrement, dans le contexte du projet de loi n° 38, notre intervention abordera l'utilisation de la plus-value foncière comme moyen de financement des deux grands projets d'infrastructure visés en priorité par la caisse, soit le système de transport collectif sur le pont Champlain et celui reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport Montréal-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île. À la fin de notre intervention, nous allons aborder plus spécifiquement nos commentaires et recommandations quant au projet de loi n° 38, mais tout d'abord laissez-moi vous résumer notre approche en trois étapes : tout d'abord, l'origine de notre démarche depuis 2011, par la suite nos observations quant aux meilleures pratiques internationales dans le secteur du transport collectif, qui vit à l'échelle mondiale une renaissance, et enfin l'application de la plus-value foncière dans le cadre des projets visés par la caisse.

• (16 h 10) •

Tout d'abord, l'origine de notre démarche depuis 2011. Tout part d'une idée, tout part d'une date, soit le 5 octobre 2011, lorsque le gouvernement du Canada a annoncé que le pont Champlain serait remplacé par un nouveau pont. Le pont Champlain est, comme vous savez, l'un des plus achalandés au Canada. Il s'agit d'un corridor crucial, tant pour le Grand Montréal et ses 4 millions d'habitants, le Québec et le Canada tout entier.

La question de l'intégration du transport collectif et donc de son financement s'est posée dès octobre 2011, d'autant plus que le transport collectif est de compétence provinciale, alors que le pont, lui, était de compétence fédérale. Nous, à la Banque Nationale, souscrivons pleinement aux conclusions des études conjointes des gouvernements du Canada et du Québec de 2001 ou autres études de 2007 qui recommandaient un SLR sur le pont Champlain et dont la construction devait débuter en 2008 et se terminer en 2012 au coût estimé de 1 milliard de dollars. La solution temporaire mise en place depuis 1978, sur le pont Champlain, d'une voie réservée à contresens pour les autobus, séparée par des cônes temporaires, ne rencontre certainement pas les critères de sécurité, d'efficacité qu'une grande métropole de 4 millions d'habitants comme Montréal doit rencontrer. Face au même défi, des villes comme Vancouver, Calgary, Toronto et Ottawa ont pris les devants, investi dans les infrastructures de transport collectif modernes. L'exemple d'Ottawa est éloquent. La décision fut prise d'investir dans un système léger sur rail de 2,1 milliards de dollars pour désengorger leur centre-ville des dizaines d'autobus qui l'engorgeaient et de remplacer un système rapide par bus, un SRB, par un SLR. D'une longueur de 12,5 kilomètres, ce projet à Ottawa, la ligne de la Confédération, est actuellement en construction et sera terminé en 2018.

Outre le projet de train léger sur le pont Champlain, un autre projet est à l'étude depuis plus d'une décennie, soit la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau, et, en dépit du leadership exercé par Aéroports de Montréal, qui avait investi près de 2 milliards de dollars à Dorval depuis 15 ans, incluant des dizaines de millions de dollars pour la construction de l'enveloppe et de l'édicule de cette gare, ce projet était enlisé dans les études, alors que certaines villes à l'extérieur du Québec, elles, avaient trouvé des façons de trouver... de financer ces grands projets de transport collectif. Quels meilleurs exemples que Vancouver, qui relie son aéroport au centre-ville depuis 2009, et celui de Toronto, qui commencera dans quelques semaines à relier son centre-ville à l'aéroport Pearson? L'annonce, l'an dernier, que Montréal avait été déclassée au troisième rang des aéroports canadiens en termes de trafic passager par Calgary devrait tous nous inquiéter. Je rappellerais que le projet de liaison aéroportuaire est à l'étude depuis le début des années 2000, et à cette époque le trafic passager annuel à l'aéroport était de 8 millions. Il est de 15 millions maintenant.

C'est dans ce contexte, en octobre 2011, que nos équipes d'experts en infrastructures et en finances publiques se sont mises à la tâche. Nous avons tenté de trouver des solutions simples, éprouvées à l'international, et obtenir de nouvelles sources de financement pour le transport collectif au Québec, et débloquer par la même occasion ces deux projets. En outre, le défi des finances publiques du Québec faisait en sorte que plusieurs des mesures de financement envisagées ailleurs n'étaient pas envisageables ici, compte tenu du fardeau fiscal plus lourd des contribuables québécois.

Deuxième observation : La renaissance du transport collectif, observations quant aux meilleures pratiques à l'international. Dans le cadre de notre étude, nous avons rencontré dans huit pays près de 30 intervenants publics et privés ayant développé certains des plus grands projets de transport collectif en Amérique du Nord, en Asie et en Europe. Nous les avons encouragés à venir présenter leurs vues publiquement dans des forums comme ceux de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain ou le dernier congrès de l'ATUQ, l'Association de transport urbain du Québec.

Prenons l'exemple de Hong Kong, en Asie, reconnue comme la référence mondiale en transport collectif grâce à un réseau entièrement autofinancé et l'intégration en amont du développement immobilier avec les stations de transport collectif. C'est un modèle très connu et la référence mondiale dont on aurait intérêt à s'inspirer.

En Europe plus récemment, à Londres, la construction de Crossrail, le plus important projet de construction en Europe, au coût de 15 milliards de livres sterling, soit près de 27 milliards de dollars canadiens. Ce projet permettra d'augmenter la capacité du réseau de transport collectif de près de 10 %, et les estimations des autorités gouvernementales quant aux valeurs foncières, c'est qu'elles vont augmenter dans une fourchette de 15 % à 20 % dans un horizon de cinq ans. Et tout récemment, à Copenhague, nous avons eu la chance d'aller, en décembre, voir l'extension du réseau de

métro d'une ville qui est moins grande que Montréal, l'extension du métro existant par l'opérateur public Metroselskabet, et aussi l'impact de ces développements sur l'augmentation des valeurs foncières dans le centre-ville de Copenhague, et aussi l'impact pour la ville de Copenhague avec le retour des jeunes familles au centre-ville de Copenhague, ce qui fait maintenant que cette ville est une des plus jeunes au Danemark.

Autre exemple intéressant pour nous à Montréal : New York, l'extension de la ligne de métro n° 7 à l'ouest de Manhattan qui permettra de relier le centre des congrès Javits, à l'ouest de New York, au reste du réseau de métro. C'est un partenariat entre la ville de New York, le MTA, les grands propriétaires immobiliers qui sont des grands fonds de pension publics pour développer un projet qu'on appelle le projet Hudson Yards, qui est le plus important projet immobilier privé aux États-Unis. Toutes ces villes ont su trouver des façons de relever le défi non seulement des finances publiques, mais du transport collectif.

Enfin, la captation de la plus-value foncière comme source de financement. Comme je le mentionnais en préambule, nous avons débuté nos travaux à l'automne 2011, lors de l'annonce par le gouvernement du Canada du remplacement du pont Champlain. Nous avons rendu public le 15 octobre dernier, 2014, le sommaire de nos observations par la publication du rapport *La captation de la plus-value foncière comme mode de financement du transport collectif pour le Grand Montréal*, rapport préparé par les experts que nous avions mandatés, soit le Dr George Hazel, d'Écosse, et son équipe. Dr Hazel est reconnu comme un des grands experts internationaux sur le sujet, était récemment conférencier invité à l'American Public Transit Association. Trois principales recommandations étaient dans ce rapport. La première était de prioriser les deux projets qui, selon nos experts, étaient les plus prêts à être mis en chantier, soit le SLR du pont Champlain et le SLR qui relie le centre-ville à l'aéroport et l'Ouest-de-l'Île. Deuxième recommandation : Combiner ces deux projets en un seul et unique projet, pour des raisons évidentes, selon nos experts, de synergie financière, opérationnelle et d'efficacité. Toutes les présentations publiques que nous avons faites à l'ATUQ ou à d'autres tribunes publiques décrivaient un seul et unique trajet de la Rive-Sud jusqu'à l'Ouest-de-l'Île. Et enfin, troisième recommandation, obtenir une contribution financière négociée, volontaire des grands propriétaires immobiliers le long du trajet afin de défrayer partiellement le coût de ces infrastructures, à l'image de ce qui se fait à New York, Londres, Copenhague ou Hong Kong.

D'un premier abord plutôt technique, la captation de la plus-value foncière est en fait un concept très simple. L'historique au Canada, comme on le sait, ce concept a été testé ici même lors de la construction du chemin de fer transcontinental, entre 1880 et 1885, entre le gouvernement fédéral et les constructeurs à l'époque, la ligne ferroviaire CP Rail. Plus près de nous, à Montréal, ville Mont-Royal fut créée par des promoteurs immobiliers qui se firent donner en concession les terres, ce qui est devenu ville Mont-Royal, en concession contre l'obligation de construire un tunnel sous le mont Royal. Et plus récemment, à New York, les promoteurs privés du projet Hudson Yards se sont engagés à investir près de 2 milliards pour contribuer au financement de la ligne de métro 7.

En résumé, la captation de la plus-value foncière permet de rencontrer trois objectifs : tout d'abord, réduire le fardeau des contribuables, utilisateurs et autorités gouvernementales en partageant de façon plus équitable les coûts et les retombées du transport collectif; deuxièmement, accélérer la réalisation des projets de transport collectif en introduisant un critère de sélection qui est le potentiel d'autofinancement; et, enfin, s'assurer de l'intégration harmonieuse en amont du projet de l'emplacement des stations et du potentiel de développement immobilier, à l'image de ce qui se fait à l'extérieur.

Nos commentaires, en terminant, sur le projet de loi n° 38. C'est donc suite à ces études, que nous avons réalisées en toute transparence et selon les meilleures pratiques internationales, que nous prenons position aujourd'hui en faveur du projet de loi n° 38. La banque appuie le projet de loi n° 38 et félicite tant le gouvernement que la caisse pour ce nouveau modèle pour les infrastructures. Merci bien.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Joli-Coeur. Nous allons débiter nos échanges. M. le ministre.

M. Leitão : Merci, M. le Président. Merci beaucoup, M. Joli-Coeur, de votre présentation, de votre présence ici aujourd'hui. Je pense que ça va être très utile avec nos collègues pour qu'on puisse discuter de ces questions qui peuvent des fois sembler complexes, donc merci encore une fois.

Je ne veux pas prendre beaucoup de temps, je veux laisser à mes collègues le temps de poser leurs questions, mais moi, j'ai une... il y a un sujet qui revient régulièrement, tant ici que dans le public en général — et les deux questions sont reliées, donc je les pose en même temps — et c'est le suivant : Que c'est impossible de mettre en place un système de transport en commun qui puisse être autofinancé, c'est inévitable qu'un transport public soit déficitaire, il doit absolument... une espèce de loi de la nature que ça doit être toujours déficitaire — vous avez mentionné l'exemple de... le modèle de Hong Kong, moi, j'ai l'impression que vous pensez que ça peut être fait de façon... sans être déficitaire — et, deuxièmement, que, si ça se fait, donc si un projet de développement de transport en commun est rentable, donc si j'ai un rendement de 7 %, 8 % ou 9 %, donc nécessairement on est en train de flouer les pauvres consommateurs parce qu'on va leur charger 7 % de plus, donc cette notion de rendement qui me semble des fois être un petit peu confuse dans l'esprit de certains que, si un projet est rentable, ça veut dire que nécessairement on exploite quelqu'un.

Alors, si vous pouvez peut-être nous parler un petit peu de Hong Kong et qu'il soit inévitable ou pas qu'un projet soit toujours déficitaire. Et, quand on parle de rendement, qu'est-ce qu'on veut dire par ça?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre. Effectivement, Hong Kong est connue, reconnue comme la référence internationale. Il faut voir que ce n'est pas un système qui est privatisé, contrairement à ce qu'on entend parfois. L'opérateur public du système à Hong Kong, c'est la MTR Corporation, qui est détenue à près de 70 % par le gouvernement de Hong Kong, 30 % étant publiquement en bourse, donc 70 % à contrôle étatique.

Ce qui fait que ce système est autofinancé, outre, évidemment, les conditions de densification de population et tout qu'on connaît en Asie, c'est que l'intégration est faite en amont au niveau de l'emplacement des stations, c'est-à-dire que l'opérateur public s'entend déjà avec les autorités publiques au niveau du transfert des terrains. C'est très important que le gouvernement, lorsqu'il possède des terrains, puisse les donner en concession ou les transférer sans coût ou à coût faible à l'opérateur — ici dans notre exemple, loi n° 38, ce serait la Caisse de dépôt — et après ça que l'identification des stations soit faite en fonction d'un potentiel de rentabilité. Est-ce à dire que toutes les stations sont profitables? Non, mais mettre une station en plein milieu d'un champ où il n'y a pas de population, on ne voit pas ça à Hong Kong. Et ça, c'est la première observation.

La deuxième observation quant au critère d'autofinancement du transport en commun : aujourd'hui, la STM, par exemple, à Montréal, 1,4 milliard de revenus, eh bien, les revenus commerciaux ne représentent qu'à peine 2 % à 3 %. Il y a 15 ans, la même situation était dans les sociétés de transport aéroportuaire. J'en conviens, c'est un peu différent, mais il y a 15 ans elles étaient détenues par le gouvernement fédéral, près de 1 % à 2 %, 3 % de leurs revenus était des revenus commerciaux. Aujourd'hui, les grands aéroports comme Toronto, Vancouver, Calgary et Montréal ont entre 30 % et 40 % de leurs revenus, donc, autofinancés, commerciaux. Donc, il n'y a rien d'inéluctable, je crois que c'est un travail, et il faut regarder les meilleures pratiques à l'international.

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

M. Leitão : Très bien, merci beaucoup. Je laisserai maintenant mes collègues...

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

M. Habel : Oui, merci, M. le Président. Permettez-moi de vous saluer.

La chambre de commerce qui est venue avant vous a indiqué que la congestion coûtait 1,8 milliard de dollars. Donc, les citoyens commencent de plus en plus à se tourner vers le transport en commun, et je peux en témoigner, parce que je représente la circonscription de Sainte-Rose à Laval, donc je vois un changement de paradigme dans les utilisateurs, qui commencent à utiliser davantage le transport en commun, puis les chiffres le démontrent, là, c'est une constante croissance au niveau de l'achalandage. La chambre de commerce a parlé un peu aussi de captation, captation de la valeur foncière. Ils ont dit qu'on devait être vigilants face aux avantages qu'on octroyait aux consortiums pour la captation de la plus-value foncière par rapport au fait qu'il ne fallait pas nuire à l'évaluation foncière des municipalités. J'aimerais avoir un peu votre opinion sur ce sujet-là.

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : Merci, M. le Président. Merci, M. le député. Non, effectivement, au niveau de la captation de la plus-value foncière, la priorité, tout d'abord, c'est que ceux qui aujourd'hui ne contribuent pas aux coûts des systèmes de transport collectif, donc en particulier grands propriétaires privés institutionnels, puissent contribuer. Évidemment, c'est une position qui est négociée, ce n'est pas une taxe, ce n'est pas imposé, et ce n'est certainement pas une taxe aux résidents près des stations de métro. Alors, ça, c'est très clair.

Deuxième chose, ce n'est pas non plus une façon pour que les municipalités contribuent directement financièrement au transport en commun. Les exemples les plus clairs et qui illustrent bien la situation se trouvent en Amérique du Nord, maintenant, mais aussi en Asie. Copenhague est un bon exemple. Et c'est dans le processus de négociation entre des grands propriétaires immobiliers qui souhaitent avoir une desserte en termes de transport collectif et qui vont donc pouvoir développer les droits aériens ou un concept TOD, et eux sont prêts à contribuer. Le message clair entre le gouvernement ou, ici, la Caisse de dépôt, dans l'exemple de CDP Infrastructures, dans le contexte de la captation, c'est que tout ça doit être négocié, et vraiment les règles doivent être transparentes. L'exemple de la ville de New York, dans ses statuts mêmes, en termes d'urbanisme, reconnaît l'importance de la captation de la plus-value foncière et le partage des coûts.

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

M. Habel : Oui, merci, M. le Président. La ville de Montréal s'est prononcée en accord avec le partenariat avec la Caisse de dépôt parce qu'on va pouvoir créer des nouvelles infrastructures puis dynamiser les infrastructures actuelles. J'ai bien aimé votre rapport. Je l'ai lu, puis en page 4 vous avez un schéma qui est très éloquent, vous avez l'épicentre qui est la station de train puis aux alentours vous avez, à moins de 500 mètres, une plus-value de 13 %, de 500 à 1 000 mètres, une plus-value de 9,8 %, et de 1 000 à 1 500 mètres, une plus-value de 4 %, donc on voit... un peu comme, par exemple, une maison qui est créée près d'une école, qui a une plus-value à être proche de cette école-là. C'est la même chose pour une station de train. Donc, c'est un avantage pour les usagers.

J'aimerais savoir, le modèle de captation de plus-value foncière comme modèle, là, parce qu'il est implanté à travers le monde maintenant, est-ce que c'est rendu un modèle qui est maintenant rendu inévitable pour faire le type de construction qu'on vise de faire, par exemple, avec la desserte du Train de l'Ouest, là? Pensez-vous qu'on doit maintenant prendre en compte la captation de la valeur foncière comme un incontournable dans ce modèle?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : Merci, M. le Président. Effectivement, écoutez, le défi des finances publiques, ce n'est pas simplement au Québec qu'on le connaît. Christine Lagarde, directrice générale du FMI, disait à l'automne, au niveau des infrastructures : C'est important, l'efficacité des dépenses en infrastructures. Si on peut réussir, grâce à cet accord entre la caisse et le gouvernement, à créer des projets qui sont sur les tablettes depuis plusieurs années, tout le monde va être gagnant.

Évidemment, si on le fait avec les meilleures pratiques... Certes, il faut sortir des sentiers battus, au Québec, mais il y a des sentiers qui sont très balisés à l'international. Loin de nous, à la Banque Nationale, l'idée de dire : Il faut importer le modèle de Hong Kong ou le modèle de New York. Je pense qu'il faut prendre le meilleur de tous ces modèles et reconnaître qu'à Montréal il n'y a rien d'inévitable. On a une population de 4 millions de personnes. On a aussi la chance que les règles d'urbanisme — et ça, on n'a pas ça nulle part ailleurs en Amérique du Nord — au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal, le PMAD, plan de mobilité... Plan métropolitain d'aménagement et de développement, donc, ça a été voté à l'unanimité, les règles en termes de densification près des stations de métro, les règles de TOD sont publiques. Et c'est un concept très harmonieux dans la grande région de Montréal, et c'est important, pour que ça fonctionne, que les règles soient transparentes. Grâce à la CMM... Le PMAD, c'est un document un peu d'urbanisme, les règles sont claires. Il faut qu'évidemment la captation s'intègre dans tout ce qui est déjà existant.

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

• (16 h 30) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Écoutez, moi, j'ai un point de curiosité. Vous nous avez parlé à quelques reprises de la référence mondiale, soit Hong Kong, mais, si je me souviens bien, l'aéroport de Hong Kong avait été construit littéralement dans l'océan à partir d'infrastructures neuves, et il n'y avait définitivement pas de problème à construire parce qu'il n'y avait rien avant, et peut-être que ça change la structure.

Donc, j'aimerais juste que peut-être vous nous donniez ce que vous voulez dire quand vous nous parlez de référence. Est-ce que vous nous parlez de référence en termes de qualité, en termes de coût, en termes de profitabilité? J'aimerais que vous nous définissiez ces caractéristiques-là.

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : Merci, M. le Président. Effectivement, Hong Kong, pour ceux qui ont eu la chance d'y aller, c'est l'endroit où la plupart des gens n'ont pas de voiture, prennent le transport collectif en permanence. C'est un système qui est très abordable, et une des raisons pour laquelle il est abordable, c'est que le gouvernement et l'organisme, l'équivalent un peu de la STM, le MTR Corp., effectivement, s'entendent au niveau du transfert des terrains. On va voir ça aussi dans le projet de loi n° 38, le droit d'expropriation. C'est très important. Je crois que ça va vraiment avec un objectif qui était d'éviter la spéculation foncière, alors c'est très important que les coûts d'acquisition de terrain — on voit ça à Hong Kong, où les coûts sont faramineux — ici soient contrôlés.

Autre raison pour laquelle le système de Hong Kong est la référence mondiale, c'est cet objectif d'autofinancement. On ne parle pas d'autofinancement à 100 % en tout temps, mais il n'y a aucune station qui est ouverte dans un centre commercial ou multirésidentiel ou autres sans la contribution en termes... financière des promoteurs qui possèdent l'endroit.

Et on voit aussi, dernier point, très peu de stations où les droits aériens ne sont pas vendus. Ça, pour donner l'analogie un peu, à Montréal, sur le trajet du SLR pont Champlain, vous verrez qu'il y a des stations aujourd'hui en termes de stations d'autobus, des stationnements incitatifs comme Panama ou Chevrier, Chevrier qui a près de 2 000 espaces de stationnement. C'est un terrain qui appartient au gouvernement, au MTQ, ou à l'AMT, mais c'est des terres qui ne sont pas développées, ce sont des projets immobiliers qui ne sont pas développés maintenant. Une approche comme celle de Hong Kong, le MTR ferait qu'il y aurait une entente entre les autorités publiques et privées pour obtenir un financement.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Mais est-ce que ça veut dire que, dans ce cas-là, il y a une partie de la captation des immeubles périphériques au projet... qu'ils sont, finalement, des contributeurs au projet lui-même? Est-ce que c'est ça que vous indiquez ou... Parce que dans le modèle qu'on a ce n'est pas tout à fait ça, là.

M. Joli-Coeur (Vincent) : Il y avait une déclaration récemment du propriétaire... le promoteur de Dix30 qui disait qu'évidemment, si un SLR arrivait à sa porte, selon des critères qu'eux, évidemment, souhaiteraient, évidemment tout ça conforme avec les règles d'urbanisme dans la région, dans la ville et autres, il serait intéressé, il aurait un intérêt à contribuer financièrement. Je pense que la perche est lancée par le secteur privé. On voit aussi des déclarations à Aéroports de Montréal qu'ils sont prêts, évidemment, à regarder toute demande de support pour ce type de projet.

Une chose est claire, aujourd'hui c'est une question théorique parce qu'il n'y a pas de captation de plus-value foncière, parce qu'il n'y a pas d'augmentation de plus-value foncière, parce que ces deux projets qui sont à l'étude depuis près de 10 ans chacun, jusqu'à tout récemment, ne se réalisaient même pas. C'est des projets qui sont à l'étude depuis très longtemps et qui étaient vraiment sur les tablettes.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Mon collègue vous a parlé un peu, tout à l'heure, du coût de transport ou le coût de la congestion à Montréal, à 1,8 milliard à Montréal. Est-ce que vous avez observé ce genre de phénomène là

dans les villes modèles où... On parlait, par exemple, de Copenhague ou de Hong Kong, etc. Est-ce qu'il y a des modèles comme ça puis est-ce qu'il y a des solutions qui sont développées pour régler ces problématiques-là?

M. Joli-Coeur (Vincent) : La meilleure solution, c'est investir dans les transports publics. On le voit fréquemment dans des endroits comme Copenhague, qui sont évidemment renommés en Europe pour la qualité de son réseau de transport collectif mais pas simplement SLR, métro et autres, mais aussi on voit autobus et aussi vélo, par exemple. Alors, d'autres juridictions font vraiment tout pour augmenter la capacité du réseau de transport collectif. La crainte qu'on a, à la Banque Nationale, c'est, si ces projets-là n'avancent pas plus rapidement et ne sont pas réalisés plus rapidement, au Québec, qu'on va être déclassés par rapport à Calgary, Toronto ou autres villes.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. J'ai un point de curiosité. Vous n'avez pas mentionné Schiphol, à Amsterdam, qui, selon moi... en tout cas, dans mon expérience à moi, c'est une des références d'efficacité au moins dans le réseau. Est-ce que, dans vos études, vous avez regardé cette situation-là?

M. Joli-Coeur (Vincent) : On a regardé surtout une référence Schiphol au niveau aéroportuaire, et effectivement, Montréal, une des constatations, c'est qu'évidemment Montréal, en termes de trafic aéroportuaire, perd beaucoup de terrain non seulement par rapport à Toronto dans le passé mais Calgary récemment.

Cette année, les choses s'améliorent en termes de trafic passager à l'aéroport. Ce qui fait la particularité de la situation à Montréal, c'est la densification au centre-ville, c'est un facteur très positif, et le fait que l'opérateur de transport collectif qu'on a ici à Montréal, la STM, a quand même une réputation exceptionnelle à l'international, près de 1,4 milliard de revenus, près de 1 million de passagers par jour.

Alors, on a voulu s'adapter vraiment à la situation locale à Montréal. Évidemment, l'exemple de Schiphol est intéressant, mais il y avait plus de similarités, selon nous, avec Copenhague, compte tenu de la taille relative des deux et surtout compte tenu du climat. On oublie l'importance du climat et l'impact, évidemment, du transport collectif lorsqu'il y a un climat un peu difficile comme ici ou comme à Copenhague.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Parlant de climat, est-ce que vous nous indiquez ici que... Par exemple, dans le cas de Copenhague, bien eux, ils ont un problème d'eau, plus, je dirais. Mais la situation du climat, est-ce que ça nous oriente plus vers du développement sous-terrain, je dirais, là? Parce que Montréal est quand même un centre bien développé avec ses infrastructures souterraines, mais est-ce que ça veut dire que le système devrait avoir des considérations beaucoup plus orientées vers des niveaux sous-terrains, par exemple, dans le cas où on parle ici de Montréal, selon votre expérience, encore là, là?

M. Joli-Coeur (Vincent) : Les experts internationaux...

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : Excusez-moi, M. le Président. Les experts internationaux qu'on avait mandatés par la suite ont regardé, évidemment, la question du climat. Pour les équipements roulants, dans la mesure où ces projets de transport collectif sont électrifiés maintenant, le froid, la neige, ce n'est pas un problème de circuler à l'extérieur, ça, c'est très clair.

Vous avez raison, au niveau de Copenhague, leur problème, évidemment, c'est l'eau. Alors, tout doit être fait en tunnel, ce qui est extrêmement cher. Ils sont en train de doubler la taille de leur réseau de métro, et ça leur coûte une fortune parce que tout est fait en tunnel.

Les études que nous avons vues, nous, à la Banque Nationale, et qui ont été faites depuis près de 2001 et 2002 par les divers ordres de gouvernement préconisaient, en particulier au centre-ville, un tunnel, et nous croyons qu'il y a des façons plus économes de faire ce projet de système léger sur rail de l'Ouest-de-l'Île, l'aéroport, centre-ville jusqu'au SLR pont Champlain en évitant les tunnels.

Évidemment, la problématique du tunnel, on l'a vue dans la ville d'Ottawa, le projet de la ligne de la Confédération, un projet de SLR de 12,5 kilomètres, ça inclut un tunnel de trois kilomètres qui est effectivement extrêmement coûteux. Et c'est nous qui devons... Nous ne sommes pas maîtres d'oeuvre, mais je suis convaincu que le maître d'oeuvre de ce projet, la Caisse de dépôt, va essayer de trouver une façon d'éviter des coûts liés à un tunnel.

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

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Une autre curiosité : Pourquoi la Banque Nationale fait des études de ce développement-là pour la captation? Est-ce que c'est pour le développement immobilier ou si vous avez des intérêts dans les infrastructures?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : Merci, M. le Président. On est en conflit d'intérêts dans le sens qu'on veut que Montréal et le Québec réussissent à débloquer ces projets qui sont bloqués depuis 10 ans. On n'a aucun autre intérêt ici, ni dans l'immobilier ni dans l'autre. On a une connaissance tant des finances publiques que du financement des infrastructures depuis plusieurs années, et tous ces projets au Canada, que ce soit dans l'Ouest, que ce soit à Ottawa, que ce soit à Toronto, on les connaît bien pour les avoir financés, et à chaque fois on revient ici puis on se dit, un peu comme M. Sabia mentionnait ce matin ou M. Leblanc avant moi : Pourquoi on ne réussit pas à le faire ici, là?

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le député de Sainte-Rose.

M. Habel : Oui, merci. Je reviens un peu à la page que je vous avais montrée, là, la page 4, là, qui créait une plus-value foncière. Est-ce que vous avez fait aussi une analyse à savoir combien de dollars... si, par exemple, on injecte 1 \$ dans le transport en commun dans un nouveau secteur, combien de richesse on va aller chercher avec ce dollar-là?

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Joli-Coeur.

• (16 h 40) •

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, on est toujours très prudents au niveau des études. On n'a pas... Je ne suis pas économiste moi-même, et c'est un peu comme les prévisions à long terme, on prend ça avec un grain de sel un peu.

Chose certaine, l'augmentation de la valeur foncière, il a été démontré maintes et maintes fois qu'elle se fait dans un rayon très près, très rapproché des stations. Et, le trajet dont je vous parlais, du Dix30 sur la Rive-Sud jusqu'au centre-ville et après ça jusqu'à l'aéroport et l'Ouest-de-l'Île, on a regardé avec nos experts près d'un certain nombre de stations dans un rayon d'un kilomètre de diamètre maximum, parce qu'au-delà c'est un peu illusoire de vouloir demander à quiconque de contribuer financièrement. Donc, dans un rayon d'un kilomètre des stations, c'est vraiment démontré, on le voit avec le projet Crossrail à Londres ou d'autres projets, que les valeurs augmentent. De combien? Dans quel délai? Tout dépend du projet. Tout dépend aussi des dimensions et des spécifications des stations.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Dernière question.

M. Habel : Simplement peut-être pour témoigner de l'expérience lavalloise, là, ça a vraiment créé un dynamisme économique, là, au niveau de la station Montmorency. Là, on est rendus avec la Place Bell. On a maintenant deux constructions qui vont être créées, une de 28 étages et un autre édifice à bureaux. Donc, je vois vraiment l'impact, là, sur papier de la captation de la plus-value foncière. Donc, je suis à même de réaliser qu'à Laval il y a vraiment la fondation d'un nouveau centre-ville qui se crée près de la station Montmorency, donc je suis capable d'interpréter la plus-value que vous mettez en chiffres avec mes yeux, là, d'Élu lavallois.

Le Président (M. Bernier) : Le nom de la station a très bien été choisi, en passant.

M. Joli-Coeur, un dernier commentaire sur ce que vient de déclarer le député de Sainte-Rose? Non? Ça va?

M. Joli-Coeur (Vincent) : Non, effectivement, on a vu la même chose sur la Rive-Sud avec la station de métro Longueuil et le développement immobilier près du métro de Longueuil. Donc, la question, c'est : Comment capter cette valeur pour s'assurer que les contribuables, les usagers, autorités publiques aient à contribuer moins aux coûts du transport collectif?

Le Président (M. Bernier) : Merci. Nous allons aller voir maintenant le député de Rousseau. M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. Bonjour, M. Joli-Coeur. Merci de venir partager avec nous vos réflexions. J'ai un certain nombre de questions. Je vais commencer par ce avec quoi vous avez terminé avec nos collègues lavallois, qui d'ailleurs se disputent en ce moment la propriété de la station de métro Montmorency.

Une voix : Ils veulent capter la fiscalité de...

M. Habel : Question de règlement, M. le Président.

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bernier) : Ce n'est pas une question de règlement.

M. Habel : Je tiens quand même à dire que c'était dans le comté de Laval-des-Rapides. Mais, étant Lavallois, on se partage...

Une voix : C'est tous pour un, c'est tous pour un.

Le Président (M. Bernier) : Je ne veux pas arbitrer une mésentente entre vous deux. M. le député de Rousseau, allez-y.

M. Marceau : Juste un point. Puis je pense que de manière générale c'est probablement le cas, que la présence de stations de système de transport en commun, quel qu'il soit, là, métro ou train, ça peut augmenter la valeur, parce qu'évidemment ça permet des transports plus faciles. Cependant, il y a... puis ça existe aux États-Unis, là, puis il y a même des travaux qui ont démontré l'effet inverse, c'est-à-dire que ça amène du crime aussi, ça amène des criminels, et il y a des travaux dans lesquels la proximité d'une station de métro augmente le crime, et ça réduit la valeur foncière. Puis je regardais tantôt du travail que... j'avais consulté ce type de travail là il y a longtemps, là, il y a 10, 15 ans, puis j'essayais de retrouver ça, et puis en fait ce que ça semble dire, c'est que, lorsque la station de train ou de métro est établie dans un quartier relativement aisé, ça augmente la valeur foncière des propriétés qui sont en place, alors que, quand c'est dans un quartier plus modeste ou plus défavorisé, ça peut diminuer la valeur. Donc, ça dépend du lieu où c'est établi, je voulais juste dire ça.

Cela étant, j'ai vu dans votre rapport que vous faisiez référence aux travaux AMT Mont-Saint-Hilaire 2009, qui est illustré par la cible qui est dans votre rapport, là, qui est très, très bien. Je me demandais, est-ce qu'on a d'autres travaux sur le Québec, là, sur l'impact, justement, de... par exemple de l'impact de la mise en place d'une nouvelle station de métro sur les valeurs foncières? Est-ce que ça a été fait récemment au Québec, savez-vous?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président. Merci, M. le député. À notre connaissance, non. Et souvent nous... On avait une approche très pragmatique, on avait pris connaissance de toutes les études au niveau des gens du CIRANO, qui ont fait un travail exceptionnel, Mme Florence Junca-Adenot au niveau de l'AMT et autres. Souvent, un des problèmes qu'on réalisait, c'est que, écoutez, ce n'est pas parce qu'on met un restaurant dans une station de métro qu'on va réussir à baisser la contribution des usagers ou des sociétés de transport collectif. Donc, il fallait trouver des solutions qui permettaient de lever vraiment des montants importants, on parle ici de centaines de millions de dollars, dans le cadre d'un projet... en fait deux projets ici de 5 milliards de dollars. Et les limites des études théoriques, effectivement, c'est qu'elles sont théoriques. Nos voyages et nos observations avec les autorités publiques à New York nous ont vraiment permis de découvrir une approche très concrète où, dans la législation de la ville de New York, des incitatifs financiers sont donnés pour que les propriétaires immobiliers paient de leur propre poche une bonne partie du coût des infrastructures publiques. Et le dernier exemple, qui a été annoncé récemment, c'est l'extension, à New York, l'agrandissement du Grand Central Terminal, où il y avait 200 millions de dollars d'investissements et qui ont été réalisés en fait par la vente des droits aériens aux propriétaires immobiliers tout à côté.

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

M. Marceau : Oui. Je conviens qu'il existe des cas concrets où ça a été fait puis ça a fonctionné, là, puis je ne mets pas ça en cause, là. La question, c'est de savoir : Est-ce que ça va fonctionner à Montréal? Est-ce que ça va fonctionner au Québec? Et ce que je vous dis simplement, puis ce n'est pas des trucs théoriques, là, c'est sur données, là, il y a des gens qui ont regardé les valeurs foncières, entre autres c'est dans la région de Buffalo, qui est quand même une ville de taille bien inférieure à Montréal, là, donc, puis avec... on connaît les problèmes de criminalité qu'il y a aux États-Unis, que nous n'avons pas, mais tout de même je veux simplement qu'on s'entende sur le fait qu'il serait peut-être raisonnable... Bien, de toute façon, la caisse devra le faire, là, si un jour elle a à implanter des stations de métro ou des stations de SLR. C'est raisonnable de savoir comment ça réagirait au Québec, les valeurs foncières, à la mise en place d'une nouvelle infrastructure.

Cela étant, moi, j'ai l'impression qu'on est dans le cas de figure évoqué par mon collègue de... de Sainte-Rose, voilà, mais, bon...

Je veux vous poser des questions sur la façon dont ça pourrait être fait, parce que vous avez de l'expérience ou, enfin, vous avez bien étudié la question. J'imagine que vous avez regardé le projet de loi, les articles 10 et 11... pardon, 9 et 10, 9 qui prévoit, dans le fond, le pouvoir d'expropriation que le gouvernement pourra utiliser pour céder par la suite à la caisse et puis 10 qui prévoit l'indemnité d'expropriation, n'est-ce pas? Dans le 9 on parle des biens qui sont requis pour la réalisation d'un projet. Les biens requis pour la réalisation d'un projet, ça peut être très large, là, ça peut être à la fois ce qui est requis pour construire l'infrastructure puis ça pourrait être aussi ce qui est requis pour que ce soit payant, hein, ça pourrait ça. Mais ma question très simple, c'est : De votre expérience, là, dans le contexte québécois, de quoi on... de combien on va avoir besoin? Est-ce que c'est réaliste de penser qu'on pourrait rendre des projets rentables strictement avec des stations, avec une exploitation... une rentabilisation, pardon, des terrains, là, des stations elles-mêmes, ou bien ça prendrait plus le long de l'infrastructure?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, M. le député, effectivement, pour réduire... pour augmenter le taux de financement de ces projets, évidemment, on ne peut pas se reposer strictement sur la captation de la plus-value foncière. Il y a trois façons de réduire, en fait, le coût d'usager. La première, évidemment, c'est de réduire le coût de construction de ces deux projets. On a mentionné ici un chiffre de 5 milliards, on est convaincus que d'autres analyses permettraient de trouver un montant... un coût moindre en termes de réalisation de ces deux projets. Deuxièmement, s'assurer, grâce à un système qui serait 100 % automatisé et électrifié tout comme à Copenhague, Vancouver ou ailleurs, que les coûts d'opération seraient une fraction de ce qu'ils sont maintenant. Ce serait la deuxième façon de réduire la facture. Et la

troisième façon, c'est d'avoir une contribution volontaire, négociée de certains grands propriétaires immobiliers le long du trajet. Et je crois que ces trois ingrédients-là à la fois vont permettre de minimiser les tarifs.

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

M. Marceau : O.K. Donc, vous faites référence à la possibilité de négocier avec des développeurs le long du trajet, pas à exproprier des terrains le long du trajet puis de les céder à la caisse pour qu'elle puisse les valoriser. Est-ce que je vous comprends bien?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

• (16 h 50) •

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, les articles 9 et 10 sont importants. Nous croyons, la Banque Nationale, que, sans ce pouvoir d'expropriation, évidemment, qui doit être bien encadré, qu'on est convaincu qu'il va être bien encadré parce que c'est le MTQ qui va être impliqué, évidemment... que, sans ce pouvoir d'expropriation, le calendrier 2020 ou le coût de 5 milliards vont être difficiles à réaliser. Alors, ça, c'est le premier commentaire.

Évidemment, lorsqu'on parle de pouvoir d'expropriation, on parle d'un pouvoir qui est plus élevé qu'un simple pouvoir de mise en réserve qui était celui que l'AMT avait dans le passé et qu'ils utilisaient à tort ou à raison dans certains projets. Il faut s'assurer que ce soit fait dans les règles de l'art, d'autant plus que la Caisse de dépôt est un des grands propriétaires immobiliers. Une des stations qui seraient envisagées dans le Train de l'Ouest, c'est évidemment là où il y a aujourd'hui un terminus de la STM qui est un peu un rabattage de tout le trafic du West Island, qui est à Pointe-Claire, tout près de Fairview Pointe-Claire. Évidemment, la caisse est copropriétaire, Ivanhoé Cambridge, avec Cadillac Fairview. Alors, il faut s'assurer que ce pouvoir d'expropriation... qu'il n'y ait pas d'abus — et on n'a pas d'inquiétude là-dessus — et qu'il soit bien encadré, mais tant les articles 9 et 10, selon nous, sont nécessaires afin que ces deux projets soient faits.

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

M. Marceau : Sur le 10, l'indemnité, là, donc, il est prévu qu'elle est fixée étant donné... bon, selon la valeur marchande du bien avant la construction de la nouvelle infrastructure, n'est-ce pas? Est-ce que c'est raisonnable de croire, à ce stade-ci, M. Joli-Coeur, que les terrains ne contiennent pas déjà un certain élément de valeur, là, correspondant à l'anticipation que le projet va se construire? Autrement dit, est-ce qu'il n'y a pas aujourd'hui des gens qui sont en train de spéculer, qui ont spéculé ou qui vont spéculer? A ce jour, les terrains... Bien, écoutez, je vais juste prendre un exemple très récent, là : il y a eu de la manipulation de terrains dans le cas du Train de l'Est, là, je pense que c'est quelque chose qui est bien établi. Est-ce que vous croyez qu'aujourd'hui, là... Comme on est encore à discuter puis qu'il y a des gens qui possèdent ces terrains-là puis qui peuvent les transiger, ne croyez-vous pas qu'il est un peu tard?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, M. le député, un des avantages qu'on a à Montréal, ça a été reflété dans notre rapport, c'est que la plupart des grands propriétaires immobiliers à Montréal sont filiales des grands fonds, caisses de retraite publiques, que ce soit Teachers, Cadillac Fairview, qui est partenaire de la caisse tant aux Galeries d'Anjou qu'à d'autres endroits, à Fairview Pointe-Claire, que du fonds de pension OMERS, Oxford Properties qui est, si j'ai bien compris, copropriétaire aussi du Dix30. Donc, déjà on a l'avantage d'avoir des fonds qui ont une réputation exceptionnelle en termes d'intégrité et transparence, alors je ne suis pas très inquiet d'une négociation de gré à gré entre CDP Infra et ces fonds. Ça, c'est le premier commentaire.

Deuxième commentaire : Lorsqu'on parle d'augmentation de valeur, on voit des terrains maintenant qui sont utilisés pour le transport collectif, que ce soit la station Chevrier... C'est un bon exemple, 2 000 espaces de stationnement incitatif. Durant la journée, tout ce qu'on voit, c'est un cimetière à voitures. On ne voit pas vraiment la valeur maintenant. Et espérons que les valeurs vont monter dans le futur et bénéficier à tout le monde, mais aujourd'hui on ne voit pas ce problème.

Et autre chose : évidemment, un des sites importants dans le projet de SLR de la Rive-Sud jusqu'à l'Ouest-de-l'Île, c'est l'aéroport de Montréal-Trudeau. Effectivement, ça, c'est une corporation à charte fédérale, et je n'ai pas d'inquiétude là-dessus.

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

M. Marceau : Donc, ce qu'on a pu observer dans le cas du Train de l'Est, vous croyez que c'est quelque chose qui ne réarrivera plus à Montréal?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, je crois que c'est important d'apprendre de nos leçons. Ce n'est pas une science exacte. Je crois qu'il y a plein de gens qui ont plein de bonnes intentions mais qu'ils n'avaient peut-être pas l'expérience internationale.

Et, ceci étant, ce qui s'est passé avec le Train de l'Est, essayons d'en tirer des leçons au niveau non seulement de l'augmentation des valeurs, qui a coûté évidemment plus cher aux autorités publiques, mais aussi au niveau de

l'emplacement des stations. Ce n'est pas une science exacte, installer des stations, mais il faut les installer là où il y a un potentiel d'autofinancement, sinon il va y avoir 20 stations entre le centre-ville et l'Ouest-de-l'Île, et ça va coûter une fortune.

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

M. Marceau : Oui, merci. J'espère, moi aussi, qu'on va apprendre. Je suis tout à fait d'accord avec vous quant au fait qu'il y a moyen de placer les stations de manière à éviter la spéculation pré-entente de gré à gré.

D'après votre expérience, puis vous en avez regardé beaucoup, de modèles un peu partout à travers le monde, hein, la captation de la valeur foncière, ça peut représenter jusqu'à quelle proportion du financement d'un projet comme, par exemple, le SLR, là, vers... je parle vers la Rive-Sud?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : ...commentaire. Merci, M. le Président. M. le député, on a regardé ces exemples à l'international mais surtout on est allés directement visiter, avec notre équipe, moi-même, pour tous ces projets. Et à chaque fois on posait la question aux représentants municipaux, que ce soit dans le cas de la ville de New York ou ville de Copenhague, donc les gens qui étaient responsables de ces négociations, et aussi séparément aux gens du secteur privé. Alors, ce n'est pas une étude un peu... c'est une étude sur le terrain qu'on a faite.

Les observations préliminaires qu'on avait, et on parlait au début d'un projet... pour les deux projets combinés ensemble, d'un montant vers 5 milliards : un potentiel de contribution, en termes de captation de la plus-value foncière, facilement de 5 %, 10 % en montant, jusqu'à 25 %, 30 % du coût total du projet. Évidemment, c'est une fourchette qui est très large. C'est une fourchette qui est basée sur les exemples qu'on a vus à l'international. Évidemment, c'est une fourchette aussi qui est basée sur un coût de construction des deux projets qui doit être à l'intérieur des chiffres qui ont été mentionnés jusqu'à maintenant dans l'entente entre le gouvernement et la caisse.

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

M. Marceau : Oui, effectivement, il faut que le dénominateur soit gardé sous contrôle pour que ça représente entre 5 % et 10 % ou même 25 %. O.K.

Je veux revenir peut-être à la question de la tarification. Puis je fais appel à vos connaissances plus générales, là. D'après vous puis en fait d'après ce que vous avez vu aussi à l'extérieur, la tarification qui maximise l'achalandage, pour reprendre le discours de la Caisse de dépôt, est-ce que c'est la bonne tarification? Puis j'imagine que, comme banquier, vous savez comme moi que le tarif qui maximise l'achalandage, c'est un tarif nul. Alors, comment vous voyez ça, l'établissement de la tarification dans un contexte d'infrastructure gérée par la caisse? Quelle est votre vision de ça?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, M. le député, un des avantages qu'on a lorsqu'on parle de ce projet, qui, selon nous, est un seul et unique projet de la Rive-Sud jusqu'à l'Ouest-de-l'Île, c'est qu'une portion du trajet est la desserte de l'aéroport. Et on l'a vu à Vancouver, on le voit avec Heathrow Express à Londres, on le voit à Copenhague, c'est un produit de valeur ajoutée, la desserte d'un aéroport, avec des voitures avec des dimensions particulières pour mettre les valises et autres. Et, si l'utilisateur normal qui prend aujourd'hui le métro paie 3,25 \$ pour l'autobus, pour le produit qui est un produit différent, pour rejoindre l'aéroport fréquemment, comme à toutes les 15 minutes, et dans un trajet de 15 minutes, les gens sont prêts à payer plus cher.

Alors, votre question au niveau de la tarification, c'est très clair ici qu'il y a comme deux catégories, une catégorie un peu aéroportuaire... Et la ville de Toronto, qui a vraiment passé moins d'années que Montréal en termes d'études mais qui va avoir sa desserte de l'aéroport d'ici quelques jours, facture près de 25 \$ l'aller simple pour ce produit. Loïn de moi l'idée de proposer ces montants à la Caisse de dépôt au niveau de la fixation des tarifs, mais c'est très clair que la desserte de l'aéroport va permettre de contribuer à la réduction des tarifs pour les autres utilisateurs.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. M. Joli-Coeur, merci. Je suis en train, moi aussi, de regarder ce que vous avez déposé à l'automne dernier, là, sur le document comme tel de la captation de plus-value foncière. Mon collègue vous a posé une question, du côté ministériel, tantôt. Moi aussi, je suis surpris... Vous savez, ça fait huit ans que je suis à l'Assemblée nationale et je n'ai jamais vu personne d'une institution financière, à ma connaissance, où, dans un document aussi important que celui-là, vous avez à venir déposer un mémoire et nous parler d'un concept qu'on ne connaissait pas nécessairement beaucoup, là, on est des généralistes, les politiciens. Puis, dans ce contexte, ma première question, c'est : Est-ce que... Vous semblez très, très bien maîtriser ce concept, vous connaissez beaucoup de ces projets qui ont été financés de cette manière ailleurs dans le monde. Est-ce que la Banque Nationale finance des projets comme ceux-là dans le monde ou est partenaire par l'entremise de certains fonds?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, M. le député, on connaît à peu près tous ces projets, on en a financés au Canada à peu près... Celui de la ville d'Ottawa est passionnant comme comparaison pour Montréal parce qu'on parle du même trajet, 12 kilomètres. C'est un projet qu'on a financé, la ligne de la Confédération. Évidemment, c'est un projet tout à fait différent, qui est fait dans un modèle différent que celui qu'on essaie de regarder ici.

Évidemment, le projet de desserte de l'aéroport à Toronto entre Pearson et le centre-ville, on était aussi impliqués dans le financement. Les autres projets, on les connaît aussi très bien. Ceux qui sont à l'extérieur du Québec, on les connaît comme experts parce qu'on est allés les visiter, les autorités publiques et à la fois les autorités privées, donc on est avec un chapeau d'expert, mais, à titre de chapeau de financier, tous ces projets au Canada, on les connaît très bien. Chacun a des bons enseignements pour ce que la caisse veut faire.

M. Sabia mentionnait ce matin que c'est vraiment un exemple de partenariat public-public. On est tout à fait d'accord avec lui, ce n'est pas un modèle qu'on a vu à l'extérieur, ce qui fait que c'est vraiment intéressant. Et c'est vraiment important qu'il soit bien réalisé dès la première fois.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Est-ce que la caisse, c'est un de vos clients, la Caisse de dépôt?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

• (17 heures) •

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, non, pas du tout, c'était vraiment notre initiative personnelle ici. La Banque Nationale, on est présents depuis 1859 au Québec, c'est le seul siège social des six grandes banques canadiennes au Québec. Et, je vais vous dire, c'est avec effarement qu'on voyait depuis plusieurs années, depuis plus de 10 ans, ces deux projets qui étaient enterrés, tant le SLR pont Champlain que celui qui rejoint l'aéroport et l'Ouest-de-l'Île. Il y a des dizaines de millions de dollars d'études qui ont été faites. Elles sont publiques, vous pouvez les lire. Et l'important... J'écoutais ce matin M. Sabia, M. Dubé et M. Tall. L'important, c'est que, ces études, il y ait une mise à plat de toutes les études, ne pas les mettre à la poubelle mais mise à plat, et après ça regarder qu'est-ce qu'il faut pour débloquer ces deux projets. Et gardons en tête que, sur les 88 milliards de dollars d'infrastructures prévus dans le Plan québécois des infrastructures pour les 10 prochaines années, ces deux projets n'apparaissaient même pas. Alors, on a pris l'initiative avec tous les moyens qu'on avait à bord de vouloir débloquer ces deux projets.

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

M. Bonnardel : Bien, c'est tout à votre honneur, comme citoyen corporatif, de nous éclairer sur cette situation. Est-ce qu'on peut terminer, M. le Président? Moi, j'aurais une dernière question peut-être ou...

Le Président (M. Bernier) : Oui, vous pouvez terminer. Allez-y.

M. Bonnardel : Oui. Expliquez-nous, là. Dans ce document que j'ai, vous parlez de protéger les fonds captés. Pourquoi il faut protéger ces fonds? Est-ce qu'il y a des expériences ailleurs dans le monde où il y a eu captation, argent... pas de fonds qui ont été mis dans un fonds... Vous dites — attendez une petite seconde, là : «Ainsi, il est facile de montrer, par exemple, au moyen d'un fonds en fiducie protégé...» Pourquoi il faudrait absolument que la caisse peut-être utilise ces fonds captés, là, ou les protéger dans un contexte de fiducie, si on peut peut-être le dire ainsi, là?

Le Président (M. Bernier) : M. Joli-Coeur.

M. Joli-Coeur (Vincent) : M. le Président, il faut vraiment éviter un peu la situation comme on voit avec la taxe sur l'essence ou autres taxes qui vont parfois dans des fonds généraux, non pas que c'est une mauvaise chose, mais ici on parle de deux projets spécifiques, on parle de près de 5 milliards de dollars, et ici c'est important que, si des fonds sont captés, ils aillent directement pour réduire la facture pour les contribuables, les usagers et aussi les autorités publiques.

M. Bonnardel : O.K., mais vous n'avez pas eu d'expérience ailleurs dans le monde qui vous permette de penser qu'on aurait pu utiliser l'argent puis... D'accord.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Autres questions?

M. Bonnardel : Merci, ça va.

Le Président (M. Bernier) : Donc, merci, M. Joli-Coeur, de votre participation.

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

(Fin de la séance à 17 h 2)