



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le mardi 19 mai 2015 — Vol. 44 N° 56

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 (5)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des finances publiques

Le mardi 19 mai 2015 — Vol. 44 N° 56

Table des matières

Auditions (suite)	1
Association québécoise des retraité-e-s des secteurs public et parapublic (AQRP)	1
Agence métropolitaine de transport (AMT)	11
Aéroports de Montréal (ADM)	21
Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTO)	34
Mémoires déposés	45

Intervenants

M. Raymond Bernier, président

M. Carlos J Leitão
Mme Rita Le de Santis
M. André Fortin
M. Nicolas Marceau
M. Alain Therrien
M. André Spénard
M. Jean Habel
M. François Bonnardel
M. Michel Matte

- * M. Donald Tremblay, AQRP
- * M. Normand Bérubé, idem
- * M. Gabriel Pinard, idem
- * M. Nicolas Girard (AMT)
- * M. Ludwig Desjardins, idem
- * M. Daniel Bergeron, idem
- * M. James C. Cherry, ADM
- * M. Philippe Rainville, idem
- * M. Pierre Gagnon, idem
- * Mme Gisèle Bourque, ACRGTQ
- * M. Alexis Loisel, idem
- * M. Denis Houle, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 19 mai 2015 — Vol. 44 N° 56

**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 (5)**

(Dix heures trois minutes)

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

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

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

Le Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bolduc (Mégantic) est remplacé par M. Fortin (Pontiac) et M. Polo (Laval-des-Rapides) est remplacé par M. Hardy (Saint-François).

Le Président (M. Bernier) : Merci. Voici l'ordre du jour pour ce 19 mai. Ce matin, nous entendrons l'association des retraité-e-s des secteurs public et parapublic — bienvenue, messieurs — et l'Agence métropolitaine de transport. Cet après-midi, nous recevrons l'aéroport de Montréal et l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec. Bon matin à tous. Bienvenue à tous les parlementaires qui participent à cette commission et au personnel qui nous assiste.

Auditions (suite)

Et, sans plus tarder, je vous donne la parole, M. Tremblay, pour un bloc de 10 minutes.

**Association québécoise des retraité-e-s des
secteurs public et parapublic (AQRP)**

M. Tremblay (Donald) : Alors, bonjour, M. le Président. Excusez ma voix, je suis légèrement grippé. M. le ministre, Mmes, MM. les députés, alors merci beaucoup de nous recevoir. Mon nom est Donald Tremblay, je suis président de l'association des retraité-e-s du secteur public et parapublic. Je suis accompagné, à ma droite, de M. Normand Bérubé, qui est notre premier vice-président, et de M. Gabriel Pinard, qui est notre directeur général.

Alors, d'entrée de jeu, je vous dirais que nous faisons probablement partie du groupe des surpris et des étonnés par rapport à cette entente-là lorsqu'elle a été annoncée le 13 janvier, et le mémoire que nous allons vous présenter va expliquer un peu les raisons pour lesquelles cet étonnement-là et cette surprise-là font partie de nos premières réactions. Outre le fait que notre mission est de défendre les droits des retraités et les intérêts financiers et protéger le pouvoir d'achat de nos membres, nous nous sommes intéressés au projet de loi n° 38 et à l'entente, puisqu'elle vient, je dirais, utiliser les avoirs des retraités qui sont déposés à la Caisse de dépôt. Alors, c'est la première raison pour laquelle on s'est sentis très interpellés lorsqu'est venue la question de cette entente-là.

Il y a beaucoup d'éléments qui nous inquiètent dans cette entente-là, notamment tout ce qui concerne l'indépendance de la caisse par rapport au pouvoir politique, la question de la gestion des risques des projets qui sont sur la table de même que la transparence envers les déposants et les usagers. Donc, ce sont tous des éléments sur lesquels on va revenir dans les prochaines minutes.

Un mot d'abord pour vous dire qu'on peut difficilement, tout comme probablement la majorité des citoyens du Québec, être contre le développement économique du Québec, là. On s'entend que, nous aussi, on le souhaite également. On se rappelle, là, que la Caisse de dépôt est un endroit où, par la loi, les déposants que nous sommes devons verser les sommes de notre régime de retraite à la Caisse de dépôt. En contrepartie de ça, la loi garantit une certaine indépendance — pour ne pas dire une indépendance certaine — des pouvoirs politiques de la gestion de la caisse. Alors, pour nous, ça, c'est important, et cette entente-là nous semble ouvrir une brèche assez importante à ce niveau-là.

L'autre élément sur lequel on veut vous entretenir, il faut se rappeler que les actifs de la caisse viennent en grande partie des régimes de retraite, et ça s'adonne que ces régimes de retraite là et ces caisses-là ont été construits à partir des dépôts qui ont été faits par les travailleurs. Et, pour nous, les retraités, c'est très important que l'argent soit bien utilisé, donc une utilisation judicieuse des sommes qui sont dans les caisses, parce que c'est de ça que dépendent les rentes pour les retraités. Et actuellement, dans l'entente, ce qu'on voit puis ce qu'on observe, c'est que la plupart des risques — pour ne pas dire tous les risques — sont versés au compte de la Caisse de dépôt. Alors, pour nous, c'est quelque chose qui est fondamentalement inquiétant et sur lequel on a besoin d'être rassurés énormément.

Le passé étant garant de l'avenir, vous me direz probablement que la nature des investissements et le contexte des investissements proposés dans cette entente-là sont différents de ceux qui ont conduit à l'effondrement de 2008-2009, mais il reste que, quand même, il y a certains éléments qui nous apparaissent risqués dans ça. M. Sabia, à juste titre,

dit : Quand la caisse réussit, c'est tout le Québec qui réussit. Mais l'inverse pourrait être vrai aussi, c'est : Si la caisse échoue dans ses investissements, c'est tout le Québec qui échoue, et on en paie le prix, et particulièrement les retraités. Alors, pour nous, l'indépendance de la caisse, c'est fondamental parce que nous sommes un prisonnier, dans une certaine mesure, nous sommes forcés de déposer, par le biais de la loi, de déposer nos avoirs à cette caisse-là. Alors, il faut bien comprendre qu'à partir du moment où on n'a pas le choix de notre gestionnaire on veut que ce gestionnaire-là soit le plus indépendant possible.

Dans l'entente actuelle, je dirais, c'est une porte ouverte, là, je dirais, à l'influence politique dans la gestion de la caisse et dans la gestion des projets de la caisse. Et, pour nous, ça, c'est une brèche qui est très importante. Et, malgré les assurances qu'on peut nous faire par rapport à ça, actuellement on peut penser que c'est vrai que M. Sabia, M. Couillard n'ont pas d'intention autre que ça, mais déjà ça se bouscule au portillon pour... plusieurs mains de levées pour venir utiliser l'argent des retraités. Alors, à ce moment-là, nous, là, il y a beaucoup d'inquiétude pour l'avenir parce qu'une fois que la porte est ouverte tout peut se passer.

Il y a également la question des partenaires privés qui sont inclus dans les ententes. Et ça aussi, c'est un élément qui, je dirais, nous inquiète, eu égard au fait que ces gens-là vont avoir besoin également de rendement, et ce qu'ils vont vouloir, c'est se servir d'abord et avant tout avant de penser au rendement pour les retraités.

• (10 h 10) •

D'autres éléments retiennent notre attention par rapport à l'indépendance de la caisse, c'est toute la question dans l'entente où on fait état de soustraire cette entente-là à différentes lois qui garantissaient une certaine reddition de comptes et une certaine surveillance, je dirais. Donc, cette entente-là semble être soustraite à des lois qui nous garantissaient ça. Donc, ça, c'est une inquiétude de plus. Et, lorsqu'on veut soustraire une entente à des lois, c'est que probablement on a des intentions qui, à notre sens, là, risquent d'augmenter, je dirais, le risque de ces investissements-là.

Il existe, comme je le disais, beaucoup de lacunes au niveau de la reddition de comptes. Alors, au niveau des états financiers, de quelle manière ces projets-là ou ces sociétés opérantes là vont rendre des comptes au public et éventuellement aux investisseurs, c'est assez nébuleux. Le processus de consultation qui est prévu aussi avec la société civile et les déposants en général, c'est assez évasif. Également, toute la question de la liste des experts qui devraient normalement travailler à l'élaboration de ces projets-là qui devra être soumise à l'approbation de l'Assemblée nationale, on pense que c'est des éléments qui sont importants.

Il y a énormément de risques dans cette entente-là, on considère. D'abord, des risques liés à la tarification. On a entendu M. Sabia qui nous a dit lors du 13 janvier : On va faire en sorte que nous allons avoir une tarification relativement accessible pour permettre un achalandage important et, par le fait même, faire en sorte que les rendements seront au rendez-vous. Maintenant, toute cette question de tarification là, vous savez, c'est relativement complexe et c'est... On ne pense pas que la caisse va pouvoir travailler seule, en vase clos par rapport à la tarification, et on pense qu'il va falloir qu'il y ait des... On parle de l'intégration tarifaire depuis 30 ans dans le réseau de transport à Montréal, et on ne voit pas comment, là, la caisse pourrait s'inscrire dans ça.

L'autre élément, c'est la question de l'achalandage. On sait que, quand on veut une certaine technologie, on peut présupposer d'un achalandage x. Ou si on veut telle autre technologie, on pourrait présupposer d'un autre achalandage. Alors, ça, là, les prévisions d'achalandage, on a vu dans d'autres projets qu'il y avait énormément d'impondérables dans ça. Et c'est prétendre pouvoir contrôler le comportement des usagers éventuellement, et là, là-dessus, on a de nombreux doutes par rapport à l'achalandage, surtout quand on voit l'augmentation au Québec de l'achalandage dans le transport en commun, qui augmente très légèrement d'une année à l'autre, il y a une question de mentalité, et, à ce moment-là, on pense qu'il y a beaucoup d'éléments, encore là, qui sont hautement spéculatifs.

Et le dernier risque qu'on considère, c'est celui de la sous-estimation des coûts. Est-il besoin de vous dire qu'au Québec des projets de ce type, on en a vu des dépassements de coûts. Qu'est-ce qui pourrait nous garantir qu'à partir du moment où la Caisse de dépôt est le maître d'oeuvre d'un projet que tout d'un coup, miraculeusement, la question des dépassements de coûts ne serait plus sur la table? Moi, je ne pense pas que ça va faire différent. Donc, il y a énormément d'éléments à considérer par rapport aux dépassements de coûts. Et les exemples, là, je n'en citerai pas, là, mais, si vous voulez, on en parlera tout à l'heure, ils sont nombreux, les exemples de dépassement de coûts.

Je vais terminer, avant de passer la parole à mon collègue, concernant la transparence. M. Sabia nous a dit depuis son entrée en poste... a toujours insisté sur l'importance de la transparence de la caisse. On doit dire aussi que, depuis l'arrivée de M. Sabia, on ne peut pas noter le contraire, que les rendements sont au rendez-vous. Mais il a effectué un certain nombre de virages intéressants, qu'on considère, puis qui ont amené à des résultats intéressants. Mais actuellement tout le credo, je dirais, de M. Sabia par rapport à la transparence, par rapport à bien investir dans les projets qu'on connaît bien, s'associer avec des partenaires qu'on connaît bien, une connaissance profonde de ce qu'on fait, alors tout ce credo-là semble s'éloigner complètement avec cette entente-là, et je ne comprends pas cette discordance-là entre le discours habituel de la caisse et celui contenu dans cette entente-là.

Donc, les parties prenantes ne sont pas tellement interpellées actuellement dans cette entente-là. Et je dirais qu'à titre de déposants nous sommes les premiers interpellés parce que c'est de notre argent dont il s'agit. Là, la caisse, là, c'est un dépositaire, on verse de l'argent. La caisse ne possède pas d'argent, c'est notre gestionnaire de fonds. Alors, pour nous, il y a énormément d'inquiétude, là, et on pense qu'il doit y avoir énormément de lumières jaunes et de lumières rouges allumées. Mais ce dont on se rend compte actuellement, c'est qu'il n'y a pas beaucoup de gens qui s'empressent de lever les commutateurs.

Le Président (M. Bernier) : Bien, je vais lever le commutateur, lumière rouge. On va passer aux échanges avec les parlementaires. Donc, merci, M. Tremblay. Vous aurez l'occasion, M. Bérubé, d'échanger avec nos gens.

M. Tremblay (Donald) : ...nos recommandations, M. le Président?

Le Président (M. Bernier) : Oui. Bien, je vous donne une minute, là, pour présenter vos recommandations, là.

M. Bérubé (Normand) : Merci. Bon, M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, considérant les préoccupations exprimées à l'intérieur de notre mémoire, voici maintenant les recommandations de l'AQRP.

Que la proportion des représentants des retraités qui siègent au comité de retraite des régimes publics et parapublics soit minimalement doublée afin de maximiser l'échange d'informations et la transparence entre la caisse et les bénéficiaires;

Que l'évaluation du potentiel commercial et des pires scénarios envisageables soient rendus publics par un expert indépendant avant le dévoilement de chacun des projets qui seront financés par les déposants;

Que l'expert indépendant qui est chargé d'évaluer le potentiel commercial des projets d'infrastructures de transport en commun soit approuvé par les membres de l'Assemblée nationale;

Que les ententes pour la réalisation d'infrastructures en transport en commun liant la caisse et le gouvernement soient assujetties au domaine du Vérificateur général du Québec;

Que les états financiers des sociétés opérantes pour les projets d'infrastructures de transport en commun soient plus détaillés, distincts et assujettis au domaine du Vérificateur général;

Et, finalement, que l'Assemblée nationale du Québec ait le pouvoir de convoquer les différents comités mis en place par l'entente commerciale afin d'obtenir les éclaircissements sur la réalisation des projets d'infrastructures de transport en commun entrepris en vertu de l'entente commerciale. Merci beaucoup.

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

M. Leitão : Très bien, M. le Président. Messieurs, merci beaucoup d'être là, MM. Tremblay, Bérubé et Pinard. Merci, chers collègues. Merci aussi de poursuivre les travaux avec nous. Alors, oui, vous avez été assez clairs dans vos propos en ce qui concerne cette entente-là et donc en ce qui concerne l'engagement de la Caisse de dépôt et placement dans des projets de transport collectif.

J'aimerais juste souligner deux... bien, en fait, quelques petites choses que j'aimerais faire souligner. D'abord, la caisse est déjà dans des projets d'infrastructure ailleurs au Canada et ailleurs dans le monde. Donc, ce n'est pas nouveau, ce que la caisse est en train de... d'une certaine façon. D'une certaine façon, ce n'est pas nouveau, ce que la caisse est en train de faire.

Vous avez aussi parlé de risques, et, en effet, les risques opérationnels sont transférés. Donc, c'est la caisse qui assume entièrement les risques opérationnels, ce n'est pas le gouvernement. Évidemment, avant d'assumer de tels risques, la caisse va vouloir s'assurer que le rendement est de la même hauteur que les risques. C'est pour ça que de tels projets, ils seront commercialement viables ou ils ne le seront pas. Ça aussi, c'est très clair en partant.

Peut-être une petite remarque aussi, vous avez mentionné tantôt qu'évidemment vous êtes préoccupés par, donc, les rendements des retraites, l'avenir des régimes de retraite, bien sûr, mais vous savez aussi que les rentes de retraite sont garanties par le gouvernement. D'ailleurs, en 2008-2009, après la fameuse perte de 40 milliards de la Caisse de dépôt et placement, il n'y a pas eu de diminution des rentes. Donc, c'est le gouvernement qui assume entièrement les risques de ce côté-là. Évidemment, on a créé la Caisse de dépôt pour qu'elle gère ces fonds de façon rentable, appropriée et à long terme, mais ultimement c'est le gouvernement qui est le garant de ces rentes-là.

Peut-être une dernière chose parce que ça revient régulièrement et, je pense, c'est important de le clarifier, en ce qui concerne le risque, c'est clair que, pour la Caisse de dépôt et placement, de s'engager dans un tel créneau d'affaires — appelons-le comme ça — comporte des risques, bien sûr. Je pense que la caisse est capable de gérer ces risques-là, mais ce n'est pas sans risque, ce que la caisse propose de faire.

• (10 h 20) •

Cependant, je vous dirais aussi que, si cela ne se fait pas, ça aussi, ça comporte des risques et des risques importants, et, à mon avis, des risques encore plus élevés, parce que, comme vous savez très bien, une bonne partie du portefeuille de la caisse est investi dans le portefeuille d'obligations, obligations gouvernementales, qui, de nos jours, rapportent très peu. Alors, face à cette situation où une grande partie du portefeuille pourrait nous rapporter à long terme 1 %, 2 %, 3 %, et, étant donné, justement, les obligations de rendement plus élevées que ça pour satisfaire les rentes de retraite, alors la caisse cherche des placements alternatifs, et les projets de transport collectif, un peu partout dans le monde, sont en train de devenir ce type de placement alternatif relativement sécuritaire et qui rapporte un rendement intéressant qui peut compenser en partie... pas entièrement, en partie, qui peut compenser la faiblesse des titres à revenu fixe. Donc, c'est dans ce contexte-là. Oui, il y a des risques opérationnels, mais il y a aussi des risques importants, des risques de placement de ne pas faire ça.

Une dernière chose, la caisse a déjà une filiale qui est très active dans un domaine qui n'est pas nécessairement son domaine principal, qui est Ivanhoé Cambridge, donc dans l'immobilier, et donc elle se tire d'affaire assez bien aussi. Donc, je pense que ce n'est pas nécessairement... On n'est pas en train de réinventer la roue, la caisse veut se lancer d'une façon plus substantielle dans des projets de transport collectif. Et c'est là peut-être qu'on devrait aussi préciser ça, vous avez dit, et avec raison, parce qu'il y a toutes sortes de mains qui se sont levées, bien, nous aussi, on aimerait que la caisse investisse a, b, c, d, etc., mais c'est très clair que ce que nous proposons de faire ici, c'est dans le transport collectif. On ne va pas se mettre à construire des usines de filtration d'eau ou toutes sortes d'autres types d'investissement, c'est vraiment dans le transport collectif, et là où le rendement commercial, potentiellement, est intéressant, sinon il n'y a pas ultimement

d'investissement. Donc, c'était juste ces quelques remarques que j'aimerais vous soumettre. Je comprends qu'il y a des risques, mais il y a aussi des risques à ne pas le faire. Alors, si vous avez des commentaires que vous voudriez faire, allez-y.

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

M. Tremblay (Donald) : En fait, quand on a entendu cette annonce-là le 13 janvier de la part de M. Couillard et de M. Sabia, on a vu des gens qui semblaient être très heureux de l'annonce qu'ils faisaient, et ça... Vous savez, il y a un principe qui dit que, quand ça semble être trop beau pour être vrai, c'est que c'est possiblement trop beau pour être vrai. Des chats échaudés, ça craint l'eau froide, hein? Alors, il y a plein d'éléments à l'intérieur de cette entente-là qui nous laissent croire qu'on a trouvé... le gouvernement a trouvé une manière, je dirais une manière de faire en sorte qu'on va créer dans l'investissement d'infrastructures au Québec sans, je dirais, venir toucher à sa marge de manoeuvre sur le plan financier, et c'est exactement comme ça que c'est présenté. Donc, c'est l'impression que ça nous laisse, c'est qu'on devient une banque, on devient un fournisseur, on devient une caisse qui fournit de l'argent à des investisseurs qui, éventuellement, nous promettent un rendement à la hauteur des attentes qu'on devrait avoir.

Sauf que, dans le cadre de ces ententes-là... Puis, vous le dites, M. le ministre, vous dites : La caisse est déjà investie dans l'infrastructure ailleurs dans le monde. Et ce que la caisse nous dit, d'ailleurs, c'est que les occasions d'infrastructures ailleurs dans le monde sont rares, elles sont... Aussi, ce n'est pas toujours des occasions en or, et c'est très difficile de trouver le bon créneau pour investir et s'assurer du rendement. Alors, tous ces éléments-là font en sorte qu'on pense que la caisse, c'est vrai qu'ils sont déjà investis dans l'infrastructure, mais c'est la première fois, à notre connaissance — puis vous nous corrigez, à notre connaissance — qu'ils s'investissent comme maître d'oeuvre. Ce qu'on nous dit, c'est qu'on va s'associer avec des partenaires qui vont nous aider à réaliser les projets en question.

Maintenant, les partenaires, il y a tout plein de risques encore là, à notre avis, de conflits d'intérêts également, une caisse qui, bon, va faire affaire avec des gens qu'ils connaissent bien. Parce que c'est un peu ce qui est visé, travailler avec des partenaires qu'on connaît bien, travailler avec des gens avec qui on a l'habitude de travailler, alors ce qui fait en sorte qu'il y a des risques également de conflit à ce moment-là.

Vous faites référence au bras immobilier de la caisse qui pourrait éventuellement contribuer à ce projet-là aussi, et là aussi nous autres, on voit des possibles conflits d'intérêts avec Ivanohé Cambridge, alors ce qui fait que tous ces éléments-là font en sorte que, nous, là, on dit : Il faut lever des lumières, il faut mettre des balises, il faut faire en sorte que nos rendements, là, ils ne soient pas à la merci des intérêts et du politique, et du privé, et de tout ça.

L'autre élément que vous mentionnez, vous dites : Nos rentes sont garanties par le gouvernement. J'aimerais ça, en être aussi sûr. Et, quand on a vu d'autres ministres qui ont dit : Bien, ce qui est garanti, c'est la rente de base, et, dépendamment des rendements des régimes, on pourrait revenir sur l'indexation des régimes, tout ça, ce sont des éléments qui nous font douter du bien-fondé d'une entente comme celle-là.

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

M. Leitão : Je vais laisser mes collègues vous poser des questions aussi. J'aimerais juste apporter une dernière précision, quand on parle de rendement, que le rendement est à la merci des partenaires, etc., n'oublions pas que la caisse est le maître d'oeuvre et propriétaire de cet actif. Donc, une fois que la ligne va être construite, c'est la caisse qui va l'exploiter, et elle demeure propriétaire, et donc, là, on a un horizon de rendement qui n'est pas de deux ou trois ans, mais c'est un horizon de rendement à très long terme, justement pour compenser la faiblesse dans les opérations gouvernementales aussi à très long terme. Alors, voilà.

Je vais m'arrêter ici, mais les collègues, si vous avez des questions, allez-y, s'il vous plaît.

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bienvenue. Merci pour votre mémoire. Je trouve que c'est très bien fait, ça soulève des questionnements et des choses qui sont sérieuses, qui doivent être prises en considération. Mais je crois que tout le monde, on semble agir comme si, à l'adoption de ce projet de loi, c'était sûr que la caisse procéderait avec le SLR et le Train de l'Ouest. Mais ce n'est pas ça du tout, ce projet de loi permet à la caisse de faire ces projets-là à condition qu'ils sont convaincus qu'il y a le potentiel de rendement.

Dans le projet de loi, on a deux dispositions très spécifiques quant à l'indépendance de la caisse. Déjà, on retrouve ça dans la loi, mais on retrouve ça encore à l'article 1, où c'est réitéré que la caisse agit en toute indépendance dans sa gestion administrative et dans la gestion de ses placements, conformément aux dispositions de la présente loi. Et on le retrouve encore à l'article 11, qui fait des modifications à la loi. Et je fais mention de l'article 88.10, qui serait ajouté à la loi, où on dit que la caisse, en toute indépendance, doit être convaincue qu'il y a un potentiel de rendement commercial. On n'est pas encore rendus là. Alors, cessons de croire que ces projets-là vont se réaliser, on parle uniquement de la possibilité que ça se réalise si les conditions sont telles que la caisse détermine qu'il y a un rendement. Est-ce que vous êtes d'accord avec moi?

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

M. Tremblay (Donald) : Je vais juste faire une petite intervention, puis mon collègue va poursuivre. Par rapport à ça, ce que vous soulignez, c'est le libre arbitre de la caisse, qui va pouvoir, si elle le veut bien puis si elle considère que les

possibilités de rendement sont au rendez-vous pour ses déposants... Elle va s'investir ou, au contraire, va se retirer. Cependant, cependant, c'est que c'est clair qu'il y a risque d'influence politique à ce stade-ci. Et, lorsque le bureau du premier ministre va dire ou pourrait dire : Ce projet-là, c'est important que ça se fasse, on s'organise pour que ça se fasse, on pense qu'il y a des risques. Alors, vous savez, on en a vu, là, au cours des dernières années, de ce type d'influence là, et on considère que l'entente, telle que construite actuellement, là, elle pourrait laisser place à ce genre d'intervention.

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

• (10 h 30) •

M. Pinard (Gabriel) : ...des profits intéressants ou des projets si rentables que ça, qu'est-ce que fait la caisse comme intermédiaire entre le gouvernement et l'entreprise privée? Pourquoi placer la caisse là? Si vous dites, effectivement, qu'ils vont faire des études, puis le gouvernement va confier des projets, puis que la caisse va investir où est-ce que c'est rentable, pourquoi s'immiscer là? Laissez donc l'entreprise privée au Québec faire son travail, d'une part.

D'autre part, vous savez probablement qu'il y a une commission qui tourne actuellement, qui complète son rapport, la commission Charbonneau, qui étudie la gouvernance dans la construction. Parce qu'avant d'exploiter il va falloir construire quand même, là, on s'entend, là, et on trouve, nous, là... on s'inquiète un peu, les retraités, de voir qu'avant que la commission dépose ses recommandations, très hâtivement, le gouvernement a choisi une stratégie qui est questionnable, d'y aller de l'avant dans ça. On ne serait pas mieux d'attendre, plutôt, de voir quelles recommandations, il faut faire pour rendre la construction probablement plus efficace au Québec et saine avant de demander à la caisse, là, de faire ces travaux?

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

Mme de Santis : J'aimerais souligner que la caisse est privilégiée dans la façon que la caisse peut se financer. La caisse a accès à des taux qui sont beaucoup plus favorables que même le gouvernement, et donc ne parlons pas du privé. Et ça, c'est un coût important qui doit être considéré quand on regarde le rendement dans un projet. Pourquoi la caisse? Ça, déjà, c'est une importante raison. Pourquoi la caisse? Si la caisse peut se diversifier et avoir d'autres façons d'avoir un rendement pour ses actionnaires, entre guillemets, il faut regarder cette possibilité pour la caisse.

Je comprends moins le lien que vous faites avec la commission Charbonneau. Et je crois que tout le monde est d'accord que, dans le secteur de la construction et des grands projets, il y a eu un assainissement assez considérable qui a été fait au Québec, et donc je comprends moins votre lien avec ça.

À moins que vous vouliez dire quelque chose, j'ai une autre question.

Une voix : ...

Mme de Santis : O.K. Parfait. Alors, j'aimerais que vous... Vous soulignez que la politique pourrait toujours s'immiscer. On voit que, dans la loi, on essaie de s'assurer que la caisse soit indépendante. Qu'est-ce que vous suggérez, en plus, soit fait pour s'assurer que la décision que la caisse va faire soit vraiment une décision indépendante?

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

M. Tremblay (Donald) : En fait, quand on a créé la Caisse de dépôt et qu'on a associé des déposants à cette Caisse de dépôt là, ce qu'on a dit, c'est qu'il y avait un double mandat à la caisse, hein, à savoir générer des rendements pour les caisses de retraite tout en contribuant au développement économique du Québec. Ce n'est pas l'inverse, là, hein, on n'a pas dit : La caisse va contribuer au développement du Québec, au développement économique du Québec, elle va contribuer aux rendements, et tant mieux si ça sert bien l'économie du Québec. Et ça, là-dessus, là, on va être d'accord à 100 % avec ça, là. On n'a aucun problème à générer une économie saine et prospère au Québec, et tant mieux si l'argent des retraités qui est là peut servir à ça. Mais, nous, ce qu'on dit, là, c'est qu'il y a des risques. On entre dans une voie qui pourrait éventuellement mettre en péril cette nécessaire indépendance et qui était, comme je l'ai dit tantôt, la contrepartie essentielle du fait de devoir déposer nos avoirs à la caisse. La contrepartie essentielle, c'est de garantir l'indépendance de ce gestionnaire-là. Alors, pour nous, là, c'est une porte qui est ouverte. Et, une porte qui est ouverte, tout est permis.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Pontiac, 2 min 30 s.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Merci, M. le Président. Je vais faire ça vite, je sais qu'il ne reste pas beaucoup de temps. Tout d'abord, merci d'être avec nous. Je pense que les intérêts de votre association sont bien représentés ce matin. Quand vous parlez de protéger leur pouvoir d'achat, je pense que c'est ce qu'on entend à la lueur de vos commentaires.

Je vais aller dans la section des risques de votre mémoire. Lorsque vous parlez du risque lié à l'achalandage, là, il y a une section qui dit que les différentes sociétés de transport en commun, Montréal, Québec, Longueuil, etc., leur taux d'augmentation d'achalandage est quand même assez mince. Est-ce que vous êtes en train de dire, de façon générale, que les projets de transport en commun au Québec, ceux des dernières années ou ceux à venir, potentiellement, ne sont pas vraiment viables? Parce qu'il y a d'autres groupes qui sont venus nous voir, puis ils ont dit : O.K. Bien, les projets qui sont sur la table — on parle du Train de l'Ouest, on parle du SLR sur le pont Champlain — ce n'est pas une ligne locale dans une banlieue quelconque à Gatineau, par exemple, là, c'est quand même des liens et des lignes importantes, et qui ont même fait référence au transport aérien en nous disant : Bien, c'est comme un peu les lignes Montréal-Toronto, et non les lignes Gaspé-North Bay, là.

Donc, dans votre estimation, est-ce qu'il y a des projets de transport en commun comme ça qui peuvent être viables?

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

M. Tremblay (Donald) : C'est une très bonne question, est-ce qu'il y a des projets de transport en commun qui peuvent être viables? Ce qu'on a vu jusqu'à maintenant au Québec, les projets de transport en commun, ils sont subventionnés à grande échelle pour maintenir des tarifs le plus raisonnable possible, et plus les tarifs vont être bas, plus on est supposé — ou censément — augmenter l'achalandage. Alors là, tous ces éléments-là font en sorte que... Actuellement, les études, là, qui ont été faites jusqu'à présent... Puis là on le note dans notre mémoire, sur le pont Champlain, par exemple, l'étude d'achalandage qui a été faite, on a vu, là, de quelle manière ça s'était préparé. On a vu aussi des études d'achalandage qui avaient été faites dans d'autres pays concernant d'autres types d'infrastructures de transport, et on a vu que les résultats n'étaient pas vraiment au rendez-vous. Et on sait très bien que, si la caisse, comme le soulignait M. le ministre à juste titre, devient le propriétaire de ces infrastructures-là, mais la récupération qu'on peut faire d'une infrastructure qui fonctionne plus ou moins bien, c'est à peu près nul. Ce n'est pas nous qui le disons, là, c'est le CIRANO qui le met clairement dans ses... Donc, on peut se ramasser avec un projet d'achalandage énorme, mais, dans les faits, un achalandage qui est peu, pas au rendez-vous, et se ramasser avec une infrastructure qui est là, puis on est pris avec, là.

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

M. Marceau : Merci, M. le Président. Vous allez bien?

M. Tremblay (Donald) : Ça va très bien, M. le député de Rousseau. Vous-même?

M. Marceau : Bonjour, tout le monde. Bonjour à vous. Merci d'être là.

Le Président (M. Bernier) : Je vous invite à poursuivre.

M. Marceau : Merci pour votre mémoire et puis pour votre intervention. Il y a beaucoup des inquiétudes que vous avez exprimées et que je partage, que j'ai moi-même exprimées à plusieurs reprises ici. Sur la question d'indépendance, là, je partage votre point de vue. Je ne dis pas que le gouvernement puis que la caisse n'ont pas le souci d'assurer l'indépendance de la caisse, mais je trouve que les moyens qui sont mis en oeuvre ne sont pas à la hauteur des inquiétudes que vous avez et que j'ai, moi aussi. Puis je veux juste rappeler qu'au moment de l'annonce de cette entente le gouvernement a clairement laissé miroiter qu'en 2020 rouleraient à la fois le SLR sur le pont Champlain puis le Train de l'Ouest. Et puis, quand on laisse miroiter ça aux gens, puis qu'on laisse entendre que c'est urgent, puis que ça va se faire, ça met la caisse dans quelle position? C'est ça qu'on se... Si on avait présenté cette entente et, un an plus tard, annoncé qu'on allait de l'avant avec un projet ou un autre, on ne serait pas où on en est en ce moment en termes d'inquiétude.

Alors, moi, j'entends très bien ce que vous dites. Une question très simple que je voulais vous poser, c'est que l'entente, que vous avez certainement pu lire, est beaucoup plus explicite quant au processus... quant à ce que moi, j'appelle l'interface entre le gouvernement et la caisse. Est-ce que vous souhaiteriez que, donc, que le projet de loi soit plus explicite puis que soient introduites plus de composantes de l'entente? Est-ce que c'est quelque chose qui vous rassurerait?

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

• (10 h 40) •

M. Tremblay (Donald) : En fait, ce qu'on vise, c'est à être rassurés, puis les éléments contenus dans l'entente ne vont pas dans le sens d'être rassurés actuellement. On le voit, dès le départ, le gouvernement est directement impliqué dans le choix des projets, dans la façon, dans les experts, etc. C'est clairement expliqué dans l'entente, là, puis on le relate dans notre mémoire également, où est-ce que le gouvernement se trouve à intervenir dès le départ, et c'est probablement là qu'est le noeud de l'histoire.

Alors, quand on parle de définir et transmettre les grandes orientations du projet, bien, écoutez, là, ça veut dire que c'est enligné pas à peu près ou la marge de manoeuvre de la caisse est de plus en plus restreinte. Donc, l'implication du gouvernement, là, elle est claire. Elle est claire, claire, claire, et, pour nous, là, ça, ça vient défaire ce qui avait été, jusqu'à présent, relativement bien gardé, cette indépendance entre le gouvernement et la caisse.

L'autre élément que votre question m'amène à souligner, c'est qu'on arrive avec un projet de loi comme celui-là, une entente cannée avec, dans l'entente, deux projets qui sont déjà identifiés. Un projet de loi qui est associé à ça, et, bang! on y va. Quelle était l'urgence? Où était cette urgence-là? On n'a pas la même lecture de l'urgence. Tantôt, M. le ministre soulignait qu'il y avait des risques à ne pas le faire. Je veux bien croire que les obligations ne sont pas très, très intéressantes par les temps qui courent, 1 %, 2 %, 3 %, mais, entre 1 % ou 2 %, ou moins 1 %, moins 2 %, j'aime encore mieux le 1 % ou le 2 %.

Alors, ça, ça a été l'autre élément de surprise, là, c'est de vouloir enchâsser ça aussi rapidement dans un projet de loi. Qu'est-ce qui aurait empêché, par exemple, qu'on ne puisse pas faire une espèce de projet pilote avec un projet particulier ou deux projets particuliers? Mais quelle est l'urgence de vouloir légiférer là-dessus et ainsi, je dirais, là, lier tous ceux qui vont suivre avec un projet de loi comme celui-là?

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

M. Marceau : Oui. Oui, merci. Merci. Sur le rendement de la caisse, simplement vous dire aussi que les rendements des obligations, ces années-ci, n'ont pas été spectaculaires, là, je pense qu'on va tous en convenir, et puis que, malgré tout, la caisse a su tirer son épingle du jeu. Bien sûr, il se peut que le rendement des obligations baisse encore, que la situation se détériore marginalement, mais il n'en demeure pas moins que la caisse est capable de tirer son épingle du jeu. Cela étant, si on est capables de faire mieux, faisons mieux. Mais encore faut-il que ce soit fait dans un cadre bien raisonnable et à même de nous rassurer.

J'aimerais ça, aller sur le cas du Canada Line. Est-ce que vous avez eu l'occasion d'y jeter un coup d'oeil?

M. Tremblay (Donald) : On en a entendu parler un petit peu, oui, on a quelques éléments d'information.

M. Marceau : O.K. Parce que c'est souvent mis de l'avant, là, comme étant l'exemple de ce qui devrait être fait. Or, dans le Canada Line, le financement public pour la construction, ça représentait 65 %...

Une voix : ...

M. Marceau : ...65 % des sous. 65 % de l'investissement, c'est...

Une voix : ...

Le Président (M. Bernier) : On va juste écouter le député terminer sa question.

M. Marceau : ...1 331 000 000 \$. Et puis le financement privé auquel a participé la caisse à l'époque, là, c'était 720 millions, soit 35 % des sommes en cause sur un total de 2 milliards. Et ça, ma source, là, c'est le consortium qui s'appelle InTransit BC, qui a lui-même été... qui est le partenaire privé, finalement, dans notre projet.

Alors, ma question toute simple ici, c'est : Est-ce que vous croyez que c'est raisonnable de penser que la caisse pourrait avoir un taux de rendement raisonnable, là, adéquat pour ses besoins dans un contexte où, dans le fond, le seul argent public qu'on peut envisager, c'est le financement fédéral, là? C'est ce dont il a été question ici, mais il n'a pas été question du financement du gouvernement du Québec. Est-ce que vous pensez que c'est raisonnable de penser qu'on pourrait avoir un taux de rendement suffisant?

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

M. Tremblay (Donald) : M. le député, poser la question, c'est presque y répondre. Quand on dit qu'il y a de l'argent... Vous avez les mêmes chiffres que nous, donc on doit avoir les mêmes sources. 65 % d'argent public à l'intérieur de ce consortium-là et 35 % pour le privé, qu'est-ce qui fait que la caisse a pu s'investir dans un tel projet, c'est probablement qu'ils ont évalué, compte tenu du montage financier, qu'il n'y avait pas probablement un rendement à faire avec ce type d'investissement.

Est-ce que, dans le contexte de l'entente, qui est loin... Puis, pour ça, quand on fait des comparaisons avec Canada Line, là, moi, je pense que c'est une mauvaise comparaison, là. On ne compare pas des pommes avec des pommes, là, ce n'est pas du tout le même type de projet. Et là, dans ce cas-ci en particulier, la caisse n'est pas le maître d'oeuvre du projet non plus, elle est associée, là.

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

M. Therrien : Combien il me reste de temps, monsieur...

Le Président (M. Bernier) : Environ 7 min 30 s.

M. Therrien : O.K. D'abord, je tiens à saluer M. le président ainsi que les gens autour de la table, les députés, M. le ministre, mon collègue de Rousseau, mon collègue de l'opposition de Beauce-Nord. Bien, bienvenue chez nous. C'est la deuxième fois que je vous entends en commission. J'avais apprécié la première fois, je peux vous dire que j'apprécie aussi la seconde.

Quand vous aviez passé au sujet du projet de loi n° 3, M. Tremblay, vous aviez utilisé une réflexion que j'ai, par la suite, là, utilisée à maintes reprises, je dois l'avouer, mais je leur disais que ce n'était pas de mon cru, là, je ne vous ai pas volé, si on veut, la paternité de cette logique-là. À l'époque, le ministre nous disait : On va briser les contrats, mais c'est juste pour l'indexation, on ne touchera pas à la rente. Parce que le projet de loi n° 3, c'est ça, c'est un bris de contrat, le gouvernement actuel a donné son aval à un bris de contrat. Il faut le faire, ce n'était jamais arrivé, là, et vous avez dit à cette époque-là — puis vous me corrigerez si j'ai tort, mais de mémoire, j'ai assez bonne mémoire — vous aviez dit : Bien, écoutez, si vous brisez pour une indexation, aujourd'hui vous me dites que vous ne touchez pas à la rente, bien, qu'est-ce qui me dit que, plus tard, vous n'y toucherez pas, à la rente? C'est la question que vous aviez posée, je me rappelle bien, hein? J'avais trouvé ça très pertinent.

M. Tremblay (Donald) : ...rente de base, lui, qu'il garantissait la rente de base.

M. Therrien : Exact, voilà. Et puis là vous venez ici, vous dites : On a peur que le rendement ne soit pas au rendez-vous. On joue avec nos retraites, avec notre argent, alors on a peur, là... J'extrapole un peu, mais on a peur que notre retraite ne soit plus garantie parce que les rendements ne seront pas au rendez-vous. En gros, c'est ce que vous nous dites. Et là le ministre vous dit : Bien, écoutez, nous, notre travail, c'est de protéger votre retraite et votre rente. Est-ce qu'on peut le croire à partir de ce qu'on a vécu, le projet de loi n° 3? Voyez-vous le lien que j'ai fait, là? Je pensais à ce que vous aviez dit au projet de loi n° 3, et là on nous dit : On ne touchera pas à votre rente. Mais, avec ce qui s'est passé, le p.l. n° 3, si les rendements ne sont pas au rendez-vous à la Caisse de dépôt, qu'est-ce qui peut arriver? Puis c'est pour ça que vous êtes là. En partie pour ça, pour protéger votre retraite.

M. Tremblay (Donald) : Exactement. C'est en bonne partie pour ça parce qu'il est question...

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

M. Tremblay (Donald) : ... — pardon — de la protection de la rente et la protection des avoirs des retraités et des déposants. Alors, c'est la raison pour laquelle on est là, c'est qu'on veut utiliser cet argent-là pour faire profiter le Québec. On n'a pas de problème avec ça, là, on n'en a pas, de problème, mais, cependant, on veut un minimum de garanties.

Écoutez, la caisse, jusqu'à maintenant, depuis... M. Sabia nous a habitués, lorsqu'il changeait seulement un portefeuille... Mettons, un portefeuille actions mondiales, ils ont modifié le portefeuille de façon à faire en sorte que ça s'appelle désormais Actions Qualité mondiale. Avant de procéder, avant de procéder à ce changement-là, ils ont consulté l'ensemble des déposants pendant un an et ils ont mis ça en vigueur au bout d'une année, après avoir bien expliqué. Et, dans ce cas-là, une entente aussi importante, pas un déposant n'a entendu parler de ça avant le 13 janvier, et c'était le matin assis devant notre téléviseur. Il y a anguille sous roche ou c'est complètement à l'inverse de ce que croit M. Sabia par rapport à la transparence, la consultation, la qualité des investissements. Alors, pour nous, là, ça détonne.

Le Président (M. Bernier) : Je comprends que ce que vous dites, c'est que vous croyez qu'il y a anguille sous roche. C'est beau, continuez, M. le député de Sanguinet.

M. Tremblay (Donald) : On croit qu'il y a anguille sous roche.

Le Président (M. Bernier) : Parfait. Ça, c'est des termes corrects, ça.

M. Therrien : Alors, écoutez, quand vous parlez de l'indépendance de la banque, la députée de Bourassa-Sauvé, avec raison, elle mentionne que, dans le texte du projet de loi, c'est écrit que l'indépendance de la Caisse de dépôt est assurée. C'est ce qui est écrit, vous avez raison. Mais, quand on regarde la Loi de la Caisse de dépôt et placement, je pense que c'est l'article 5 — je l'ai cité la semaine passée — qui dit que les membres du conseil d'administration sont nommés par le gouvernement, et c'est eux qui nomment le président-directeur général, et il faut qu'ils aient l'accord du gouvernement. Comprenez-vous? C'est comme, tu sais, c'est comme l'oeuf ou la poule, là, c'est de savoir... Oui, on leur donne indépendance, mais, dans la charte même de la Caisse de dépôt, on note une forte dépendance de la caisse par rapport au gouvernement. Alors, qu'est-ce qu'on pourrait faire pour faire en sorte d'améliorer ou d'assurer cette indépendance de la personne qui gère votre argent? Qu'est-ce qu'on pourrait faire de plus, d'après vous?

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

• (10 h 50) •

M. Tremblay (Donald) : Excellente question. Et c'est la raison pour laquelle on est ici, c'est qu'on veut sensibiliser les parlementaires ici à cet aspect-là, et vous avez probablement des meilleures connaissances que nous pour mettre les balises nécessaires. Nous, là, on n'a pas, je dirais, on n'a pas l'expertise puis toutes les connaissances, là, économiques et politiques pour pouvoir le faire, mais, de votre côté, et c'est ce qu'on vous demande... C'est que, l'entente, on n'est pas en désaccord complet, mais on dit : Mettez ce qu'il faut pour protéger l'essence même des caisses de retraite. Et c'est ce sur quoi se fient les retraités au moment où ils ont pris leur retraite, là. C'est aussi simple que ça, c'est la seule raison de notre présence ici, c'est ça.

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

M. Therrien : Écoutez, sachez que le message est très clair, on va travailler très fort. Je suis convaincu que tout le monde va travailler très fort pour que, si jamais ce projet de loi passe à l'Assemblée nationale, qu'il y aura, là, une façon d'assurer l'indépendance. Je ne veux pas dire que ça va passer ou non, mais, bon, c'est sûr qu'on va maintenir un intérêt très, très, très sérieux envers ça.

Les gens de la Caisse de dépôt sont venus ici, et ils nous ont dit beaucoup de choses, là. Je ne veux pas revenir sur tout ça, mais il y a un aspect sur lequel j'aimerais vous entendre, ils disaient : C'est une façon pour nous d'assurer une rentabilité qui va faire en sorte que l'ensemble de notre portefeuille va maintenir une rentabilité acceptable parce qu'il y a bien des endroits, entre autres, là, dans les obligations, où est-ce qu'on a de la difficulté, là, à avoir une présence de rentabilité, là, quand même intéressante. Ça fait que, pour eux, ils considèrent que cette entente-là, c'est une source de rentabilité qui devient pour, évidemment, l'ensemble des régimes de retraite l'essentiel de la sécurité et de la pérennisation de tous ces régimes de retraite là. Qu'est-ce que vous en pensez, vous?

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

M. Tremblay (Donald) : En fait, la rentabilité, c'est un élément essentiel qui doit être au rendez-vous. Ça, il n'y a pas d'autre chose. Actuellement, par rapport aux régimes de retraite, on se penche énormément sur les taux de capitalisation. Je ne sais pas si vous avez remarqué, un peu partout, que ce soit au niveau municipal et même au niveau des régimes publics, on commence beaucoup à parler du taux de capitalisation. Récemment, la mise à jour de l'évaluation actuarielle a permis de voir que le RREGOP était capitalisé à 98 et quelques pour cent, ce qui est quand même fort intéressant, et malgré tout, malgré tout, le président du Conseil du trésor commence à questionner la question de l'indexation. Alors, ça, ce sont des éléments qui font en sorte également, là... qui nous font dire que c'est très important de maintenir un taux de capitalisation élevé, et tout ce qui va mettre ça en péril en termes de rentabilité, bien, c'est autant de dangers qui guettent la rente complète, là, des retraités.

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

M. Spénard : Merci, M. le Président. À mon tour de souhaiter la bienvenue à MM. Tremblay, Bérubé et Pinard. Je salue aussi, lors du retour de cette longue fin de semaine, M. le ministre, les députés du parti au gouvernement ainsi que mon confrère de Rousseau et de Sanguinet. Moi, vous êtes le deuxième groupe qui venez nous parler en tant que retraités. Le premier était, la semaine dernière, l'Association des retraitées et retraités de l'éducation et autres services qui sont aussi... dont leur base d'épargne est à la Caisse de dépôt et placement. Et, moi, plus j'entends ceux pour lesquels la caisse est là, et plus je me pose une question. Les deux groupes, dont vous, vous êtes arrivés avec l'indépendance de la caisse face au gouvernement. Et l'AREQ était pareille, et vous venez... L'indépendance de la caisse face aux décisions gouvernementales est la question de base à se poser. Pourquoi a-t-on besoin de ce projet de loi là si la caisse est réellement indépendante? Pourquoi, de son propre chef, ne fait-elle pas l'étude du transport collectif sur le pont Champlain et sur l'axe centre-ville-Ouest-de-Montréal, Ouest-de-l'Île? Pourquoi a-t-on besoin d'un projet de loi si la caisse est indépendante totalement du gouvernement?

Alors, est-ce que vous pourriez, je ne sais pas, moi, me répondre à ça? Peut-être que M. le ministre, dans une autre intervention, va pouvoir répondre. Mais, si la caisse est réellement indépendante, bien, qu'elle arrive puis qu'elle nous dise : Écoutez, nous autres, on a un projet, c'est rentable, on le fait. Là, peut-être qu'on aurait besoin d'un projet de loi. Mais, avant ça, là, pourquoi a-t-on besoin d'un projet de loi?

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

M. Pinard (Gabriel) : M. le Président, c'est exactement la question qu'on se posait, là, quand M. Tremblay dit : Qu'est-ce qu'on fait ici ce matin? Nous, on pense qu'on n'a pas besoin à ce point-ci d'un projet de loi, là. On n'a pas besoin de ça, exactement le raisonnement que vous faites, là.

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

M. Spénard : Donc, je ne suis pas tout seul dans mon vaste pré, là, tu sais, je me sens moins seul un peu.

Vous parliez aussi de... ça, c'est de l'ingérence politique. Je trouve ça primordial en ce qui concerne... Parce que moi aussi, j'étais là au projet de loi n° 3 du ministre des Affaires municipales, et c'est vrai qu'on garantit peut-être la base, mais, par contre, un retraité qui n'est pas indexé, à un moment donné, s'appauvrit. Et là on sait que le taux d'indexation est très bas, le taux d'indexation annuel est très bas, mais, advenant un taux d'indexation qui monte à 6 %, 7 %, 8 % par année... Alors, vous voyez l'appauvrissement de cette classe de la société qui sont les retraités, qui vont prendre de plus en plus d'importance dans les décennies qui vont suivre. Alors, vous voyez l'appauvrissement en accéléré.

Je suis content que le député de Rousseau, et ça, je veux y revenir... Aïe! on en avait discuté la semaine passée. Il ne me l'avait pas dit, mais là il l'a dit, c'est que le fameux Canada Lines... Ou ce que j'ai demandé au ministre la semaine dernière, quel était le pourcentage d'investissement, de subventions directes dans ce projet, est de l'ordre de 65 % d'investissement, de subventions directes de ce projet. Alors, je suis un peu d'accord avec vous, qu'on ne peut pas comparer ça au Canada Line, le transport collectif, d'autant plus que la caisse a les pouvoirs d'être actionnaire à 100 % pour les projets québécois. Et ça, je pense que le ministre l'a dit dernièrement, la semaine dernière ou voilà deux semaines.

Alors, moi, je me demande une chose, c'est qu'ailleurs dans le monde, nonobstant le Canada Line, Heathrow à Londres, quel pourcentage d'investissement public qu'il y a eu là? Deuxièmement, dans les autres, quel pourcentage d'investissement public il y a eu là-dedans? Est-ce que le gouvernement s'engage à faire un pourcentage d'investissement public dans ce transport collectif? On ne le sait pas, mais il semblerait que la caisse va être le maître d'oeuvre.

Et l'autre chose, vous avez dit aussi : Le privé va vouloir se servir au lieu de servir les retraités. J'aime bien cette phrase-là, je pense que c'est juste et vrai. On le voit avec l'autoroute 30, on le voit avec le pont sur la 25, on le voit un peu partout. Vous parlez des risques liés à la tarification. J'aimerais ça que vous... Parce qu'il y a l'achalandage. C'est à peu près comme les hot-dogs, tu sais, plus qu'ils sont frais, plus le monde en mange; plus le monde en mange, plus qu'ils sont frais, là. Mais là l'achalandage versus la tarification, vous, votre point de vue là-dessus un peu plus élaboré, c'est quoi?

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

M. Tremblay (Donald) : En fait, un ancien président de la caisse, M. Scraire, a déclaré, là, lorsque l'entente a été dévoilée que la caisse aura dorénavant à jouer aux équilibristes entre les besoins des contribuables, c'est-à-dire d'avoir un tarif relativement acceptable, et celui des rendements des investisseurs. Alors, ça, là, il y a comme un tiraillement, là, qui va se faire, puis il y a un arbitrage qui va se faire, et on pense, on pense, là, qu'il y a plusieurs autres éléments qui doivent être pris en considération, c'est-à-dire tous les autres types de transport en commun, le tarif de tout ça, l'intégration tarifaire, dont on parle, comme on le soulignait tout à l'heure, à Montréal depuis 30 ans. Tous ces éléments-là font en sorte que je ne suis pas sûr que la caisse va avoir les mains aussi libres pour choisir son tarif.

Et l'autre élément, c'est que c'est curieux de penser — puis moi, je pense que c'est un mauvais lien qu'on fait — que, si ce n'est pas cher, les gens vont le prendre. Ce n'est pas juste une question de pas cher, c'est une question aussi de culture au niveau du Québec en termes de transport en commun puis d'usagers. Et, croire qu'on va générer un comportement chez l'usager, j'ai un petit peu de difficultés avec ça, là. Ce sont des éléments incontrôlables et hautement spéculatifs quand on parle d'achalandage et de tarifs.

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

M. Spénard : L'autre chose qui m'est venue, c'est que vous avez dit — je pense que c'est vous — que l'augmentation du transport collectif par rapport à l'année dernière dans les grandes villes du Québec, c'était 0,80 %, même pas 1 % d'augmentation, malgré que le taux d'essence est cher, malgré que tout coûte plus cher, etc. Je pense que vous avez raison lorsque vous dites qu'on n'est peut-être pas à l'idée d'un transport collectif de masse. Peut-être que je vous donnerais raison là-dessus.

L'autre chose, c'est que l'autre groupe est venu nous dire que l'article 11 du projet de loi... que l'expert mandaté devrait être nommé par le gouvernement du Québec, la caisse et le gouvernement. L'autre groupe vient nous dire que l'expert mandaté pour évaluer le projet devrait être uniquement nommé par la caisse, et vous, vous nous dites que l'expert mandaté devrait être nommé par l'Assemblée nationale. Qu'est-ce que vous pensez de nommé exclusivement par la caisse ou... Autrement dit, les deux groupes sont unanimes — de retraités — à dire que ça ne doit pas être le gouvernement qui choisit l'expert mandaté. Est-ce que je vous comprends bien?

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

M. Tremblay (Donald) : Quand on parle de l'Assemblée nationale, effectivement on dit l'Assemblée nationale, là. On ne pense pas au gouvernement à ce moment-là, on pense à une nomination par l'Assemblée nationale. Puis, vous savez, la nomination d'un expert, dans un projet comme ceux-là, c'est fondamental. On s'est toujours... on s'est souvent, en tout cas, targués au Québec d'avoir trouvé les experts parfaits pour le type de gestion qu'on veut faire, et on a vu qu'on a eu des échecs relativement retentissants. Alors, au moins, si l'expert est nommé par l'Assemblée nationale ou si les experts indépendants sont nommés par l'Assemblée nationale, déjà là on enlève quelques risques de nominations, je dirais, qui sont plus subjectives. Et, l'autre élément que je voulais ajouter, je l'ai oublié, mais, en tout cas, nous autres, c'est cet aspect-là qu'on veut sauvegarder.

• (11 heures) •

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

M. Spénard : Une minute? Vous parliez aussi de la transparence. Vous insistez beaucoup sur la transparence, et moi aussi, j'ai un problème avec cette transparence-là parce qu'on sait peu de choses de la Caisse de dépôt, on sait juste les états vérifiés annuels, et puis, etc., comment ça a rapporté, et tout. Et vous mentionnez que, pour la transparence comme telle, tous les projets de la Caisse de dépôt — est-ce que je vous ai bien saisi? — en ce qui concerne les infrastructures de transport collectif québécois, devraient être transparents à 100 %, c'est-à-dire on veut voir le pire des scénarios, on veut voir le meilleur des scénarios, etc., pour se faire une idée. Est-ce que c'est ça, c'est tous les investissements de la Caisse de dépôt dans les infrastructures de transport collectif québécois que vous voulez voir, et non pas... Moi, Heathrow, ça ne m'intéresse pas, je veux juste voir le résultat global, là. Mais est-ce que c'est ça que vous vouliez dire?

Le Président (M. Bernier) : M. Tremblay, vous avez 30 secondes pour répondre.

M. Tremblay (Donald) : En fait, on veut que ça soit le plus transparent possible et on veut, comme vous le soulignez — puis on le souligne dans notre mémoire aussi — le pire scénario envisageable, ça pourrait être quoi. Et, à partir de ce moment-là, si on est prêt à s'investir dans le pire scénario envisageable, là, c'est là que les risques commencent. Puis moi, je pense qu'il faut les connaître, ces pires scénarios là. Il ne faut pas investir dans une situation où tout semble beau, tout semble correct, et tout est embelli, et tous les coins sont arrondis. Ça, c'est la chose qui nous guette le plus, je pense.

Le Président (M. Bernier) : M. Tremblay, M. Bérubé, M. Pinard, merci de votre participation à la Commission des finances publiques.

Je vais suspendre quelques instants afin de permettre à l'Agence métropolitaine de transport de prendre place.

(Suspension de la séance à 11 h 4)

(Reprise à 11 h 5)

Agence métropolitaine de transport (AMT)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons donc reprendre nos travaux. Nous avons le plaisir d'entendre ce matin M. Nicolas Girard — bienvenue chez vous, M. Girard, vous connaissez bien ces lieux — M. Daniel Bergeron, Mme Brigitte Léonard, M. Ludwig Desjardins et Mme Vicky Trépanier.

Donc, la parole est à vous pour un 10 minutes de présentation.

M. Girard (Nicolas) : Alors, merci, M. le Président. Je salue également tous les parlementaires réunis pour cette commission.

Alors, l'AMT est une agence gouvernementale qui relève du ministre des Transports du Québec. Son mandat consiste notamment à planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif en étroite collaboration avec ses partenaires. Elle est aussi responsable de l'exploitation de six lignes de trains de banlieue, dont la nouvelle ligne Mascouche, qui a été inaugurée le 1er décembre dernier.

L'AMT a plusieurs réalisations à son actif depuis sa création en 1996 : le déploiement de l'intégration tarifaire à tous les modes et organismes de transport de la région, une croissance de l'achalandage des transports collectifs de 30 % tous modes confondus, la croissance de l'achalandage des trains de banlieue de 156 %. Et, grâce à ses efforts constants, l'AMT, en 2014, s'est d'ailleurs hissée au premier rang des transporteurs de passagers en Amérique du Nord ayant le meilleur taux de ponctualité avec un résultat de 96,6 %, dépassant les villes de Chicago, Toronto, Boston, New York et Philadelphie.

Depuis sa création, l'AMT a permis d'ajouter quatre lignes de trains de banlieue, trois stations de métro, 10 terminus métropolitains, 52 kilomètres de voies réservées et plus de 25 000 places de stationnement incitatif au réseau de transport collectif métropolitain. Ces ajouts se sont effectués avec la collaboration de nombreux partenaires présents sur le territoire que couvre l'AMT, entre autres 83 municipalités et 15 organismes de transport.

Le nombre d'intervenants rend nécessaire une démarche de planification collaborative, une approche mise de l'avant par l'AMT depuis près de 20 ans. L'AMT croit d'ailleurs que son expérience pourra certainement contribuer au succès de l'entente signée entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec. Cette entente permettra de doter la grande région métropolitaine de Montréal des moyens financiers pour réaliser des infrastructures de transport collectif répondant aux besoins de mobilité et d'aménagement urbain, une bonne nouvelle pour notre clientèle. Ainsi, l'AMT salue la volonté du gouvernement du Québec de mettre sur pied un modèle novateur pour le financement des infrastructures en transport collectif. Le modèle de partenariat public-public proposé par la caisse permettra à la fois de faire fructifier les épargnes des Québécois et de répondre aux besoins de mobilité de la région métropolitaine.

Cela dit, nous croyons que les conditions de succès de la venue de ce nouveau joueur dans le transport collectif métropolitain devraient reposer sur l'application de trois grands principes de gouvernance : une tarification intégrée et simplifiée, une planification intégrée des projets, une coordination cohérente des services de transport collectif. Et il s'agit là, selon nous, de trois principes incontournables.

Laissez-moi d'abord partager notre expérience sur la tarification intégrée et simplifiée. L'AMT a mis en place un système d'intégration tarifaire en 1997. Ce système permet à un client qui utilise les services de plus d'une autorité organisatrice de transport de bénéficier d'un titre et tarif unique. En plus de ce système, chacun des 15 organismes de transport peut émettre des titres locaux, avec comme conséquence la coexistence de plus de 700 titres de transport dans la région métropolitaine dans huit zones tarifaires distinctes. C'est trop, il faut simplifier le système pour les clients. D'ailleurs, récemment, le ministre des Transports insistait sur l'importance de la simplification de la tarification et de son intégration pour la clientèle. Il s'agit d'un chantier clé pour améliorer la cohérence des systèmes de transport collectif dans la région. Nous souhaitons simplifier la tarification en diminuant le nombre de titres et le nombre de zones pour simplifier la vie aux clients. Les recommandations du comité de travail seront attendues cet automne.

• (11 h 10) •

Dans ce contexte, l'AMT croit que de nouveaux services auraient avantage à s'arrimer à la tarification métropolitaine afin de favoriser l'utilisation du transport collectif chez la clientèle et d'éviter de créer des titres supplémentaires dans la grande région métropolitaine de Montréal. À ce sujet, l'AMT constate que le projet de loi n° 38 offre à la caisse la possibilité de fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure construite et réalisée par elle. L'AMT est rassurée par les propos de M. Michael Sabia, président et chef de la direction de la caisse, lors de son allocution à la présente commission où il indiquait que cette dernière chercherait à minimiser les tarifs pour maximiser l'achalandage. Toutefois, le projet de loi ne spécifie pas aucun mécanisme d'arrimage ou d'intégration de la tarification des services de la caisse à la tarification métropolitaine. Du point de vue de l'AMT, les services développés par la caisse auraient avantage à s'arrimer à celle-ci. Les titres, tarifs et interfaces de paiement devraient être uniformes pour éviter de créer une rupture entre les modes et plutôt stimuler l'utilisation de transport collectif.

En ce qui concerne la question de la planification des projets, l'AMT croit que l'élaboration des projets confiés à la caisse devrait aussi prendre en compte les impacts sur le réseau de transport collectif et routier, et particulièrement sur la capacité des infrastructures existantes. À ce sujet, notons qu'un des deux projets prioritaires vise à compléter l'offre de transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Nous sommes d'avis qu'une coordination devrait être effectuée entre le nouveau service à définir par la caisse, la ligne de trains de banlieue de Vaudreuil-Hudson ainsi qu'avec les services d'autobus de la Société de transport de Montréal et ceux des conseils intermunicipaux de transport.

Nous croyons qu'il faut favoriser une complémentarité entre les différents modes de transport collectif, et non une compétition pour la même clientèle. À titre d'exemple, le gouvernement du Québec a investi plus de 110 millions de

dollars dans les infrastructures de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson desservant l'Ouest-de-l'Île, et ce, excluant les coûts du matériel roulant. Le gouvernement a aussi annoncé des investissements de plusieurs centaines de millions pour le nouvel échangeur Turcot en transport collectif.

Concernant la coordination métropolitaine, l'AMT souhaite que les services exploités par la caisse viendront s'intégrer dans le réseau de transport collectif existant. Les clients pourront emprunter un autre mode de transport collectif pour se rabattre au service de transport en commun exploité par la caisse ou en aval pour se rendre à leur destination finale. Tous gagneront, par exemple, à ce qu'une réorganisation des services d'autobus soit réalisée vers le nouveau service de transport collectif de l'axe A-10/centre-ville, afin de déplacer les clients et en assurer l'achalandage. Ces correspondances doivent être simples et cohérentes pour les clients.

Il faudra aussi veiller à créer un arrimage harmonieux entre les modes, notamment dans la conception des terminus et stationnements des futures gares et dans la synchronisation des horaires. Les choix de technologies et les plateformes d'information à la clientèle doivent être compatibles avec ce qui est déjà en place ou en voie d'implantation. Nous croyons que l'objectif de rentabilité poursuivi par la caisse peut être compatible aux efforts de simplification des déplacements mis en oeuvre par les partenaires régionaux.

Avant de terminer, j'aimerais partager avec vous nos réflexions sur un modèle qui, pour l'AMT, représente un gage de succès, celui du modèle de gouvernance de TransLink concernant le projet de la Canada Line de Vancouver, un modèle duquel le gouvernement pourrait grandement s'inspirer pour assurer la coordination et l'optimisation de la desserte des nouvelles infrastructures à l'échelle régionale. Ce projet a été financé majoritairement par des fonds publics, et le consortium de partenaires privés, dont fait partie la caisse, a assumé les risques de délai d'échéancier, de qualité des travaux et de dépassements de coûts, ainsi que les coûts d'exploitation. Dans ce modèle, c'est à TransLink, l'organisme responsable de la planification des transports pour la région de Vancouver, que revient le rôle de planification et d'intégration des services de transport collectif, d'optimisation du rabattement et de fixation et intégration des tarifs, incluant les services du Canada Line.

Sans reprendre entièrement le modèle de gouvernance de TransLink concernant le projet de Canada Line, l'AMT est d'avis que l'autorité responsable de la planification, de l'organisation et la tarification des transports collectifs soit partie prenante de chacune de ces ententes. La présence de l'autorité responsable doit être assurée lors des phases de lancement, de planification, d'exécution et d'exploitation du projet. Cette présence permettrait d'assurer que les enjeux de coordination et d'intégration des services de transport collectif métropolitain soient aux premières loges des discussions entre le gouvernement et la caisse.

En guise de conclusion, je souhaite vous rappeler que l'AMT accueille favorablement la conclusion d'une entente commerciale entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec pour que celle-ci s'investisse dans le développement et le financement d'infrastructures de transport collectif au Québec. Nous prenons l'engagement d'offrir notre pleine et entière collaboration au gouvernement du Québec et à la caisse afin d'assurer une transition structurée et ordonnée donnant accès aux nombreuses études réalisées à ce jour par l'AMT et à l'expertise développée par notre organisation.

Par ailleurs, l'AMT recommande au gouvernement de favoriser l'intégration de la tarification proposée par les nouveaux services offerts par la Caisse dans un objectif d'arrimage aux services existants des autres opérateurs; de veiller à ce que les projets confiés à la caisse s'insèrent dans une planification intégrée du réseau de transport collectif et routier existant et en développement; de s'assurer que la venue d'un nouvel acteur dans l'opération des services de transport collectif se fasse dans un objectif de complémentarité, notamment en matière de rabattement d'autobus vers ces nouveaux services; quatrièmement, de prévoir que l'autorité métropolitaine responsable de la planification, l'organisation et la tarification des transports collectifs soit partie prenante aux ententes à venir entre le gouvernement du Québec et la caisse concernant l'élaboration, la réalisation et l'exploitation de chaque projet.

Dans l'éventualité où le gouvernement du Québec souhaite permettre l'utilisation de modes de financement innovants, l'AMT suggère de saisir l'opportunité de considérer les mécanismes et meilleures pratiques de financement innovant documentés par l'AMT et la caisse dans la révision du financement des transports collectifs et de les mettre à la disposition des principaux acteurs développant des projets structurants de transport collectif au Québec.

Merci. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Girard. Merci, vous êtes dans l'heure pile. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Leitão : M. le Président, merci. M. Girard, mesdames messieurs, merci beaucoup d'être là. Tout d'abord, je veux vous remercier et vous dire que c'est bien noté que vous avez exprimé votre pleine et entière collaboration. Bon, c'est noté et c'est, évidemment, nécessaire et essentiel pour le bienfait de cette aventure-là si l'Assemblée nationale va de l'avant et le projet de loi n° 38 est approuvé.

Peut-être, je voudrais vous amener sur un sujet. Vous avez mentionné un peu les méthodes de financement innovantes et alternatives, de financement des transports en commun, si vous pouvez peut-être élaborer un petit peu là-dessus, puisque vous êtes, donc, un organisme qui est dans ce domaine-là. Nous avons entendu ici toutes sortes de choses venant de toutes sortes de personnes, mais vous, vous êtes en plein dans le transport en commun, alors peut-être nous parler un petit peu des méthodes innovantes.

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

M. Girard (Nicolas) : Si vous me permettez, je vais passer la parole à notre spécialiste, Ludwig Desjardins, qui a beaucoup étudié ces questions-là.

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

M. Desjardins (Ludwig) : Bonjour. Oui, si je peux vous faire part un peu de ce qu'on est en train d'étudier, principalement dans le cadre du prolongement du métro, des études sur le prolongement de la ligne bleue du métro, on a saisi l'opportunité de lancer quelques études sur ce qu'on appelle les mécanismes de financement innovants ou souvent appelés de captation de la valeur.

Si je peux faire un tour d'horizon, un peu, de ce qui est regardé, il y a deux grandes familles de mécanismes. Une première famille qui fait appel aux investissements privés qu'on peut considérer comme les développements conjoints, par exemple des promoteurs privés qui peuvent payer, défrayer les coûts d'une station parce qu'ils ont un intérêt à développer un bâtiment là ou autre développement. Donc, ça, c'est des mécanismes qui vont, en fait, créer une valeur sur un terrain avec un point d'accès avec une station, et, s'il y a des promoteurs intéressés, bien, ils vont contribuer à une partie de l'infrastructure.

L'autre famille, c'est la famille qui touche plus la fiscalité municipale, au niveau des revenus de taxation à long terme, donc ce qui est pratiqué aux États-Unis, ce qu'ils appellent le «tax increment financing» ou qu'on pourrait traduire par financement par revenus fiscaux anticipés. C'est, quand une municipalité reçoit une infrastructure d'ampleur, elle estime qu'il y a une augmentation de la valeur foncière autour de cet équipement et elle peut se permettre d'anticiper, si on veut, une rentrée de taxes sur 30 ou 40 ans, donc sur la durée de financement de cette infrastructure-là. Et généralement, bon, ça tourne autour de 10 % à 20 % d'augmentation. Nous, on a chiffré l'effet de la ligne de train de Saint-Hilaire quand elle a été mise en service, et on était autour de 13 % dans un rayon de 500 mètres. Donc, 13 % de la valeur foncière, il y a eu un gain de 13 % de la valeur foncière autour des gares. Dans le cas d'un métro ou dans le cas d'un système léger sur rail, ça peut être beaucoup plus élevé parce qu'on est en milieu urbain, c'est plus structurant.

Donc, ça, c'est les deux familles qu'on est en train de regarder. Il y a aussi une famille de mécanismes utilisée aux États-Unis qui touche la taxation, la taxe d'amélioration locale, au gré de nos études, qui est apparue moins intéressante dans le contexte du Québec parce que les villes s'appuient beaucoup sur la taxe foncière comme source de financement. Et donc c'est le mécanisme qui apparaissait le moins intéressant dans le contexte du Québec, mais qui est aussi utilisé aux États-Unis.

Donc, si on peut résumer, c'est vraiment soit un apport d'argent supplémentaire qui vient de développeurs d'un développement urbain, soit une mesure qui est davantage fiscale qui permet à la municipalité de financer une portion du projet à long terme.

• (11 h 20) •

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

M. Leitão : Merci beaucoup. Donc, ça, ce sont des choses que, bon, vous regardez déjà et qu'ailleurs dans le monde, évidemment, tous les opérateurs et développeurs de régimes de transport en commun regardent ce genre de méthode de financement.

Peut-être juste pour répondre un peu... Plusieurs choses qui ont été dites ici avant sur la nécessité même d'aller de l'avant avec ce type de projet là parce que peut-être que, dans la région de Montréal, il n'y aurait pas assez d'achalandage pour ce type de développement. Est-ce que vous pourriez nous parler un petit peu de ça? Mais, avant d'y arriver, je vais peut-être juste, qu'on se comprenne... ce que nous proposons de faire en tant que gouvernement, c'est que oui, en effet, nous prenons nos responsabilités, et donc l'initiative commence avec le gouvernement. C'est le Conseil des ministres qui détermine quel lien de transport en commun pourrait éventuellement être développé de cette façon-là. Il faut que ce soit un nouveau. Donc, ils ne vont pas commencer à prendre des morceaux existants du réseau actuel, il faut que ce soit quelque chose de nouveau et quelque chose qui soit au préalable... il y aurait un intérêt commercial. Par la suite, la Caisse de dépôt va faire ses analyses et, à la fin, elle va nous soumettre plusieurs recommandations, et ce sera alors au gouvernement de choisir ou pas. Et, si le gouvernement choisit l'option c plutôt que l'option a, et si la caisse dit : Bon, dans ce cas-là, ça ne m'intéresse pas, ça finit là. La caisse a la pleine indépendance de décider ce qu'elle veut faire et à quel terme elle va le faire si elle décide de le faire.

Une fois que l'accord final est donné, à ce moment-là le processus commence, et le gouvernement se retire complètement. Cela n'empêche pas, dans l'entente, qu'une des options pourrait comprendre non pas une subvention, mais une participation du gouvernement en tant qu'investisseur minoritaire, l'équité dans le projet pour que les tarifs puissent, justement, être à un niveau qui soit acceptable.

Mais, là où je voulais avoir votre opinion, pas nécessairement, bon, sur le mécanisme — si vous avez une opinion, bien sûr — mais sur cette question de la nécessité ou pas que ces deux projets dont on parle, que le gouvernement a identifiés comme étant potentiellement nécessaires, c'est-à-dire les SLR éventuels ou le lien avec la Rive-Sud et le centre-ville et centre-ville aéroport et l'Ouest-de-Montréal, sur ces deux projets-là, si, a priori, vous pensez que c'est nécessaire que ça se fasse, qu'il y a un intérêt, un achalandage qui pourrait justifier de tels investissements.

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

M. Girard (Nicolas) : Dans le cas, effectivement, par rapport à l'achalandage, à l'heure actuelle, dans le corridor A-10, là, centre-ville, où il pourrait y avoir un nouveau mode de transport collectif sur le nouveau pont

Champlain, les études réalisées par l'AMT au niveau de l'enquête origine-destination 2013 — c'est une étude qu'on fait aux cinq ans — démontrent qu'il y a actuellement un achalandage au niveau du transport collectif sur ce corridor-là de 24 000 déplacements en période de pointe du matin dans les deux directions, et, selon les prévisions du ministère des Transports, en 2031 on estime qu'il pourrait y avoir 30 000 déplacements. Et actuellement, nos prévisions d'achalandage pour un mode, par exemple, de système léger sur rail, selon les études qu'on a réalisées, on parle qu'il y a un potentiel de 40 000 déplacements en période de pointe du matin entre 6 heures à 9 heures pour les deux directions, donc c'est clair que c'est un corridor qui est extrêmement important.

Actuellement, vous avez un déplacement sur deux sur le pont Champlain qui se fait en transport collectif. Donc, c'est un corridor qui est appelé à croître au cours des prochaines années. Et, dans le cadre du mandat qui avait été confié par le gouvernement du Québec, l'AMT a étudié trois types de modes pour répondre à ce besoin-là. Ce sera évidemment, une fois que le projet de loi sera adopté par l'Assemblée nationale, ce sera à la caisse de déterminer quel mode il recommandera au gouvernement du Québec, mais il y a trois modes qu'on a étudiés. Que ce soit un système rapide par bus, un système léger sur rail ou encore un tram-train, c'est trois modes que nous avons étudiés dans la grande famille des SLR pour répondre à ces besoins-là, et ce sera ultimement... nous allons transmettre à la Caisse de dépôt le résultat de nos études et de nos analyses, puis ce sera à la caisse de trancher.

Quant au volet qui porte sur l'Ouest-de-l'Île, vous savez qu'il y a une croissance démographique importante dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Il y a également plusieurs travaux dans ce corridor, il y aura également le nouveau Turcot, il y aura des travaux échangeur Saint-Pierre. Donc, c'est un secteur où il y a des besoins importants. Il y a également des besoins, au niveau de l'aéroport de Montréal, de mieux desservir ses clients et ses voyageurs. Donc, il faudra trouver un projet. L'AMT avait retenu, là, trois scénarios qu'elle étudiait : d'abord, un SLR long, il y avait un système de trains également ou un système de bus. Nous étions rendus à l'étape de lancer un bureau de projet, mais, suite à l'entente entre la caisse et le gouvernement du Québec, nous avons suspendu, là, nos travaux en janvier dernier. Donc, ce sera à la caisse de poursuivre les études et les analyses sur ces corridors.

M. Leitão : Très bien.

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

M. Leitão : Merci beaucoup. Je ne sais pas, les collègues, si vous avez des questions.

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

M. Habel : Bon matin.

Le Président (M. Bernier) : La parole est à vous.

M. Habel : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, je ne vais pas vous sensibiliser face à la nécessité de mettre des bornes électriques dans la gare Sainte-Rose, rassurez-vous. Mais permettez-moi quand même de poser une légère question avant de parler de captation immobilière de la plus-value. Vous avez parlé de duplication des titres et d'uniformisation des titres. J'aimerais juste avoir votre opinion par rapport au fait que le tarif, de Laval à Montréal, pour le métro est plus cher que de Montréal à Laval. Trouvez-vous ça normal que le tarif ne soit pas uniformisé le long du tronçon?

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

M. Girard (Nicolas) : Bien, écoutez, nous avons fait une intégration tarifaire en 2007 à l'Agence métropolitaine de transport qui a donné huit zones tarifaires, 700 titres dans la région. Évidemment, je ne vous cacherai pas qu'on souhaiterait aller beaucoup plus loin. Pour cela — comme je vous indiquais au début de ma présentation, il y a 83 municipalités, 15 organismes de transport — pour modifier et changer le système, il faut être capable de créer un consensus métropolitain. Ça pose un défi qui est important, mais clairement je peux vous dire que les clients qui utilisent soit le métro, le train ou l'autobus dans la région — et l'AMT a l'habitude de tenir des consultations publiques à chaque année auprès des clients pour avoir leurs commentaires sur la qualité de nos services et les améliorations à apporter — le premier commentaire qui ressort, c'est la nécessité de simplifier la tarification métropolitaine, et c'est pour ça que, dans notre mémoire, on a notamment indiqué qu'avec l'arrivée d'un nouveau joueur qui est la Caisse de dépôt comme opérateur de nouveaux services de transport collectif dans la région il est nécessaire qu'il y ait une forme d'intégration tarifaire.

Je vais essayer de vous illustrer ça en vous donnant un exemple concret. Prenons un client, par exemple, qui habite Brossard, qui prend le système d'autobus léger du RTL, qui décide, par la suite, d'aller prendre le système léger sur rail réalisé par la Caisse de dépôt pour se rendre au centre-ville où vous avez un autre titre et, par la suite, qui décide de se rendre au centre-ville et qui doit prendre le métro pour, par la suite, se rendre à son lieu de travail. Vous vous retrouvez, là, avec trois modes différents...

M. Habel : C'était simplement une légère question par rapport... Par exemple, entre Cartier et Henri-Bourassa, il y a simplement une rive qui sépare.

M. Girard (Nicolas) : Oui, mais ce que je veux dire, c'est qu'on peut réviser au niveau de la...

M. Habel : Vous avez une volonté d'uniformiser.

M. Girard (Nicolas) : On veut réviser les zones tarifaires, c'est clair, parce que le système, actuellement, il est complexe, et je pense qu'il y a une volonté des clients de le réviser, vous avez tout à fait raison.

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

M. Habel : Oui, merci. Donc, je vais tomber dans l'autre question, qui était la captation immobilière de la plus-value. Trouvez-vous que c'est un moyen qui est justifié pour rentabiliser les nouveaux projets qu'on veut mettre sur la table?

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

M. Desjardins (Ludwig) : Oui. Les mécanismes varient, comme je l'ai expliqué. Ça peut être justifié dans la mesure où il y a un intérêt d'un investisseur privé, par exemple, qui veut construire une station ou autre. Je vais vous donner l'exemple à Boston, l'exemple récent. Le long du train de banlieue, il y a la compagnie New Balance qui fait des vêtements de sport et souliers, qui a un siège social le long d'un axe majeur, et ils voulaient une station, et ils ont décidé de défrayer les coûts de 15 millions pour construire la station parce que ça leur permettait d'avoir un accès direct à leur siège social, valoriser les terrains. Donc, ça, c'est une forme de plus-value parce qu'on a créé une accessibilité à un site, et il y a un développeur privé qui était intéressé à payer une station. C'est un cas de figure. Dans d'autres cas, ça peut plus être un mécanisme qui touche la fiscalité, mais l'important, c'est que ça soit gagnant-gagnant des deux... à la fois public et le partenaire privé.

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

M. Habel : Parfait, merci.

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Vous savez qu'en vertu du projet de loi la Loi sur l'Agence métropolitaine du transport ne s'appliquerait pas à une infrastructure de transport collectif qui est visée par le projet de loi. Pouvez-vous nous dire qu'est-ce que cela implique?

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

• (11 h 30) •

M. Bergeron (Daniel) : Oui. A priori, deux éléments. La caisse, comme il est rédigé, le projet de loi — et c'est parfait — est très autonome dans l'exploitation et la réalisation de son projet. Par contre, il y a une opportunité pour la caisse qui pourrait être permise par la loi sur l'AMT, par exemple l'intégration tarifaire d'un organisme comme l'AMT où notre successeur, puisque c'est d'actualité, pourrait créer un système d'intégration tarifaire qui pourrait être profitable à la caisse. Même chose pour les rabattements par autobus, amener les gens... donc réorganiser les services en périphérie ou voisins de l'infrastructure apportée par la caisse pour, entre guillemets, les forcer à se rabattre par des incitatifs financiers ou par des leviers réglementaires. C'est actuellement dans notre loi, mais, comme la caisse n'est pas assujettie à notre loi, il y a une entente à convenir entre un organisme comme l'AMT, qui a des pouvoirs de, je vous dirais, contribuer à la rentabilisation d'un investissement important comme celui de l'axe SLR par la caisse, et l'investisseur qui est la caisse. Il faudrait que ces pouvoirs-là soient transférés à l'organisme qui va nous succéder pour assurer une bonne intégration des services au profit du SLR, mais aussi au profit de la clientèle qui va devoir transiter par plusieurs modes.

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

M. Girard (Nicolas) : Donc, si je résume, ce qu'on pense qui est pertinent, c'est qu'il y ait une intégration du service et une intégration tarifaire pour assurer le succès de ce projet, de cette entente entre le gouvernement du Québec et la caisse. Parce que je vous donne un exemple, lorsqu'on crée un nouveau système de transport collectif sur l'axe A10—Champlain, qui pourrait être, par exemple, un système léger sur rail, il y a actuellement des autobus qui transitent sur ce même corridor-là. Donc, si les autobus, dorénavant, ne transitent plus sur le corridor, mais se rabattent à des stations de ce nouveau mode là, il faut qu'il y ait des incitatifs financiers pour faire en sorte que ces autobus-là choisissent de se rabattre au mode lourd, et donc il faudra qu'il y ait des incitatifs et une coordination entre les opérateurs existants et le nouvel opérateur, qui sera la Caisse de dépôt, pour assurer le succès de ce nouveau mode. C'est un peu le sens des propos de mon collègue.

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

Mme de Santis : Alors, si je comprends bien, il faudrait alors que la caisse fasse des ententes pour réaliser cela.

M. Girard (Nicolas) : Voilà, exactement.

M. Bergeron (Daniel) : Ça fait partie des recommandations du mémoire qu'on soit partie prenante aux ententes.

Mme de Santis : Alors, je comprends mieux vos recommandations. Merci. Est-ce que vous prévoyez des problèmes liés à l'intégration des tarifs? Est-ce que c'est possible d'arriver à une entente?

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

M. Girard (Nicolas) : Bien, écoutez, la volonté du gouvernement du Québec, la volonté de l'Agence métropolitaine de transport, c'est de simplifier la tarification dans la région. Ce que nos études démontrent... Et je vous ramène en arrière, auparavant, avant l'intégration tarifaire de 2007, un client, par exemple, qui prenait un service d'autobus à Longueuil, arrivait au métro, et il y avait un nouveau système tarifaire, il devait donc changer de titre. Et, lorsqu'il y a, je vous dirais, une rupture entre les modes au niveau des tarifs, ça a un effet sur l'achalandage. Donc, il faut éviter... le moins possible d'avoir, je dirais, des ruptures entre les modes au niveau des tarifs parce que ça a un impact souvent négatif au niveau de l'achalandage. Donc, il faut travailler à favoriser une meilleure intégration tarifaire pour que quelqu'un qui décide d'utiliser un mode x ou y puisse utiliser différents... que ce soit le métro, le train ou l'autobus, donc il faut favoriser l'intégration. Pour nous, c'est pour ça qu'on indique dans le mémoire que, pour nous, c'est une des conditions de succès de cette entente, faciliter l'intégration tarifaire. Je ne sais pas si, Daniel, tu veux compléter.

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

M. Bergeron (Daniel) : Oui, une autre dimension. Admettons que la caisse accepte de voir ses tarifs intégrés avec l'ensemble de la région métropolitaine, c'est aussi synonyme d'une certaine perte de contrôle de revenus tarifaires, puisqu'elle ne maîtriserait pas l'ensemble de ses tarifs. Donc, on déplace une partie du risque commercial vers l'autorité régionale plutôt qu'uniquement vers la caisse. La caisse a deux grands risques avec le projet, le risque de réalisation sur les coûts... gérer ses coûts de construction et d'exploitation. Il y a un risque commercial aussi face aux revenus tarifaires, donc, dans, encore là, les ententes à prévoir entre les parties prenantes, la gestion du risque d'affaires sur l'achalandage, donc les revenus tarifaires, qui est une dimension importante. Entre autres, dans les exemples qu'on a cités, à TransLink, à Vancouver, c'est une partie qui est très bien encadrée.

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

Mme de Santis : Vous avez dit clairement que vous êtes prêts à partager vos études liées au nouveau projet avec la caisse. Est-ce que vous avez déjà eu des discussions avec la caisse là-dessus ou c'est maintenant que vous faites votre offre?

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

M. Girard (Nicolas) : Nous, on a sollicité une rencontre avec nous, il y a eu une rencontre, mais il y a un débat à l'Assemblée nationale, il y aura éventuellement une loi qui sera adoptée, et on a offert notre collaboration à la caisse, une fois que la loi sera adoptée par les parlementaires. Je peux vous dire qu'au niveau du bureau de projet pour trouver un nouveau mode de transport collectif sur l'axe A-10/centre-ville nous avons déjà neuf études qui sont complétées, neuf autres qui doivent l'être, et on a l'intention, là, de collaborer pour assurer une transition structurée et ordonnée entre l'AMT et la caisse pour favoriser les conditions de succès. Et, à ce jour, là, c'est 19 millions de dollars qui ont été dépensés par le bureau de projet, donc je pense qu'autant les contribuables que les épargnants veulent s'assurer qu'il y ait une forme de continuité, de transition qui soit structurée et ordonnée, puis c'est le souhait de l'AMT, et c'est le souhait de la caisse également.

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

Mme de Santis : Vous avez eu l'expérience du Train de l'Est, est-ce que vous allez peut-être partager cette expérience avec la caisse, quoi faire, quoi ne pas faire?

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

M. Girard (Nicolas) : Oui. Bien, d'abord, on a fait un diagnostic, puis ça a été largement documenté, et nous le partageons actuellement avec nos équipes aussi qui travaillent sur d'autres projets, que ce soit l'équipe du bureau de projet sur le prolongement de métro, l'équipe qui va réaliser le SRB Pie-IX. Donc, ces expériences-là, nous, on est prêts à les partager avec l'ensemble de nos partenaires.

Mais je vous rassure, Mme la députée, qu'au niveau de la ligne Mascouche on a redressé la barre. La commande du gouvernement du Québec en janvier 2012, c'était de respecter l'enveloppe de 671,4 millions pour le budget de la ligne Mascouche, ce sera respecté, et de ne pas... Et on avait une enveloppe de 90 millions qui était à notre disposition au niveau d'une provision pour les risques, et je vous annonce que l'AMT n'aura pas besoin de la totalité de l'enveloppe de risques. Et le gouvernement du Québec nous avait également demandé de mettre en place des mesures d'optimisation de 43 millions de dollars, nous les avons toutes livrées, et le train roule depuis le 1er décembre dernier. Donc, il y a eu un redressement

important au niveau de l'équipe de direction puis de l'administration de l'AMT sur la gestion de ce projet-là. Maintenant, on ne peut pas recréer l'histoire, on ne peut pas remettre le dentifrice dans le tube, mais il y a des efforts importants qui ont été faits pour redresser la barre.

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

M. Marceau : Oui. Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Girard...

M. Girard (Nicolas) : Bonjour.

M. Marceau : ...toutes les personnes qui vous accompagnent. Bien, tout d'abord, merci pour votre mémoire, là, que je viens de survoler, de lire. Avant d'aller au coeur de vos recommandations, je lisais la mission qui est la vôtre à la première page, qui est de... Je le lis, là, la deuxième ligne : «Elle a pour mission — donc, l'AMT — d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.» Et, si j'avais mis en dessous la mission de la Caisse de dépôt, vous auriez pu y constater que cette mission, c'est celle de faire fructifier les avoirs des déposants et de contribuer au développement économique du Québec. Et je ne vais pas vous demander de répondre à ce que je dis, là, je veux simplement que vous sachiez que, quant à moi, lorsqu'on a la mission que vous avez — et c'est une mission assez équivalente, je dirais, à celle des sociétés de transport qui oeuvrent sur le territoire québécois — puis qu'on compare ça, donc, à la mission de la caisse, qui est celle de faire fructifier le rendement des déposants, on se doute bien que les principes qui vont guider les dirigeants dans l'établissement des tarifs ne seront pas les mêmes.

Et cela me semble assez clair et assez net, ce qui fait que je réitère au ministre qu'il va falloir introduire des balises dans l'établissement des tarifs parce que, quand on veut maximiser l'achalandage, évidemment on va choisir des tarifs aussi faibles que possible dans la mesure où ils permettent de couvrir les coûts, dans la mesure où ils permettent d'assurer une certaine santé financière à l'organisation qu'on dirige, alors que, quand on veut avoir un rendement le plus élevé possible, évidemment le fait que beaucoup de gens utilisent le transport en commun ou pas, c'est simplement un outil ou un chemin vers plus de rendement, ce n'est pas un objectif en soi. Je m'arrête là, puis je ne vous demande de commenter. Ce n'est pas votre rôle, de toute façon, de commenter ça, je pense.

La semaine dernière, on a eu le maire du Québec qui est venu nous parler de... Puis c'est intéressant, il nous parlait, donc, de lignes ou... Comment il appelait ça, des... On va appeler ça des lignes, des lignes, là, qui étaient payantes dans un réseau de transport, puis d'autres qui l'étaient moins. Et puis vous avez un peu évoqué ça, vous avez parlé de rabatement vers le projet de la Caisse de dépôt. Question peut-être très simple, c'est : Pensez-vous qu'il existe des lignes qui sont payantes à Montréal, qui, en tant que telles, là, sont payantes puis qui permettraient, là, de faire de l'argent pour un entrepreneur privé qui les opérerait?

• (11 h 40) •

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

M. Bergeron (Daniel) : Comme élément de réponse, je vous dirais, le ratio d'autofinancement, donc la contribution des revenus tarifaires sur les coûts d'exploitation, en moyenne, dans la région de Montréal, c'est à peu près 50 %. Donc, le transport en commun fait ses frais à 50 %, à peu près. C'est variable, évidemment. Si vous prenez un réseau d'autobus de périphérie, on peut descendre à 30 % pour les petits réseaux. Pour le réseau du métro, j'isole le métro de la STM spécifiquement, on va être à peu près à 80 %. On voit donc qu'il y a une... Le SLR risque d'être dans cette gamme-là de services, service cloisonné au niveau de service, fort achalandage dans un... qui opère en site propre, vraisemblablement des chiffres autour de 70 %, 80 % à terme. On a une croissance d'achalandage qui, habituellement, dure cinq ans, et c'est ce qu'on observe à peu près partout dans le monde. On n'est pas dans le contexte asiatique, où la poussée économique est tellement forte que les transports collectifs font leurs frais là-bas, mais, ici, si j'y vais en termes de familles d'infrastructures, on est probablement dans ces eaux-là.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Marceau : Merci. Fort intéressant. Ce qui fait que, si je vous enlève le métro, vous perdez, d'une certaine façon, votre vache à lait, la vache à lait pour le reste du réseau. La vache à lait sort de vos actifs, puis vous vous retrouvez à vivre avec seulement du 30 % ou du 50 %, comme vous le disiez, là. Donc, il y a des lignes qui sont beaucoup moins rentables.

Dans ce contexte-là, moi, je me demandais, est-ce que vous croyez qu'il va être nécessaire pour les sociétés de transport quelles qu'elles soient qui exploiteront des réseaux en complémentarité avec les lignes qui seront opérées par la Caisse... pensez-vous qu'il va être nécessaire d'augmenter la part de financement public à ces sociétés qui vont, d'une certaine manière, faire vivre la nouvelle infrastructure payante puis qui vont devoir, elles, vivre avec des lignes qui sont moins rentables, là, tel que vous le disiez?

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

M. Girard (Nicolas) : Bien, écoutez, d'abord, notre compréhension, c'est que, dans le fond, c'est la caisse investit dans des nouveaux services. L'existant, les rôles, mandats et responsabilités, que ce soit de l'AMT, qui exploite

six lignes de trains de banlieue, et d'autres sociétés de transport ou CIT, ces lignes-là demeurent, à moins qu'il n'y ait certains services qui viennent en concurrence où il y aura un débat à avoir. Je parlais tout à l'heure dans l'Ouest-de-l'Île où, parallèlement, vous avez la ligne Vaudreuil-Hudson, les services de la STM et l'arrivée d'un nouveau service, il faudra qu'il y ait une certaine coordination parce que, d'un côté, il y a des investissements qui proviennent de l'argent des épargnants et, de l'autre, de l'investissement qui est via les contribuables, via le gouvernement du Québec. Donc, il y a un arrimage pour s'assurer que ce soit une formule gagnante autant pour le gouvernement du Québec qu'également pour la Caisse de dépôt. Et donc la caisse ne s'accapare pas des segments qui sont existants, c'est uniquement des nouveaux services, donc on va garder nos mêmes segments.

Et je vous rappelle que, nous comme agence ou les sociétés de transport, on n'a pas les mêmes objectifs. Vous y faisiez référence, la caisse, c'est un objectif de rentabilité, de rendement via ce projet-là; dans le cas de l'AMT ou des sociétés de transport, nous, on déploie nos services non pas en vue d'une rentabilité commerciale, mais davantage en fonction de l'intérêt pour les usagers et le service public. Donc, c'est des objectifs qui sont très différents, de notre côté.

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

M. Marceau : O.K. Merci. Juste pour prendre l'exemple du SLR, il y a... Puis, écoutez, là, ce sont des choses que je ne connais pas bien, là, puis vous les connaissez certainement beaucoup mieux que moi. Sur le pont Champlain, il y a un système d'autobus présentement, là, en voie propre, là, à l'heure de pointe. Je ne sais pas si c'est payant ou pas, cette ligne-là, mais je n'imagine pas que ça pourrait coexister avec un SLR. Si je reposais ma question, là, imaginons... Évidemment, on est dans le monde des si puis des hypothèses, là, mais, si ce service d'autobus là était payant ou, en tout cas, était à 80 %, puis il disparaissait à la suite de la mise en place d'un SLR, on s'entend qu'il y a quelqu'un qui perd du 80 % puis qui doit vivre avec désormais simplement du 30 % ou du 50 %. Est-ce que c'est correct, ce que je dis ou...

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

M. Girard (Nicolas) : Il y a deux enjeux. Avec l'arrivée d'un mode lourd sur l'axe Champlain, avec l'arrivée d'un partenaire comme la Caisse de dépôt, il est clair qu'il faut qu'il y ait une intégration des services parce qu'actuellement le financement via les programmes d'aide du ministère des Transports a tendance à favoriser les CIT ou sociétés de transport qui déplacent leurs clients directement de leur municipalité vers le centre-ville ou le terminus centre-ville. À partir du moment où on met un mode lourd sur le même corridor, il faudra, à ce moment-là, qu'il y ait des incitatifs financiers pour que les autobus se rabattent plutôt aux stations d'un nouveau mode lourd parce que, si, à ce moment-là, l'incitatif n'est pas présent, il y aura une difficulté au niveau de la coordination des services.

Deuxième aspect, au niveau de l'intégration tarifaire, actuellement il y en a une pour la plupart des autobus qui transitent de la Rive-Sud vers le centre-ville. Advenant le cas qu'on développe un nouveau service, il faudra s'assurer qu'entre les services d'autobus existants sur la Rive-Sud et le nouveau mode lourd qu'il y ait une forme d'intégration tarifaire, qu'il n'y ait pas une rupture au niveau de la tarification parce que ça a un effet souvent négatif chez le client et au niveau de l'achalandage. Donc, ça, ce sont deux éléments, notamment deux conditions de succès, l'intégration des services et l'intégration tarifaire, deux conditions de succès de la nouvelle entente entre la Caisse de dépôt et le gouvernement du Québec.

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

M. Marceau : Parfait. Puis donc ce que je comprends, c'est que, sans dire que ça va nécessairement coûter plus cher au gouvernement pour financer les sociétés de transport existantes, mais, en tout cas, minimalement, ça va exiger qu'on revoie le mode de financement pour encourager la desserte de l'infrastructure lourde, là, dans les gares appelons-les régionales. O.K. En tout cas, merci, c'est éclairant.

J'ai une question sur le Train de l'Ouest, puis en lien avec l'aéroport, là. C'est une question que j'ai posée la semaine dernière à la coalition pour le Train de l'Ouest, ceux qui sont venus nous parler. Peut-être une question très simple — puis, si vous ne pouvez pas répondre, là, je ne vous en voudrai pas, là — en termes d'achalandage, à quoi s'attend-on? J'imagine que vous avez des prévisions là-dessus, est-ce que... En fait, peut-être, le dire autrement : Disons qu'on mettrait en place un train de l'Ouest s'arrêtant à l'aéroport, là, est-ce que vous êtes capable de nous dire quelle proportion de la clientèle proviendrait de l'aéroport puis quelle proportion viendrait des résidents, disons, de l'Ouest-de-l'Île?

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

M. Girard (Nicolas) : Oui. Alors, actuellement, au niveau de l'achalandage, là, prévu, en 2011 on enregistrait 91 000 déplacements en pointe du matin dans les deux directions. Les prévisions pour 2031 permettaient d'anticiper entre 116 000 et 120 000 déplacements en transport collectif. Si vous voulez avoir quelque chose de plus pointu concernant l'aéroport de Montréal, les données que nous a fournies Aéroports de Montréal dans le cadre de l'analyse des besoins du Plan de mobilité de l'Ouest, les déplacements en transport collectif pour la clientèle aéroportuaire, donc uniquement les voyageurs et les employés aussi exclus, sont de 750 personnes en pointe du soir entre 16 h 30 à 20 heures. On parle d'environ 1,3 million annuellement en 2011. Les prévisions d'achalandage pour 2031 se chiffraient entre 1 600 et 2 700 déplacements en transport collectif en pointe du soir. Donc, on parle entre 2,8 millions à 4,8 millions annuellement.

Et, je vous dirais, pour le comparer, là, les déplacements motorisés totaux en pointe du matin se chiffrent à environ 180 400 développements en 2011, et on prévoit environ 201 800 déplacements en 2031. Donc, il est certain

qu'il y a beaucoup plus de déplacements de clients, de passagers qui transitent de leur lieu de résidence vers le centre-ville que de voyageurs qui transitent de l'aéroport vers le centre-ville si j'avais à vous résumer, là, les chiffres que je viens de vous transmettre.

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

M. Marceau : Effectivement, les chiffres sont assez parlants, là. Non, mais c'est parce que, quand on compare au Canada Line, où l'aéroport est au bout de la ligne, alors que, nous, l'aéroport est au début de la ligne, d'une certaine façon, entre le centre-ville puis le bout de l'île, là... Non, ça pose la question du caractère vache à lait ou pas de l'aéroport dans le projet. C'est un peu ça, la question que je me pose, c'est... En fait, il y a deux conditions, il me semble, là, pour que l'aéroport devienne une vache à lait ou permette un financement croisé vers le reste de la ligne. La première condition, c'est un achalandage lourd, évidemment. Puis la deuxième, c'est la capacité de différencier la tarification, cette capacité de faire payer plus cher au touriste ou au voyageur, qui, bon, évidemment, est un peu moins sensible aux prix que celui qui prend le train à chaque matin.

Peut-être nous parler de ça, est-ce que vous croyez que, dans le contexte... Étant donné la géographie montréalaise, là, est-ce que c'est possible, vous pensez, d'avoir un tarif différencié pour les voyageurs puis pour les résidents?

• (11 h 50) •

Le Président (M. Bernier) : Rapidement, M. Girard, on doit... M. Bergeron.

M. Bergeron (Daniel) : ...pour nous éclairer. Vous parliez de Vancouver, on peut prendre aussi l'exemple de Washington. La rentabilité des deux projets ou la pérennité à long terme, il a été évalué que c'était préférable de l'intégrer aux services existants pour la clientèle citoyenne, je vous dirais, alors que, dans un milieu davantage comme Londres ou Toronto, effectivement le modèle d'affaires avec un service dédié à l'aéroport, avec un tarif premium — je pense, c'est de l'ordre d'au-dessus de 20 \$, là, pour Toronto, même chose à Heathrow — là il y a une clientèle d'affaires et une masse critique pour avoir le service premium. Mais, dans des villes peut-être davantage du niveau montréalais comme Vancouver ou Washington, l'intégration avec les réseaux locaux, si je puis dire, semble être privilégiée.

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

M. Spénard : Merci. Merci, M. le Président. Alors, à mon tour de vous souhaiter la bienvenue, M. Girard, président-directeur général, de même que vos adjoints.

Alors, j'en apprend beaucoup en vous écoutant. Vous parliez tout à l'heure... Premièrement, félicitations pour votre mémoire. Ce que je retiens, plusieurs choses, ce mémoire-là, mais il y a une chose qui m'a frappé, c'est que vous étiez en train de faire depuis 2012... vous étiez en train de faire des études. «...quatre scénarios de desserte multimodaux ont été conçus et évalués en fonction de leur cohérence avec les objectifs ciblés, les besoins à combler et la stratégie d'intervention convenue. En juin 2014, trois scénarios ont été retenus — SLR long, train, autobus — et l'AMT a alors donné le mandat de poursuivre ces travaux en vue de l'élaboration d'un dossier d'opportunité. Les travaux du plan de mobilité pour l'Ouest ont toutefois été interrompus en janvier dernier suite à l'annonce de la conclusion d'une entente avec la caisse.» Est-ce à dire que l'Agence métropolitaine de transport n'était pas au courant des tractations qui se passaient entre le gouvernement et la Caisse de dépôt pour le Train de l'Ouest et le pont Champlain?

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

M. Girard (Nicolas) : Écoutez, d'abord... comprendre le contexte, là, l'AMT, en 2012, a mis sur pied un comité avec 13 partenaires de la région métropolitaine pour répondre aux besoins dans l'Ouest-de-l'Île et également pour répondre aux besoins de l'aéroport. On a étudié différents scénarios. On en est venus à en retenir trois : le premier qui était un système léger sur rails dans l'Ouest-de-l'Île, un deuxième qui était le Train de l'Ouest et le troisième qui était un mode autobus. Il y a environ une vingtaine d'études qui ont été pilotées puis financées par l'AMT qui ont été complétées dans le cadre des différents projets, là, du Plan de mobilité de l'Ouest et du Train de l'Ouest depuis 2007, et ces études-là, je vous rassure, vont être transférées à la caisse, advenant le cas que le projet de loi soit adopté par l'Assemblée nationale du Québec. Mais donc il y aura une collaboration.

Dans le cas de votre question très précise, le gouvernement du Québec nous a avisés. Lorsqu'il y a eu une entente qui a été conclue, il y a eu une conférence de presse en janvier, on a été avisés qu'il y avait une nouvelle entente. Vous comprendrez que, dans les circonstances, l'AMT, alors que le mandat sera confié à la caisse... Nous étions rendus à l'étape de créer un bureau de projet. Compte tenu que le projet pourrait être transféré à la Caisse de dépôt, nous avons jugé, en termes de saine utilisation des fonds publics, qu'il n'était pas nécessaire de créer un bureau de projet, puisque le mandat pourrait être confié à la caisse. Dans le cas du dossier de Champlain, c'était différent parce que l'AMT avait déjà entamé des études. Au niveau du bureau de projet, il y avait eu un mandat qui avait été confié par le gouvernement du Québec.

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

M. Spénard : O.K. Vous avez parlé de la captation de la plus-value foncière et vous avez donné comme exemple 13 % de plus-value foncière sur la ligne qui se rend à Saint-Hilaire. On sait que l'évaluation foncière, à tous les trois ans,

subit des bonds faramineux au Québec, et surtout dans les villes de banlieue et dans les villes centres. Alors, quel a été le montant d'augmentation global durant ce laps de temps au Mont-Saint-Hilaire? Puis comment avez-vous fait pour évaluer que c'est 13 % spécifiquement attribué à la ligne du train?

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

M. Desjardins (Ludwig) : Oui. Alors, ce mandat-là, on l'a donné à des chercheurs en économie de l'Université Laval. C'est eux qui ont fait l'ensemble des analyses, et ils ont utilisé une approche qui venait, justement, isoler la plus-value qui était associée à l'infrastructure. Donc, sans tomber dans les détails techniques, ils comparent des zones avec des zones témoins, des zones où il n'y a pas d'infrastructure. Ça fait qu'ils sont sur des marchés immobiliers similaires. Et aussi ils vont isoler, en fait, la portion qui est l'augmentation du parc immobilier de la valeur du parc immobilier. Donc, ils vont retirer tous ces facteurs-là pour préserver uniquement dans leur modèle économique la plus-value qui est associée à l'ouverture de la ligne de train. Donc, ils ont comparé des transactions immobilières dans ces secteurs avant le train et après et, en évacuant tous les autres facteurs, ils sont arrivés à la conclusion que c'était environ 13 %, donc, du prix d'une maison qui est associé à la présence de l'infrastructure.

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

M. Spénard : M. le Président, merci. C'est parce que, moi, il y a la plus-value de la captation foncière lorsque tu es près du terminal ou de la gare. Mais la maison que c'est juste le train qui passe dans sa cour, là, est-ce qu'il y a une moins-value de la captation foncière? Est-ce que ça a été tenu en ligne de compte, ça? Parce que, moi, construire à côté d'une ligne de chemin de fer, ce n'est pas l'idéal non plus, là.

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

M. Desjardins (Ludwig) : En fait, c'est une question d'accessibilité aux services. Si quelqu'un habite à côté d'une voie ferrée sans accès, bien, effectivement, il n'y a aucune plus-value, même qu'il y a peut-être... parfois, il peut y avoir des nuisances qui jouent en défaveur de la valeur foncière. Par contre, si quelqu'un est près d'une gare, en fait son terrain, sa propriété jouit d'une meilleure accessibilité, c'est un attribut, si on veut, dans la valeur de la propriété. Et, même si la personne n'utilise pas la gare, bien, quand elle revend sa propriété, cet attribut-là reste. Donc, c'est une particularité, comme un commerce qui est près d'un grand boulevard ou d'une sortie d'autoroute va avoir une plus grande valeur qu'un commerce qui est plus isolé.

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

M. Spénard : On a parlé brièvement de... Mon confrère de Rousseau parlait de... Et ça, c'est le maire de Québec qui est arrivé avec ça, qui parlait qu'il y a des axes qui sont plus rentables que d'autres. C'est compréhensible, il y a des axes qui ont plus de passagers que d'autres. Et on est venu sur le pont Champlain, puis là, je ne le sais pas, vous m'avez peut-être ouvert quelque chose que je ne concevais pas, risque-t-il d'y avoir sur le pont Champlain deux transports collectifs : un par la Caisse de dépôt et un par l'AMT avec les autobus? Est-ce que je vous ai bien compris?

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

M. Girard (Nicolas) : L'objectif, via le bureau de projet, qui devait trouver un nouveau mode de transport collectif sur le pont Champlain... Parce qu'il faut comprendre, actuellement vous avez à peu près un autobus aux 18 secondes, en pointe, qui circule sur le pont Champlain. Alors, on ne peut pas en ajouter plus, le terminus centre-ville est à pleine capacité. Donc, il y a clairement un potentiel d'achalandage très fort pour y insérer un mode lourd. À partir du moment où on insérerait un mode lourd sur le corridor dédié au transport collectif sur le pont Champlain, le débat sera plus sur la nécessité de favoriser des rabattements vers les stations du nouveau mode lourd parce que, si on veut rentabiliser ce nouveau système, il faudra favoriser des rabattements d'autobus vers ce mode lourd.

Parce qu'actuellement vous avez neuf exploitants différents sur le pont, donc il faudra nécessairement qu'il y ait des négociations entre la caisse et ces exploitants-là pour les inciter à se rabattre aux nouvelles stations qui seront créées pour assurer le succès de ce nouveau mode lourd. Parce qu'actuellement les programmes gouvernementaux financent et incitent les transporteurs à faire un lien direct entre la municipalité d'origine et le centre-ville via du financement qui favorise cette circulation vers le centre-ville, donc il faudra établir un modèle différent qui devra être négocié éventuellement entre la caisse et les exploitants, puis je pense que tout le monde veut faire de ce projet-là un succès.

Le Président (M. Bernier) : Merci beaucoup. Merci beaucoup aux représentants de l'Agence métropolitaine de transport, M. Girard, M. Bergeron, Mme Léonard, M. Desjardins et Mme Trépanier.

Compte tenu de l'heure, je suspends les travaux de la commission jusqu'après les affaires courantes, où nous aurons l'occasion de recevoir l'aéroport de Montréal et l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec. Et les audiences se tiendront dans la salle Papineau. Je suspends les travaux. Merci.

(Suspension de la séance à 12 heures)

(Reprise à 15 h 19)

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

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

• (15 h 20) •

Nous recevons cet après-midi, dans un premier temps, l'aéroport de Montréal et, par la suite, l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec.

Alors, bienvenue aux représentants de l'aéroport de Montréal, M. James Cherry, président-directeur général, M. Philippe Rainville, Mme Christiane Beaulieu et M. Pierre Gagnon. Bienvenue à la Commission des finances publiques. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, par la suite suivront les échanges avec les parlementaires. Allez-y, la parole est à vous, M. Cherry.

Aéroports de Montréal (ADM)

M. Cherry (James C.) : Merci, monsieur. M. le ministre des Finances, Mmes, MM. les députés de l'Assemblée nationale, bonjour. Je suis James Cherry, président-directeur général de l'aéroport de Montréal. Et je suis accompagné de mes collègues : Philippe Rainville, vice-président, Planification aéroportuaire, ingénierie et entretien de l'aérogare, Christiane Beaulieu, vice-présidente, Affaires publiques et communications, et Pierre Gagnon, vice-président, Affaires juridiques.

Au nom de l'aéroport de Montréal, je voudrais d'abord remercier la Commission des finances publiques de nous accueillir aujourd'hui et de nous donner cette occasion de nous exprimer. Un peu partout dans le monde, on observe la même situation, les besoins d'infrastructures sont très grands, d'une part, et les moyens financiers des gouvernements sont très limités, d'autre part. Ces derniers s'efforcent donc de trouver des solutions pour pallier à leur manque de ressources, de s'acquitter de leurs responsabilités. Différentes formules ont été conçues et mises en oeuvre. Par exemple, vers la fin des années 80, le gouvernement du Canada a été aux prises avec les déficits grandissants, il n'avait plus de moyens d'entretenir et de développer les grands aéroports du pays. C'est dans ce contexte qu'a été élaboré un programme de cession des aéroports canadiens qui a vu le jour à Aéroports de Montréal.

Aujourd'hui, les quelque 20 aéroports du réseau national sont gérés, exploités et développés par des administrations aéroportuaires indépendantes et autonomes, lesquelles ont investi au fil des ans près de 20 milliards de dollars afin de doter le Canada d'infrastructures aéroportuaires parmi les meilleures au monde. Ici, à Montréal, nous avons investi depuis 2000 plus de 2 milliards de dollars, principalement à Montréal-Trudeau. Nos investissements sont financés entièrement par nos fonds autogénérés et par nos dettes obligataires. Nos projets sont définis en consultation avec les compagnies aériennes et ils sont réalisés de manière efficace, «on time», «on budget».

Cette approche de gouvernance aéroportuaire unique au monde a donné de très bons résultats. Ceci nous amène au projet de loi n° 38 et au financement des infrastructures de transport collectif. D'emblée, nous sommes heureux de ce nouveau partenariat entre le gouvernement du Canada et la caisse qui permettra d'accélérer la réalisation de grands projets d'infrastructure essentiels au développement du Québec. Compte tenu de la nature spéciale de la caisse, cette approche est profondément québécoise et devrait normalement relier toutes les forces vives au Québec. La caisse est extrêmement bien placée pour remplir ce nouveau rôle. Peu d'organisations ont autant de connaissances et de compétence en matière de financement de grands projets. La caisse a également une compétence reconnue internationalement en matière de développement immobilier.

Nous avons pleinement confiance dans la capacité de la caisse et au Québec à réaliser des projets dans le respect du budget et des échéanciers, car la caisse ira chercher les compétences requises ici, au Québec, et, s'il le faut, à l'extérieur. Nous comptons au Québec d'excellentes firmes d'ingénierie et de construction et nous savons construire les trains. Bien entendu, la caisse peut compter sur l'entière collaboration de l'aéroport de Montréal. La caisse aura plein accès à toutes nos études techniques et d'achalandage. Nous serons évidemment un partenaire incontournable à toutes les étapes du projet de navette.

Cela fait depuis 2002 que nous travaillons activement à ce projet de navette dans lequel nous avons investi au fil des ans quelque 4 millions de dollars en études et 40 millions en travaux liés à la future gare à l'aéroport Montréal-Trudeau. Nous y croyons plus que jamais. La caisse ne part pas de zéro, puisque notre projet, connu sous le nom de SLR de l'Ouest ou SLRO, est déjà passablement avancé et qu'il existe un consensus autour de ce projet conçu pour assurer une desserte optimale de l'aéroport et de l'Ouest-de-Montréal. Soulignons que le SLRO a été développé en collaboration avec Infrastructure Québec et la STM et qu'il a été analysé et validé par le Plan de mobilité de l'Ouest. Sur cette base, il est possible d'avancer, et une mise en chantier vers 2020 est tout à fait possible. Mais il n'y a pas plus de temps à perdre.

Dans notre mémoire, nous avons amplement démontré le besoin d'une navette entre l'aéroport et le centre-ville, ainsi que les bénéfices du projet SLRO. Il suffit de regarder un peu ce que d'autres aéroports font pour s'en convaincre. Il faut savoir que l'aéroport joue un rôle crucial dans l'économie, et ce qui est bon pour l'aéroport est bon pour Montréal. Il faut aussi avoir de la vision. Dans 20 ans, Montréal-Trudeau accueillera près de 25 millions de passagers par an, 10 millions de plus qu'aujourd'hui.

Certes, les besoins en transport collectif de l'aéroport et de l'Ouest-de Montréal n'iront pas en diminuant. Il n'y a aucun doute, le SLRO sera encore pertinent dans 20, 30, 40 ou 50 ans. Dans notre mémoire, nous suggérons d'élargir encore plus notre champ de vision pour considérer sérieusement une intégration des deux projets de SRL, celui

de l'Ouest-de-Montréal et celui de la Rive-Sud. Le nouveau partenariat avec la caisse présente, en fait, une opportunité unique et tout à fait emballante de réaliser les deux projets de SLR d'une manière intégrée avec le même matériel roulant. En combinant les deux projets, on créerait un nouveau réseau qui serait beaucoup plus grand que la somme de ses deux composantes. Un tel réseau relierait la Rive-Sud au coeur de l'Ouest-de-l'Île en passant par le centre-ville et l'aéroport avec des arrêts possibles à l'île des Soeurs, à la Cité du multimédia, au Marché Atwater, à Lachine, etc.

Et l'effet net de tout ceci sera un accroissement de l'intermodalité et l'achalandage du système. L'accessibilité de l'aéroport sera grandement améliorée, et les gens de la Rive-Sud seront moins enclins à aller prendre leur avion à Plattsburgh. Selon nos chiffres actuels, plutôt conservateurs, le SLRO générerait un achalandage de 60 000 passagers par jour. En ajoutant l'achalandage approximatif du SLR de la Rive-Sud, on arrive facilement à 130 000, soit plus que la Canada Line à Vancouver, et ça, sans compter l'effet de synergie. Le potentiel est majeur.

Autre fait important, la combinaison des deux projets pourrait aussi donner lieu à des économies d'échelle substantielles tant à l'étape de réalisation qu'à celle de l'exploitation. Entre autres, selon nos experts, les coûts d'infrastructure de SLRO seraient grandement réduits en convertissant le terminus centre-ville en station intermédiaire. Ce serait franchement dommage de passer à côté d'une telle opportunité. Si, comme société, nous croyons dans le transport collectif, dans l'électrification des transports, dans l'urbanisation durable et verte, c'est le moment de le prouver.

Nous sommes tous conscients qu'un tel projet va demander un effort financier considérable, mais, une fois l'infrastructure en place, un SLR coûte relativement peu cher à exploiter. Les trains, si bien entretenus, ont une durée de vie très longue. Ils fonctionnent à l'électricité, et ça, au Québec, on en a. L'opération peut être automatisée comme celui de la cas... le cas de la Canada Line à Vancouver.

D'autre part, il faut regarder les bénéfices environnementaux et autres que le projet va entraîner, notamment en décongestionnant le réseau autoroutier et le centre-ville. Un service de qualité, un réseau multimodal efficace et susceptible de générer de l'achalandage en attirant la nouvelle clientèle. De plus, la navette aéroportuaire va pouvoir exiger une tarification supérieure. Nos études d'achalandage de qualité Investment Grade nous indiquent que les gens sont prêts à payer plus pour un service adapté. Déjà, ils paient 10 \$ pour un service d'autobus non optimal.

À Toronto, la nouvelle navette Union Pearson va demander jusqu'à 27 \$. La navette aéroportuaire va non seulement se traduire par une amélioration du service à la clientèle, mais permettra également de reporter ou d'éviter certains investissements, notamment au niveau des débarcadères et des stationnements. Outre les investissements déjà consentis, nous vous disons aujourd'hui que nous sommes prêts, en contrepartie, à participer au financement de la portion de projet qui se trouve sur le territoire aéroportuaire. Nous sommes aussi d'avis que les trois paliers du gouvernement ont chacun une contribution à faire pour la mise en place de l'infrastructure, car ils bénéficieront des retombées du projet.

Selon nous, le coût d'infrastructure ne doit pas être défrayé uniquement par les usagers. Au niveau fédéral, il existe des programmes et des enveloppes pour les projets d'infrastructure où il sera possible d'aller puiser. Rappelons que le PPP Canada était prêt à contribuer substantiellement au projet de SLRO. Il lui suffirait de modifier les règles et de faire preuve de flexibilité. Mais, d'autre part, rien n'empêche aussi que les projets appelés à être réalisés en vertu du nouveau partenariat public-public soient structurés de manière à pouvoir être admissibles aux programmes fédéraux. En effet, il serait dommage de se priver de fonds fédéraux pour des questions de structure ou de nomenclature.

Au niveau provincial, les sommes qu'autrement il serait requis de mobiliser pour un terminus d'autobus au centre-ville et des voies réservées, entre autres, pourraient être réaffectées au financement de l'infrastructure du SLR. Et que dire des économies de fonctionnement pour la STM, l'AMT et la CIT. La caisse doit impliquer aussi tous les autres intervenants, en particulier les partenaires opérationnels que seront la STM et la CIT, ainsi que tous les autres organismes qui contribueront concrètement et activement au projet. Bref, il ne faut pas penser que la caisse sera seule à réaliser et financer les infrastructures de transport collectif. En plus d'ADM, le gouvernement, les partenaires, elle pourra aussi compter sans doute sur l'apport de promoteurs immobiliers qui profiteront des plus-values foncières créées par ce projet.

• (15 h 30) •

Le Président (M. Bernier) : Je vous invite à conclure, monsieur.

M. Cherry (James C.) : Si tout le monde met l'épaulé à la roue, les projets vont se réaliser de manière efficace, et tous vont en bénéficier, y compris les déposants de la caisse. Ce sera un succès, nous en sommes convaincus. Je vous remercie.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. Cherry, de votre présentation. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Leitão : M. le Président, merci. Merci, M. Cherry, Mme Beaulieu, M. Rainville et M. Gagnon. Merci d'être là. J'ai trouvé votre présentation très intéressante, très, très utile dans le contexte de ce que nous sommes en train de faire ici. J'ai plusieurs questions, donc je vais y aller un peu vite parce que je ne veux pas prendre tout le temps. Mais j'ai plusieurs choses que j'aimerais souligner et j'aimerais que vous puissiez souligner en commençant, tout d'abord, pour dire que je prends bien note de votre offre de collaboration avec la caisse si ce projet de loi est adopté. Donc, oui, j'ai très bien... tout ça, et ce sera très utile.

Ma première question, si vous pouvez peut-être nous parler un petit peu du modèle d'Aéroports de Montréal parce que ça aussi, à l'époque, si je me rappelle bien, moi, ce n'était pas nécessairement évident. On parlait aussi... on disait toutes sortes de critiques : Oh! c'est différent. Le gouvernement se désengage, comment on va gérer tout ça? Et puis, bon, la situation aujourd'hui, il me semble que c'est un succès incroyable. Juste la semaine dernière, j'étais à New York, et il y a quand même... quand même, la Guardia sait ce que c'est avec un modèle traditionnel, et Aéroports de Montréal, c'est un petit peu différent, n'est-ce pas? Alors, si vous pouvez peut-être nous faire part un peu de votre expérience

quand ce nouveau modèle a été proposé, les critiques qui lui étaient faites et puis comment vous avez réussi quand même — quand je dis vous, je parle des 20 aéroports canadiens — à vraiment livrer un modèle qui, à son époque, était innovateur et qui a très bien fonctionné.

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

M. Cherry (James C.) : En fait, comme vous le savez, M. le ministre, le modèle sans capital-actions, en fait c'est une société à but non lucratif. Toutes les recettes de l'aéroport sont réinvesties dans l'aéroport. En fait, c'est ce qu'on appelle un cercle fermé, mais, en fait, nous avons une franchise d'exclusivité pour l'aviation dans un rayon de 100 kilomètres autour de Montréal, et, avec ça, on peut justifier d'une cote de crédit de A moins... en fait, A plus maintenant, mais au début A moins, mais graduellement nous avons augmenté. Mais, en fait, nous avons utilisé cette capacité-là d'emprunter assez d'argent, et notre revenu aujourd'hui, c'est... en fait, nos investissements sont portés par des obligations, mais aussi par le «cash flow» généré par les opérations de l'aéroport.

Un tiers de nos revenus sont... les sources de ça, c'est les frais d'aviation comme les frais d'atterrissage. Un tiers, c'est les revenus commerciaux comme... Une autre portion, les boutiques hors taxes, le stationnement, et tout. Et le troisième tiers, c'est les frais chargés directement aux passagers. Mais on génère à peu près 200 millions par année en termes d'EBITDA, et la moitié de ça, c'est le service de la dette. L'autre moitié, c'est réinvesti dans l'aéroport annuellement.

C'est un modèle qui existe partout au Canada. Ce n'est pas juste Montréal, c'est tous les aéroports canadiens qui utilisent le même modèle. Il n'y a pas d'actionnaires, il n'y a pas de dividendes. Les membres du conseil sont désignés, en fait, ou nommés par... deux par le gouvernement du Canada dans notre cas, un par le gouvernement du Québec, trois à cinq, cependant la situation, par les municipalités, deux par les transporteurs et trois par la chambre du commerce. En fait, ça, c'est le modèle de gouvernance que nous avons retenu. En fait, ça fonctionne très bien. Nous sommes toujours réglementés par le gouvernement du Canada, surtout en termes de... Toute l'aviation civile est réglementée par le gouvernement du Canada, mais il n'y a aucune réglementation économique.

M. Leitão : Très bien. Merci beaucoup. Merci beaucoup, M. Cherry. Donc, il n'y a pas de subvention gouvernementale...

M. Cherry (James C.) : Zéro.

M. Leitão : ...à l'opération. Donc, ça peut se faire. Vous avez mentionné aussi les revenus commerciaux, très intéressant, bien sûr, et qui peut s'appliquer dans d'autres domaines.

Mais, là où je voudrais peut-être aussi parler un petit peu, c'est du mécanisme de fixation des tarifs. Donc, ce que vous chargez, que ce soit au transporteur ou que ce soit au voyageur, quel est le processus que vous suivez pour établir ces tarifs-là?

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

M. Cherry (James C.) : En fait, dans le cas des transporteurs, c'est effectivement en négociation avec eux, c'est «fixed», basé sur les prix de marché. En fait, c'est un marché... Malgré le fait que nous avons l'exclusivité autour de Montréal, il y a beaucoup d'aéroports en concurrence, ce n'est pas loin non plus. Et, si nous ne sommes pas réalistes dans nos «expectations» en termes de tarification, les vols et les gens vont aller ailleurs, et, en fait, c'est pour ces raisons que nos tarifications sont fixées en fonction du marché, en fait, et ce que le marché peut accommoder dans les prix.

Dans le cas du... la tarification passagers, c'est une fonction encore du... c'est typique de... les autres aéroports canadiens chargent ce qu'on appelle une FAA, le «range» de 20 \$ le passage ou jusqu'à 35 \$, mais nous sommes en plein milieu, à 25 \$. Mais, en fait, c'est en fonction de ce qu'on estime sont les coûts pour traiter les passagers à l'intérieur de notre terminal.

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

M. Leitão : Très bien, merci beaucoup. Et, en effet, les nouveaux terminaux qui ont été financés, et donc le... Je pense que les passagers peuvent bien noter la qualité de l'infrastructure telle qu'elle est. Peut-être un dernier mot — enfin, de mon côté — sur une chose aussi, il me semble, qui est très importante, et c'est donc le rôle économique de l'aéroport. Donc, du fait que c'est un pôle de développement économique, ce n'est pas seulement pour le transport des passagers, donc, le trafic, on présume que le trafic, c'est non seulement les passagers qui vont et qui viennent, mais il y a aussi des personnes qui travaillent à l'aéroport ou travaillent à côté de l'aéroport. Donc, comment vous voyez le rôle économique d'un aéroport comme l'aéroport Trudeau-Montréal et, donc, la nécessité d'avoir des liens de transport efficaces?

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

M. Cherry (James C.) : Bien, c'est une bonne question parce qu'on vient de faire une étude — et on fait des études tous les trois ans, à peu près, des impacts économiques de notre aéroport, en fait — et les faits saillants de ce rapport-là, il y a à peu près 27 000 emplois directs reliés à l'aéroport, à Dorval. Si on prend toujours les intérêts qu'il induit, on parle d'à peu près 55 000 emplois qui sont affectés par l'aéroport. Excusez-moi, je ne trouve pas les chiffres. En termes de

contribution du PIB du Québec, ça lève à peu près 5,5 milliards par année, la contribution de l'aéroport à l'économie du Québec. En fait, en plus, il y a à peu près 40 millions annuels à la ville de Montréal en termes de taxes municipales. Mais, en termes d'autres taxes et pour le gouvernement du Québec, c'est un total de juste en bas d'un milliard annuel en termes de recettes, retombées pour le gouvernement du Québec. Mais on peut partager une copie de ces rapports avec vous, avec votre ministère si vous avez...

Le Président (M. Bernier) : Je vous invite, M. Cherry, à le faire parvenir au Secrétariat de la Commission des finances publiques, qui va s'occuper de le distribuer aux membres de sa commission.

M. Cherry (James C.) : Très bien. Merci, monsieur...

M. Leitão : Une dernière question, les collègues, et puis je vous laisse aller. Ça, c'est plutôt une question d'intérêt personnel, puisque j'habite pas loin de l'aéroport. Non, ce n'est pas au niveau du bruit, non, ce n'est pas ça. Mais quelle est votre opinion? Comment vous pouvez expliquer — parce que moi, je ne trouve pas d'explication — qu'ADM réussit à moderniser et à construire un terminal, et ça se fait... et l'accès à l'aéroport, le cercle Dorval, là, cette affaire-là, on est encore rendu presque au XIXe siècle, là?

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

• (15 h 40) •

M. Cherry (James C.) : C'est une excellente question, mon cher monsieur. En fait, c'est une de nos frustrations, comme vous pouvez constater. Non, en fait, je pense que nous avons engagé des bonnes personnes et nous avons traité nos projets et tous les gens qui gèrent nos projets avec la même façon. C'est très important de réaliser le projet à l'intérieur des budgets et très important à l'intérieur de l'échéancier. Nos gens sont... Il faut admettre, notre amélioration est basée sur les résultats. Et, si nous avons réussi, c'est à cause du fait que nous avons fixé des budgets et nous avons fixé des échéanciers que nous avons respectés, et c'est la façon que nous avons géré notre département depuis le début.

M. Leitão : D'accord.

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

M. Leitão : Merci, monsieur.

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

M. Leitão : ...que monsieur...

Le Président (M. Bernier) : Oui, vous avez une autre question? Oui.

M. Leitão : Non, non, monsieur voulait peut-être...

M. Rainville (Philippe) : ...aussi la supervision...

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

M. Rainville (Philippe) : La supervision de notre conseil d'administration, évidemment, hein? Nous sommes des employés, nous sommes... Comme James l'expliquait, nous sommes rémunérés en fonction des résultats que nous produisons, donc à temps, sur les budgets, ça va de soi. Sinon, bien, je pense que notre conseil d'administration va vite prendre soin de nous.

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

Mme de Santis : Merci, M. le Président. Bienvenue. Ça a été très intéressant, entendre ce que vous avez à dire sur le projet. J'aime beaucoup votre passion pour le projet, c'est évident. Je me souviens — et ça démontre mon âge — quand on parlait de construire l'aéroport de Mirabel, on parlait d'un train entre Montréal et Mirabel, et Dieu sait que, si c'était construit, Mirabel aurait eu un autre sort.

Vous avez mentionné Union Pearson Express, qui va être le lien entre le centre-ville de Toronto, et l'aéroport de Toronto, et d'autres endroits aussi. Pouvez-vous nous expliquer un petit peu comment fonctionne ce projet-là? Ça va être en opération bientôt, mais je ne crois pas qu'ici on connaît très bien ce projet parce qu'on connaît plutôt le projet de Canada Link à Vancouver.

M. Cherry (James C.) : Vancouver, oui. Mais le Toronto...

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

M. Cherry (James C.) : Pardon. Union Pearson Express, c'est le nom, puis, en fait, c'est un programme qui a été commencé il y a à peu près 10 ans. À l'origine, le contrat a été donné à SNC-Lavalin comme un PPP, mais ils n'ont jamais complété le contrat, ils n'ont jamais complété l'exercice. La ligne utilisée, c'est une ligne abandonnée par CN que Go Transit, elle a achetée. En fait, c'est une ligne qui passe via Union Station jusqu'à Whitby, nord-ouest de Toronto, et plus loin. Mais la ligne a été achetée directement... Ce n'est plus utilisé par CN, mais c'est maintenant la propriété du Go Transit ou le gouvernement d'Ontario, et le train passe sur cette ligne-là. En fait, il y a énormément de constructions récentes autour du Union Station pour... tout le centre pour ce train-là, puis ils sont en train de faire le test actuellement. Ça va être en opération le 6 juin. Il y a un terminus au centre-ville, deux arrêts intermédiaires, puis le temps de trajet, je pense, c'est 25 minutes, et c'est un train toutes les 30 minutes.

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

Mme de Santis : Et c'est un projet du gouvernement de l'Ontario?

M. Cherry (James C.) : Ontario.

Mme de Santis : O.K. Vous avez aussi dit que vous ne croyez pas que les usagers devraient être les seuls à assumer le coût des projets dont on parle.

M. Cherry (James C.) : Non. Mais, en fait... Non, au contraire, j'ai dit que ça ne peut pas être, là, juste les usagers qui peuvent financer le coût de ces genres de projets. Même à 27 \$, je ne crois pas qu'ils vont payer pour tous les coûts d'opération et les coûts de capital de projet, je doute.

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

Mme de Santis : Et donc, si je vous dis que l'entente entre le gouvernement et la caisse indique qu'il n'y aura pas de subventions par le gouvernement, mais il pourrait y avoir un investissement par le gouvernement, quelle est votre réaction?

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

M. Cherry (James C.) : Bien, en fait, je pense que c'est important de dire que la tarification, c'est probablement la question clé dans le développement de tout ça. Mais j'ai toujours regardé notre projet ou le projet en question qu'il y a, en effet, deux services qui vont utiliser la même infrastructure, les sortes de gens qui... Les services métropolitains, ce n'est pas différent des trains qui existent aujourd'hui, et, comme à Vancouver ou d'autres villes, c'est une tarification standard basée sur des zones ou des distances voyagées. Mais, pour un service... utiliser la même infrastructure, un service d'aéroport, on peut charger plus, on peut charger une prime beaucoup plus importante simplement parce que les passagers, ils vont utiliser un service probablement plus rapide que les autres moyens, ils vont avoir plus d'espace, ils vont avoir de la place pour leurs bagages, ils vont avoir un système plus vite que les alternatives.

Et même aujourd'hui, même l'autobus, qui est, on peut dire, un autobus qui était largement déficient, les gens sont prêts à payer une prime. Ils paient 10 \$, comparé au prix ordinaire pour un billet de bus. Ça dit que le marché indique qu'effectivement le marché est prêt à payer une prime. C'est pour cette raison qu'il faut séparer les deux types de passagers, les passagers métropolitains, qui vont payer comme les «commuters» de la ville... mais les passagers de l'aéroport sont prêts à payer une prime beaucoup plus élevée.

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

M. Fortin (Pontiac) : Je vais attendre un peu.

Le Président (M. Bernier) : Pontiac.

M. Fortin (Pontiac) : Ah! merci, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Excusez, monsieur.

M. Fortin (Pontiac) : Non, ça va. Je voulais voir combien de temps ça vous prendrait.

Le Président (M. Bernier) : J'étais en train de vous appeler le député de Sainte-Rose. J'avais juste le député de Sainte-Rose...

M. Fortin (Pontiac) : Ce n'est pas la première fois qu'on nous mélange. C'est correct.

Le Président (M. Bernier) : ...dans le visage. Donc, M. le député de Pontiac.

M. Fortin (Pontiac) : Bonjour, M. Cherry. Ça va bien?

M. Cherry (James C.) : Bonjour. Très bien. Vous?

M. Fortin (Pontiac) : Messieurs dames les vice-présidents. Vous avez commencé en 2002 à parler d'un lien, d'un lien direct du centre-ville. Ça fait 13 ans, ça ne prend pas un grand mathématicien pour penser ça. Ça fait 13 ans que vous travaillez là-dessus, et, dans votre mémoire, vous dites : Si on commence bientôt ça serait possible, d'ici 2020, d'entrevoir quelque chose. Ça veut dire que, 18 ans plus tard, vous allez peut-être avoir quelque chose qui va de l'avant. Je vois que vous êtes enthousiasmé par le projet de loi n° 38. Commencez-vous à être découragé avant le projet de loi n° 38?

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

M. Cherry (James C.) : Non, en fait, je suis toujours optimiste parce que je pense...

M. Fortin (Pontiac) : Bravo!

M. Cherry (James C.) : Non, non. En fait, je crois au projet parce que je regarde autour du monde, il y a des projets réalisés et où ça va être des circonstances pas différentes des nôtres. En fait, madame a mentionné qu'effectivement il y a un système à Vancouver, elle a fait mention du Canada Line à Vancouver. C'est une inspiration pour nous aussi parce que j'ai toujours regardé un système comme ça comme l'idéal pour nous, un système où on peut utiliser les mêmes infrastructures pour deux missions. À Toronto, ils vont utiliser les infrastructures un peu différemment parce que c'est plus un «airport express» qu'un système de banlieue.

Mais je pense que j'ai été inspiré par des exemples comme ça. Il y a plusieurs à travers le monde, et on en fait de plus en plus chaque année. Mais aujourd'hui il y a une bonne portion... quelque 2 millions par année prennent des taxis, un autre million et demi prend des autobus pour aller à l'aéroport, et nous sommes convaincus qu'on peut offrir un meilleur service. Enlevez ces voyageurs-là du trafic, et je suis toujours confiant qu'on peut le faire.

M. Fortin (Pontiac) : Très bien.

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

M. Fortin (Pontiac) : Les chiffres que vous venez de mentionner, 2 millions d'utilisateurs qui viennent par un système, 1,5 million par un autre, de toute évidence, là, vous avez parlé tantôt, dans votre présentation d'ouverture, de l'achalandage éventuel de l'aéroport. Avez-vous des données prévisionnelles de combien de gens utiliseraient un système comme ça, combien de gens choisiraient un système comme vous présentez?

M. Cherry (James C.) : En fait, nous avons engagé un groupe il y a quelques années qui était... le genre de personnes qui font tous les tests d'achalandage basés sur le marché, basés sur la tarification, et ils ont estimé, sur une tarification assez raisonnable, entre 12 \$ et 15 \$, qu'on peut compter sur une base de 10 000 passagers par jour à l'aéroport. Ça représente une bonne portion de notre trafic. En fait, c'est intéressant de voir parce que Montréal, comparé à Toronto, Montréal, c'est une ville assez concentrée. En fait, un tiers des passagers de notre aéroport viennent du centre-ville ou ont une destination au centre-ville, un tiers. Ça dit qu'on peut compter sur un marché très, très haut à cibler.

Si, comme nous avons mentionné dans notre mémoire, si le projet pourrait être intégré avec un projet de la Rive-Sud, ça peut aussi augmenter d'une façon importante le nombre de passagers qui peuvent l'utiliser. Mais, dès le début, nous avons estimé à 10 000. En fait, presque tous les systèmes, à ma connaissance — et j'ai travaillé sur quelques systèmes pendant des années — commencent avec des estimés conservateurs, et, aussitôt qu'ils sont mis en place, il y a une augmentation importante de l'achalandage. En fait, aussitôt qu'on peut mettre en place un système, je suis convaincu que la vaste majorité des employés vont l'utiliser, et une bonne portion des passagers vont l'utiliser aussi.

• (15 h 50) •

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

M. Fortin (Pontiac) : S'il y a un tiers des passagers qui utilisent l'aéroport de Dorval, viennent ou vont au centre-ville, ça veut dire qu'il y a beaucoup de gens d'affaires, il y a beaucoup de touristes qui passent par l'aéroport de Montréal. Avez-vous des données sur la frustration des usagers de l'aéroport par rapport au lien qu'ils ont en ce moment avec le centre-ville?

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

M. Cherry (James C.) : Bien, en fait, c'est un peu la question posée par le ministre des Finances tantôt. Depuis le début, nous avons fait des sondages des préoccupations de nos passagers. Et en fait, au début, il faut admettre, en 2002, 2003, il y a certains éléments de nos aéroports qui sont déficients. Mais, aujourd'hui, je peux vous dire que probablement numéro un, numéro deux dans les listes des préoccupations pour nos passagers, c'est l'accès. Le manque de places de stationnement, la qualité des routes, le manque d'un train, en fait, ça, c'est des choses qui nous préoccupent. Je peux vous dire que, selon les chiffres que nous avons, c'est de loin le plus préoccupant pour nos passagers.

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

M. Fortin (Pontiac) : Si ça vous préoccupe, si ça préoccupe vos passagers, est-ce que vous avez remarqué une augmentation au fil des ans... Parce que le trafic vers l'ouest augmente au fil des ans, la densité augmente, donc ça prend plus de temps ou il y a plus d'incertitude à savoir combien de temps ça va prendre pour se rendre à l'aéroport, est-ce qu'il y a plus de gens qui manquent leur vol?

M. Cherry (James C.) : Ils manquent leur vol de temps en temps, oui, mais sûrement les gens qui, presque, manquent leur vol, ils arrivent à l'aéroport en panique parce que... Et il faut les traiter de façon spéciale, il faut aider eux de passer le point de fouille le plus vite possible. En fait, oui, c'est une préoccupation, mais il y a sûrement des gens... Je connais des gens, pour les vols courte durée, des gens, à Toronto, les vols de cette distance-là, oui, qui ont manqué leur vol. En fait, je connais... Bien, en fait, je suis marié à une, puis elle a fait ça quelques fois.

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

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Une dernière petite question. Je vois dans votre mémoire... Je veux citer deux lignes, là, ici : «La qualité des accès terrestres à l'aéroport influe grandement sur la compétitivité, tant par rapport aux aéroports concurrents comme Burlington et Plattsburgh que par rapport aux autres modes de transport...» Est-ce qu'Aéroports de Montréal considère sa compétition comme étant Burlington et Plattsburgh?

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

M. Cherry (James C.) : En fait, notre compétition, c'est... en fait c'est parmi d'autres. Ottawa, Toronto, c'est des concurrents. Même Boston, à la limite, est un concurrent. Et des autres moyens de transport, c'est des concurrents aussi. Si, par exemple, des gens veulent aller à Toronto, mais c'est difficile de se rendre à l'aéroport ou Québec, par exemple, c'est difficile à se rendre à l'aéroport, oui, il y a un effet sur notre achalandage, c'est évident, et tous ces éléments-là sont des éléments concurrents. Je parle juste des aéroports de Plattsburgh et Burlington, mais les autres aéroports et même les autres moyens de transport.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Fortin (Pontiac) : Qu'est-ce qui reste comme temps, M. le Président?

Le Président (M. Bernier) : Il reste environ deux minutes.

M. Fortin (Pontiac) : Il reste deux minutes. As-tu quelque chose, Jean?

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Sainte-Rose, cette fois-ci, la parole est à vous.

M. Habel : Oui. Merci, M. le Président. C'est vrai que, des fois, on nous confond, moi et le député de Pontiac. 1,8 milliard, c'est un chiffre qui est sorti au niveau de la congestion, le coût de la congestion dans le secteur. Vous avez parlé d'un projet en lien avec dans l'ouest depuis plus d'une décennie. Le 747, actuellement c'est 4 000 personnes. Puis c'est sûr et certain que les données qui ressortent, c'est que c'est un service qui est fiable, mais peut-être pas très rapide parce qu'il y a toute la congestion. Donc, vous évaluez qu'avec le SLRO on passerait de 4 000 à 10 000?

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

M. Cherry (James C.) : Oui, effectivement, parce qu'il y a une bonne portion des gens qui viennent par taxi aujourd'hui qui seront tentés de prendre un SLR. Je pense aussi qu'il y a des gens qui amènent leur propre auto. Et, en fait, le plus grand élément aujourd'hui, la plus grande portion de notre trafic vient de ce qu'on appelle le «kiss and fly», des gens qui amènent les gens à l'aéroport, puis les laissent sur l'embarcadère, puis quittent. Et, s'il y a un service fiable, efficace, fréquent, je suis persuadé qu'on peut enlever... une bonne portion de ce marché-là aussi.

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

M. Habel : Puis vraiment ça touche aussi une classe d'affaires, là. Vous parliez tantôt des gens qui vont pratiquement manquer leur vol à Toronto. Puis le tourisme d'affaires, c'est un lien qui est direct entre le centre-ville puis l'aéroport de Montréal. Puis, des fois, là, c'est un petit meeting de trois heures, et hop! on retourne dans l'aéroport, puis on repart pour Toronto, par exemple. Donc, vraiment, ça, c'est un marché qui est de niche, et vous pensez qu'avec le SLRO on va avoir un impact économique favorable pour...

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

M. Cherry (James C.) : Oui. Mais, effectivement, oui. La raison pourquoi je pense... Je pense, la clé, c'est la fiabilité de système. Si on peut dire avec certainté qu'à 4 heures, par exemple, il y a un train qui va partir et que ça va arriver à l'aéroport à 4 h 15, vous pouvez aller en confiance et ne pas regarder la montre toutes les cinq minutes dans

la réunion de l'après-midi, en fait. Je pense, ça va ajouter un niveau de confiance aux gens qui va permettre une croissance importante...

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

M. Marceau : Oui. Merci, M. le Président. M. Cherry, madame, messieurs, alors merci pour votre présentation, puis merci pour votre mémoire. Je vais commencer par peut-être ce qui a fait plaisir à notre ministre, c'est-à-dire le premier paragraphe de votre avant-propos à la fin, dans lequel vous dites : «...la société ne reçoit pas de subvention gouvernementale et finance ses projets d'infrastructure et autres à même ses fonds autogénérés et sa dette.» Alors, effectivement, c'est quelque chose qui n'est pas fréquent. Peut-être nous expliquer... Parce qu'on a un lien... on a une discussion ici sur la captation de la plus-value foncière, puis vous, d'une certaine manière, vous en faites, puisque vous opérez du foncier dans le cadre de l'aéroport et puis vous êtes capables d'en tirer des revenus qui, j'imagine, permettent de financer d'autres aspects de votre mission. Peut-être juste nous en parler un peu de peut-être l'importance des différents commerces qu'on retrouve, là, disons le côté centre d'achats de l'aéroport, là, quelle proportion des revenus que ça représente pour vous.

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

M. Cherry (James C.) : En fait, notre revenu total l'année passée, c'est juste en bas de 500 millions de dollars, en fait, et c'est divisé presque un tiers, un tiers, un tiers entre... Un tiers chargé aux transporteurs pour les frais d'atterrissage et des frais de terminaux chargés aux transporteurs. Le deuxième tiers — en fait, c'est un peu plus bas qu'un tiers, en fait, et c'est un chiffre rond — c'est ce qu'on appelle tous les revenus commerciaux. Ça, c'est notre portion de... le stationnement, les restaurants, les boutiques, les boutiques hors taxes, immobilier. Ça, ce sont des éléments les plus importants. Et le troisième tiers, ce sont les charges directement aux passagers, la FAA qu'on charge à tous les passagers qui quittent l'aéroport.

En fait, depuis quelques années, nous avons fixé comme objectif d'augmenter d'une façon importante la proportion de notre trafic qui vient du... qu'on appelle les activités commerciales. Il y a quelques années, c'est disproportionné, là, beaucoup plus de... les revenus sont venus du... les charges aux transporteurs, mais, de plus en plus, nous avons augmenté l'activité commerciale. Il y a deux aspects positifs, c'est plus de revenus pour nous, et on s'est aperçu que c'est un bon service à nos clientèles, en fait. Et, en fait, en parallèle avec ça, notre note ou notre cote de la satisfaction de nos clientèles a été augmentée aussi parce que nous avons ajouté une variété différente de restaurants et boutiques pour les passagers.

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

M. Marceau : O.K. Très bien. Très bien, parce que je lisais dans votre mémoire... Je ne sais pas c'est à quelle page, c'est vers la fin, là... À la page 12, mais ce n'est pas important que vous y alliez, là. Mais vous vous référiez à la captation de la plus-value foncière puis vous évoquiez la question de terrains, 360 hectares de terrains qui sont à développer dans un rayon de 1 kilomètre des stations. Et simplement vous dire que... en tout cas, moi, c'est ce que j'ai compris du côté ministériel, c'est qu'il n'était pas question de captation de la plus-value foncière autre que celle qui est associée aux différentes stations, là, le long du tracé, là, un peu, donc, l'équivalent de ce que vous, vous faites, là, si je comprends bien.

M. Cherry (James C.) : C'est le même principe.

M. Marceau : C'est le même principe, et non pas, donc... Et donc c'est important de savoir si ça marche bien. Mais, pour être allé à l'aéroport fréquemment, là, je sais très bien que ça fonctionne bien puis qu'effectivement ça s'est énormément amélioré.

Cela étant... Puis je veux juste qu'on se comprenne bien, moi, je vais vous poser des questions peut-être moins agréables, là, peut-être, mais je veux que vous compreniez que ce n'est pas parce que je ne suis pas d'accord avec l'idée que ça nous prend une navette entre Montréal et l'aéroport, c'est plus la question du modèle d'affaires qu'on doit utiliser pour y parvenir. Et peut-être une question très simple, puis je reviens un peu à ce que vous avez dans votre premier paragraphe : Puisqu'Aéroports de Montréal est capable de financer ses projets d'infrastructure, qu'est-ce qui fait que, dans ce cas-ci, ça n'a pas été le cas jusqu'à aujourd'hui? Qu'est-ce qui a bloqué? Qu'est-ce qui a été l'écueil?

M. Cherry (James C.) : Bien, nous ne pouvons pas...

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

• (16 heures) •

M. Cherry (James C.) : Nous avons toute l'intention de financer notre part du projet, mais on ne peut pas justifier ce niveau d'investissement parce que c'est clair que la meilleure façon de réaliser ce projet-là, c'est de créer une infrastructure qui pourrait être partagée par les usagers de l'aéroport puis les usagers de la ville aussi. Quand nous avons regardé — et c'est clair même depuis des années — nous avons estimé que, sur la base de 10 000 passagers par jour, même si on dit que c'est 12 000 passagers, on ne peut jamais justifier ce niveau d'investissement parce que la tarification sera exorbitante. Et nous avons une obligation de réaliser... au moins de ne pas avoir des déficits sur notre système. C'est pour cette raison que nous avons dit que la seule façon de réaliser tel projet, c'est de créer une infrastructure qui serait

partagée, serait partagée... en fait, d'avoir plus d'usagers, de bénéficier du fait d'utiliser ces passagers de l'aéroport et charger une prime à ces passagers parce qu'il y a une valeur ajoutée à ces passagers. La règle du pouce, vous êtes un économiste, vous comprenez très vite... Quand nous avons engagé des économistes, ils nous ont dit que la règle de pouce pour un train, un système de train, c'est un tiers du prix d'un taxi.

C'est-à-dire que, si le taxi du centre-ville Montréal à l'aéroport, c'est 45 \$, la règle de pouce, autour de 15 \$, ça va être la meilleure tarification pour un passager premium. Pas un passager de... un «commuter» de tous les jours, mais pour quelqu'un... Si le train est fréquent, s'il y a un service d'allure, s'il y a une place pour ses bagages, on peut facilement justifier une prime de 15 \$. Mais, même à 15 \$, on ne peut pas justifier... sur 10 000 passagers, de justifier les investissements requis. C'est pour cette raison qu'il faut avoir une base de passagers, un achalandage plus large pour justifier ce genre d'investissement. C'est principalement pourquoi nous n'avons jamais été capables de réaliser nous-mêmes...

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

M. Marceau : O.K. Puis votre réponse est tout à fait raisonnable et logique, là, ce qui fait que, pour la caisse, il va falloir, effectivement, qu'elle trouve du financement auprès de vous. Évidemment, vous venez de dire que vous êtes prêt à offrir votre financement. Je regardais, dans le Canada Line, aéroport de Vancouver a fourni 12 %, je pense, 12,5 %...

M. Cherry (James C.) : De mémoire, c'est à peu près 300 000 \$ sur 2 milliards, quelque chose de même.

M. Marceau : Oui, c'est ça. Moi, j'ai 259 millions sur 2 milliards, là...

M. Cherry (James C.) : C'est ça, c'est un chiffre rond, oui.

M. Marceau : ...12,5 %, à peu près, là. O.K. Mais, effectivement, ça prend d'autre financement que simplement la contribution d'Aéroports, qui, évidemment, a des bénéfices, mais ça prend d'autres bénéfices. Et les autres bénéficiaires sont la ville de Montréal dans son ensemble, c'est évidemment le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada. O.K. Bien, écoutez, je voulais qu'on s'entende puis qu'on confirme qu'à 15 \$ du passage ça ne peut pas fonctionner, ça va prendre du financement public à quelque part, je pense que c'est assez évident.

Sur la tarification, j'ai trouvé ça fort intéressant parce que, dans votre mémoire, j'ai vu qu'étant donné le modèle que vous proposez avec une espèce de branche qui se sépare à Dorval — c'est ça que je comprends — donc, il y aurait moyen d'avoir un prix différent pour les voyageurs puis pour les résidents de l'Ouest-de-l'Île qui prennent le métro, mettons, il y aurait moyen de faire ça avec votre modèle à vous. C'est ça?

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

M. Cherry (James C.) : Bien, en fait, c'est précisément ce qui se passe à Vancouver aujourd'hui, les passagers qui vont du centre-ville de Vancouver à Surrey, par exemple, paient un prix basé sur la distance voyagée, mais les gens qui viennent de l'aéroport paient une prime. Ils ajoutent au prix du prix ordinaire... ils sont chargés 5 \$ de plus pour le fait qu'il origine, son voyage, de l'aéroport. Puis c'est tout à fait raisonnable, et c'est facile à régler, c'est facile à mettre en place, et il y a beaucoup d'exemples similaires.

M. Marceau : O.K. Parce que je n'étais pas au clair, jusqu'à votre présentation, que c'était possible parce que je croyais que c'était la même. Dans l'autre... En fait, dans le modèle qui nous avait été présenté la semaine dernière, je croyais que tout le monde était sur la même ligne, et là je ne voyais pas comment on pourrait trier les uns et les autres, là. Mais, dans votre modèle, c'est tout à fait raisonnable et faisable.

Vous dites que vous aimeriez qu'on tienne compte de votre opinion dans la fixation des tarifs, j'en pense que c'est tout à fait raisonnable. Est-ce que vous ne croyez pas qu'il devrait il y avoir certains ajouts au projet de loi pour s'assurer que ça sera le cas, non pas qu'on inscrive qu'Aéroports de Montréal va être en discussion avec la caisse, mais bien plutôt que la caisse a le devoir de s'arrimer à l'ensemble des systèmes de transport métropolitains ou du Québec s'il y en a, là où ils construisent des infrastructures? Vous ne croyez pas qu'il faudrait s'assurer de cette cohésion à la fois au plan de la tarification, à la fois au plan de la planification des transports? Parce que pour l'instant, c'est absent, là. D'une certaine manière, en principe, à moins que le gouvernement fasse des pressions ou que le gouvernement l'impose, il n'y a pas d'obligation de s'arrimer, de s'intégrer, de se coordonner avec les systèmes existants.

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

M. Cherry (James C.) : Bien, en fait, je pense que ce n'est pas mon rôle, il faut admettre, de procéder sur ça, mais je pense que c'est clair qu'il faut avoir une certaine cohérence avec... comme j'ai mentionné qu'une règle du pouce simple comme un tiers du prix du taxi... oui, il faut être raisonnable dans ce contexte, dans le contexte de la ville, c'est tout ce que je peux dire effectivement. Autrement, tu risques de perdre de l'achalandage.

M. Marceau : O.K. Je vais laisser mon collègue de...

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

M. Therrien : J'ai combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Bernier) : Environ cinq minutes.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Je souhaite la bienvenue à nos collègues qui sont venus nous rencontrer et nous expliquer leur point de vue. À la page 11... Et je pense que j'ai compris certaines choses en vous écoutant, là, quand vous dites au début de la page 11, là : «Fait important, le service aérotrain justifiera une tarification supérieure...» Puis vous dites que ça pourrait monter de 5 \$, et vous dites que les gens sont prêts à payer, c'est votre règle du pouce que vous mentionniez tantôt qui va, justement, justifier l'idée, là, qu'une hausse des tarifs va faire en sorte... J'imagine que la qualité du service aussi va faire en sorte que...

M. Cherry (James C.) : Effectivement.

M. Therrien : C'est qu'ils vont en payer un peu plus, mais, étant donné que la qualité du service va être supérieure, est-ce qu'on peut aller un peu plus haut que 5 \$ à ce moment-là? Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites par rapport à l'élasticité de la demande, dire : Écoute, là, on met un 5 \$, là, mais, pour assurer le financement adéquat, là, du projet, vous... La porte serait ouverte à quelque chose qui pourrait être même supérieur à ça, c'est ce que je comprends.

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

M. Cherry (James C.) : Je pense, la question est bonne parce que nous avons engagé, comme j'ai mentionné tantôt, une entreprise qui a fait une étude pour nous, qu'on appelle une étude Investment Grade, de notre achalandage parce que nous avons l'intention à l'époque d'utiliser ça pour justifier le financement, et, quand ils ont montré ça, ils ont dit qu'effectivement les courbes sont très claires, c'est le nombre de passagers descend selon les prix. Mais, en fait, il y a des points qui sont plus sensibles, et ils ont estimé à l'époque... Mon collègue était là avec moi à l'époque, je pense, ils ont estimé le prix... Ça, c'est 2011, je pense, hein?

Une voix : C'est ça.

M. Cherry (James C.) : En 2011, ils ont estimé que le prix typique de 12 \$ à 15 \$, ça va être une bonne «range», une bonne fourchette en 2011 — en fait, ça pourrait être légèrement plus haut aujourd'hui — mais, si on allait plus loin que ça, si on monte plus que... le nombre de passagers descend. Mais le revenu total, en fait l'optimisation du revenu, c'était à peu près 15 \$, c'est dans ce «range» là. Bien sûr, on peut charger plus, mais on va perdre un certain nombre de passagers, et le revenu total va baisser.

M. Therrien : O.K. Merci.

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

M. Therrien : Donc, vous avez quand même une bonne idée, là, vous ne partez pas à scratch à ce niveau-là, là, c'est...

M. Cherry (James C.) : Non, non. En fait...

M. Therrien : On est plus loin que la règle du pouce, là, tu sais, on...

M. Cherry (James C.) : Non, non.

M. Therrien : Non, non, je ne veux pas insinuer quoi que ce soit, mais j'essaie juste de m'imaginer, là, un peu plus où est-ce que vous en êtes dans votre réflexion.

M. Cherry (James C.) : Nous avons engagé... En fait, c'est pour cette raison que j'ai mentionné que nous avons fait à peu près 4 millions d'études, incluant des études de faisabilité, environnementales, et tout, et tout, incluant une étude d'achalandage, et nous avons partagé tout ça avec le ministère des Transports, et nous avons partagé tout ça aussi avec les gens de la caisse. Ils ont toutes ces données-là.

M. Therrien : Ah! je ne doute pas de ça, là, je regarde ce que vous avez passé, là, puis on voit qu'il y a du travail de réflexion là-dedans.

J'aurais une question. Écoutez, je suis un peu gêné de vous poser la question, mais il faut bien vous la poser. Vous avez parlé d'augmentation de l'achalandage pour l'aéroport si on arrivait avec une infrastructure qui, justement, facilite les déplacements. Là, vous êtes en train de sourire, vous vous dites : Quel genre de question il va me poser?

Des voix : ...

M. Marceau : Il fait toujours ça.

M. Therrien : Oui, c'est ça, mais c'est parce que, quand on a transféré les vols de Mirabel à Dorval, il y a eu un brouhaha d'une certaine façon, des gens qui disaient : Bien, ce serait trop de transport pour nous, il y aurait des dérangements au niveau du bruit, le ministre en a glissé un mot tantôt, là, en rigolant, là, dire, bien... Est-ce que, fondamentalement, il y a de la place pour augmenter le trafic aérien puis ainsi augmenter la rentabilité de cet aéroport-là?

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

• (16 h 10) •

M. Cherry (James C.) : Oui. Permettez-moi de répondre de deux façons. En fait, une chose importante à savoir, que, depuis 1998, nous avons augmenté le nombre de passagers de 8 millions à 15 millions. Et, pendant la même période, il n'y a pas d'augmentation du nombre de mouvements, le nombre de vols est resté stable. Et ce n'est pas unique à Montréal, par exemple, c'est un peu partout au monde parce que les avions sont un peu plus larges, ils sont plus pleins parce que, les transporteurs, le taux de remplissage est plus haut, et il y a plus de sièges dans les avions aussi. En fait, aujourd'hui, il y a moins de mouvements de... à Dorval aujourd'hui qu'il y a 10 ans. C'est la première... réponse.

Mais ce que nous avons fait, il y a quelques années... Tous les 10 ans, nous avons l'obligation de déposer un plan directeur au gouvernement du Canada, et ce que nous avons fait, il y a quelques années, nous avons fait une étude très profonde, nous avons dit que... O.K. Le plan directeur, normalement, a un horizon de 20 ans, jusqu'à 2033 dans ce cas-là, mais nous avons dit : Il faut aller plus loin, il faut faire une étude avec un horizon jusqu'à la fin de notre bail. Et notre bail, ça va terminer en 2072. Ils nous ont dit : Nous avons fait un exercice extraordinaire, nous avons impliqué des gens de... quelques consultants de l'Université de Montréal, MIT et d'autres, des transporteurs et des manufacturiers des avions pour assurer qu'avec le «footprint» que nous avons à Dorval, est-ce que nous pouvons accommoder la croissance, et la réponse est oui, nous avons amplement de capacité.

Juste permettez-moi de dire juste une petite anecdote. Aujourd'hui, nous avons à peu près 200 000 mouvements d'aéronefs par année. Ça, c'est des décollages et atterrissages, 200 000... 220 000, excusez-moi, sur trois pistes. À Heathrow, l'année passée, ils n'ont que deux pistes, et ils ont 475 000 mouvements, plus que deux fois le nombre de mouvements sur deux pistes à la place de trois. On ne touche presque jamais 50 % de notre capacité de piste.

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

M. Therrien : Merci beaucoup.

M. Bonnardel : Vous avez dit quoi? Vous ne touchez presque jamais la troisième piste? C'est-u ça?

M. Cherry (James C.) : Non, non. Nous avons la capacité pour un certain nombre de mouvements, et on ne touche jamais 50 %.

M. Bonnardel : Ah! O.K. Excusez. O.K. Une question. Je ne pense pas que vous avez été... Bien, bonjour, M. le Président. Bonjour, messieurs dames. Précisément sur le financement de la portion du projet, mon collègue de Rousseau vous en a parlé tantôt, là, si le projet du train de l'aéroport jusqu'à Montréal et même la portion un peu plus à l'ouest, ça coûtait 2,5 milliards, vous dites être capables ou souhaitez financer une partie de ce projet. Ça veut dire quoi en termes de votre capacité financière, embarquer là-dedans? Est-ce qu'on peut calculer la même chose que le Canada Line? Est-ce qu'on peut penser plus que ça? Pouvez-vous élaborer un petit peu plus? Est-ce qu'on parle 10 %, 12 %, 15 %, 200 millions?

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

M. Cherry (James C.) : Ce n'est pas le temps de négocier ici.

M. Bonnardel : Non, non. Non, mais je vous pose la question, là. Si on a un aperçu de ce qui s'est fait à Vancouver, pour vous...

M. Cherry (James C.) : Ce que j'ai déjà dit, qu'effectivement nous sommes prêts de faire notre part, nous sommes prêts de construire, de faire... de créer... sur notre territoire, de créer la gare en conséquence dans notre aéroport. Et même, s'il continue vers l'ouest, il y a plus que quatre kilomètres du trajet qui sera sur le terrain d'ADM. On va trouver une façon d'assurer l'accès à ça aussi. Oui, nous sommes prêts de faire notre part. Je ne peux pas quantifier aujourd'hui en chiffres, mais oui, nous sommes prêts.

Le Président (M. Bernier) : On n'a pas de compte de banque pour le recevoir, de toute façon... Allez-y, M. le député.

M. Bonnardel : Non, non, mais je posais la question. On ne sait jamais, il va peut-être me dire 10 % ou... Tu sais, un gars s'essaie, comme on dit. Non, mais là je vais à l'aéroport quand même assez souvent, la gare qu'il y a présentement, vous dites tantôt qu'on souhaiterait que la gare soit plus près de l'aéroport encore? C'est-u ça que vous...

M. Cherry (James C.) : La gare que nous avons... En fait, nous avons déjà créé une coquille de la gare.

M. Bonnardel : Une coquille, là.

M. Cherry (James C.) : En fait, quand nous avons construit l'hôtel et la nouvelle section pour les départs vers les US, en dessous il y a trois étages de stationnement. Une portion de stationnement, en effet, donc c'est usage temporaire comme stationnement, c'est la coquille d'une gare. La prochaine fois que vous êtes à Montréal, je vais vous montrer ça. En fait, c'est très clair, et ça ne prend pas beaucoup d'imagination, c'est clair que ça va être construit comme une gare. Important, la tête de train se rend juste en dessous de la tour de contrôle, à peu près à 100 verges de la sortie de la douane canadienne. C'est au coeur de l'aéroport.

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

M. Bonnardel : Ça, c'est intéressant. Quand vous dites, là, à la page 16 de votre document : «Quant à nous, les organismes qui n'auront rien à contribuer n'auront pas leur place à la table», est-ce que vous parlez financièrement?

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

M. Cherry (James C.) : Ah! oui, en fait, je pense financièrement, ou avec la contribution de services, ou la contribution de passagers. En fait, ça veut dire plusieurs... contribution dans le sens plus large.

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

M. Bonnardel : O.K. Il y a quelque chose qui m'a titillé un petit peu, là. J'aurais aimé ça que la STM soit encore ici, là, vous dites : «...le service d'autobus 747 transporte [...] 4 000 passagers[...], bien que ce service ne soit pas vraiment express, ni fiable, ni susceptible d'attirer certaines catégories de voyageurs comme les voyageurs d'affaires». C'est quand même assez particulier que vous disiez ça, à savoir qu'on sait très bien que, demain matin... Le train ne sera pas là avant trois ans... 2020, quatre ans peut-être. Vous avez à trouver, ma foi, un partenariat. La STM est là, existe. Je ne peux pas croire que vous écriviez ça, puis que la STM ne réagisse pas en se disant : Un instant, là, on essaie d'améliorer le transport d'un côté. Ça coûte 10 \$, je pense, le tarif entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal. C'est grave. Bien, en tout cas, moi, je trouve ça grave que vous écriviez ça, puis je suis triste de ne pas avoir M. Schnobb ou M. le maire avec nous encore aujourd'hui parce que je ne peux pas croire que la STM ne s'élève pas au-dessus puis se dit : Écoutez, là, ça nous prend un transport qui va être fiable entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

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

M. Cherry (James C.) : Nous n'avons jamais caché nos «feelings» dans ça. En fait, c'est des genres de choses que nous avons mentionnées directement au président et président du conseil de la STM. En fait, c'est une bonne solution pour une certaine part du marché, c'est une bonne solution, mais c'était toujours perçu comme qu'est-ce qu'on va utiliser jusqu'au point qu'il y a un train. C'est clair que ce n'était jamais perçu comme la solution ultime.

Aujourd'hui, le problème avec ces bus-là... Il y a plusieurs problèmes, mais, parmi d'autres, il n'y a pas assez de place dans ces bus, il n'y a pas assez de place pour des passagers. Souvent, les passagers debout, il n'y a pas de place pour leurs valises, ils sont pris... Bien, en fait, le pire, c'est ils sont pris dans le trafic. Ils travaillent sur la même route que les voitures pendant les heures de pointe, ils sont pris dans la même congestion que le reste du monde, en fait. Et, en plus, ils chargent une prime pour ça.

Pour nous, nous avons toujours dit que c'est correct comme solution intermédiaire, mais nous ne pouvons pas continuer d'utiliser ça comme solution permanente dans le futur. Mais il n'y a rien que nous avons écrit dans ce mémoire que nous n'avons pas dit à la STM déjà.

M. Gagnon (Pierre) : Quand on dit que ce n'est pas fiable, ce n'est pas que la STM le gère mal...

Le Président (M. Bernier) : Oui, M. Gagnon, je vais juste vous identifier pour fins d'enregistrement. M. Gagnon, oui.

M. Gagnon (Pierre) : Alors, quand on dit que ce n'est pas fiable, ce n'est pas une critique de la gestion de la STM...

M. Bonnardel : Non, tout à fait, je comprends ça.

M. Gagnon (Pierre) : ...c'est pris dans le trafic...

M. Bonnardel : La ligne comme telle...

M. Gagnon (Pierre) : La ligne est...

M. Bonnardel : Si tu avais un «trip advisor» pour mettre une note là-dessus, on n'aurait pas 4,5 sur 5, hein?

M. Gagnon (Pierre) : Voilà.

M. Bonnardel : On s'entend. Dernière question : Les études techniques et d'achalandage que vous dites vouloir fournir, là, les dernières datent de quand? Êtes-vous vraiment à date là-dessus pour...

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

M. Cherry (James C.) : Bon, en fait...

M. Bonnardel : Vous avez évalué... excusez-moi, monsieur, mais vous avez dit à 4 millions vos études, à peu près.

M. Cherry (James C.) : 4 millions, en fait, depuis...

M. Bonnardel : Les dernières, dernières, là, seraient vraiment utilisables...

M. Cherry (James C.) : Ah! oui, oui, oui! En fait, la plus récente date d'un an et demi, je pense. En fait, c'est «up to date». En fait, la dernière que nous avons faite, c'est la fin de 2013 ou début 2014. Il y a certaines, comme l'achalandage, que ça date de 2011, mais, en fait, on peut indexer ça et utiliser ça aussi.

M. Bonnardel : O.K.

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

M. Spénard : Merci, M. le Président. Bienvenue, messieurs. Question m'y invite, vous avez fait des études, et tout, et vous semblez opter pour un SLR dans l'ouest. Advenant que c'est d'autre chose qu'un SLR?

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

M. Cherry (James C.) : Bien, en fait, ce que nous avons opté, nous avons réalisé, il y a plusieurs années, parce que nous avons regardé pendant des années une option d'utiliser les voies existantes...

M. Spénard : Oui, du CN, du CP.

M. Cherry (James C.) : CN et CP.

M. Spénard : Oui.

M. Cherry (James C.) : Mais, après quelques années, nous avons décidé que c'est impossible d'imaginer un train qui va utiliser ces voies-là simplement parce que ces voies-là sont déjà congestionnées par les trains de marchandises. Il n'y a pas assez de temps libre sur ces voies-là pour mettre un service. Autrement dit, il faut trouver une solution sur un site propre à quelque part. Il faut installer des nouvelles voies qui vont servir les besoins du passager. Pas juste des passagers de l'aéroport, mais des passagers de l'Ouest-de-l'Île.

M. Spénard : ...

M. Cherry (James C.) : Oui, effectivement. Et c'est pour ces raisons que nous avons dit qu'effectivement il faut être indépendant des chemins de fer, il faut trouver un site propre. Mais, quand je dis SLR, c'est parce qu'il y a toute une catégorie de produits qu'on peut trouver dans cette catégorie-là, mais il y a certaines caractéristiques importantes. Un, c'est plus léger, ils sont plus efficaces en termes de... s'il y a des arrêts. Ils sont largement électriques, qui peut... et ils sont «environmentally» très futuristes. En fait, pour nous, pour les besoins que nous avons, surtout à l'aéroport et aussi pour l'Ouest-de-l'Île, je pense que c'était une meilleure solution.

Toutes les solutions, même les solutions utilisées par Toronto, c'est une locomotive qu'on appelle push-pull, la locomotive avec des wagons en arrière, c'est quelque chose qui était correct pour les longues distances, mais, quand nous avons des distances courtes avec des arrêts relativement fréquents, ce n'est pas efficace, ça coûte cher à opérer, et ils sont polluants. Et, pour nous, nous avons opté, dès le début... Depuis le temps que nous avons décidé de ne pas rester sur les voies de CN-CP, nous avons dit que, si nous avons un site propre, il faut avoir une technologie plus moderne, plus adaptée à nos besoins.

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

M. Spénard : Merci.

Le Président (M. Bernier) : C'est beau. Donc, merci, M. Cherry, M. Rainville, Mme Beaulieu et M. Gagnon, de votre participation à la Commission des finances publiques.

Je vais suspendre les travaux quelques instants afin de permettre à l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 20)

(Reprise à 16 h 24)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons donc reprendre nos travaux. Nous avons donc le plaisir, cet après-midi, de recevoir l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec. Bienvenue à vous tous. Donc, je vous donne la parole, Mme Bourque, pour une période de 10 minutes.

Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec (ACRGTQ)

Mme Bourque (Gisèle) : D'entrée de jeu, nous vous remercions de l'opportunité qui nous est offerte aujourd'hui de vous présenter le point de vue de l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec à l'égard du projet de loi n° 38. Pour cette présentation, je suis accompagnée, à ma droite, de M. Alexis Loisel, président du conseil d'administration, et, à l'extrême droite, de Me Denis Houle, avocat à l'association.

Nous nous permettons de vous rappeler que l'ACRGTQ, incorporée en 1944, représente la majorité des principaux entrepreneurs et fournisseurs oeuvrant dans la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux. Elle est la seule représentante attirée du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction. De plus, en vertu de la Loi sur les relations du travail dans l'industrie de la construction, elle regroupe l'ensemble des employeurs du secteur génie civil et voirie. À ce titre, elle représente près de 3 000 entreprises actives au sein de l'industrie de la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux, lesquelles emploient près de 41 000 salariés ayant travaillé 32,3 millions d'heures en 2013.

L'ACRGTQ est heureuse de pouvoir présenter ses commentaires et observations sur ce projet de loi. L'analyse des mesures proposées dans ce projet nous permet de comprendre que le gouvernement souhaite favoriser la réalisation, la gestion et le financement de projets majeurs d'infrastructure publique par la caisse. Il vise à réaliser de façon performante et efficace ces projets et à procurer à la caisse des rendements commerciaux pour ses déposants. L'ACRGTQ est en accord avec les objectifs du projet de loi n° 38. Toutefois, elle désire formuler ses commentaires et recommandations.

La caisse s'est dotée d'une politique à l'égard des contrats d'acquisition ou de location de biens et de services. L'objectif de celle-ci est d'encadrer ce processus devant faire l'objet d'un contrat et d'assurer le traitement intègre et équitable des fournisseurs. Cette politique prévoit que, s'il y a une concurrence suffisante au Québec, seuls les fournisseurs québécois sont invités à soumissionner. L'ACRGTQ salue d'ailleurs la volonté de la caisse de prioriser l'octroi des contrats aux entreprises québécoises. Ainsi, après l'analyse de l'annexe IV de l'entente en matière d'infrastructures publiques entre le gouvernement du Québec et la caisse, elle ne nous permet pas de déterminer si l'appel de qualification qui y est prévu pour les contrats de moindre envergure visera le marché international.

L'ACRGTQ recommande donc que le cadre et la procédure d'appel d'offres prévus à l'entente en ce qui concerne les contrats de moins 7,7 millions soient au même effet que la politique, à savoir favoriser les entreprises québécoises. Qui plus est, elle tient à préciser que la notion de concurrence suffisante dont fait mention la politique de la caisse devrait être balisée et définie. À titre d'exemple, l'expertise recherchée, le nombre de soumissionnaires et l'homogénéité des produits pourraient constituer des critères balisant cette notion.

Également, l'ACRGTQ est consciente que, pour les contrats de plus 7,7 millions, le Québec et le Canada ont étendu l'ouverture de ces marchés publics en vertu de l'Accord sur les marchés publics révisé de l'Organisation mondiale de commerce. Toutefois, l'ACRGTQ souhaite que le gouvernement étudie la possibilité d'inclure dans les appels d'offres de la caisse des critères qui pourraient favoriser les retombées économiques du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction au Québec, et ce, tout en respectant les règles de l'OMC.

Dans un autre ordre d'idées, l'ACRGTQ considère que, dans ses appels d'offres, la caisse doit sélectionner le bon mode d'octroi de contrats qui contribuera à rendre la gestion de projet plus efficace et sa réalisation plus efficiente. En effet, les risques à assumer peuvent être différents d'un projet à l'autre. Ce faisant, le mode d'octroi de contrats devrait être choisi en fonction, d'une part, des contraintes du projet et des besoins de donneurs d'ouvrage et, d'autre part, des risques que le donneur d'ouvrage est prêt à assumer.

L'ACRGTQ suggère et privilégie trois modes d'octroi de contrats pour la réalisation de travaux de construction d'ouvrages de génie civil et de voirie : le mode conception-construction, le mode basé sur la qualification et le mode d'octroi au plus bas soumissionnaire conforme.

L'avantage du mode conception-construction, communément appelé «design-build», est de permettre aux différents intervenants de mettre leur expertise en commun afin de trouver la meilleure conception possible tout en facilitant la coordination associée à la gestion de projet. L'ACRGTQ suggère de réserver ce mode aux chantiers complexes pour lesquels le donneur d'ouvrage recherche l'innovation.

Le mode d'octroi basé sur la qualification consiste, quant à lui, en l'élaboration de critères de qualification et devrait être utilisé lorsque le donneur d'ouvrage recherche une expertise particulière dans le cadre de la réalisation de travaux spécifiques. Cette façon de faire évite les incompréhensions qui peuvent survenir dans le cadre du chantier, puisque l'entrepreneur est réputé connaître de façon claire et précise les risques associés à l'ouvrage à réaliser, et elle entraîne une diminution des risques d'avenant.

Quant au mode d'octroi au plus bas soumissionnaire conforme, l'ACRGTO croit qu'il demeure le mieux choisi lorsque les paramètres sont bien définis et que la majorité des risques sont connus.

Par ailleurs, l'ACRGTO désire aussi soulever le fait que rien n'est prévu dans le projet de loi ou dans l'entente concernant l'exploitation des infrastructures par la caisse. Ce faisant, elle recommande que des dispositions spécifiques encadrent l'exploitation et l'entretien des infrastructures concernant notamment le cadre et la procédure d'octroi de contrats d'entretien afin de s'assurer qu'un tel processus soit transparent et équitable envers les entrepreneurs soumissionnaires.

Aussi, l'ACRGTO recommande d'arrimer la formulation de l'annexe IV de l'entente, qui prévoit un seuil de 5 millions, au seuil déterminé par le gouvernement pour l'AMF. Il importe également de mentionner que le pouvoir de l'AMF octroyé par la Loi sur les contrats des organismes publics est difficile d'application à l'égard des entreprises étrangères, créant ainsi une concurrence inéquitable aux entrepreneurs québécois. À ce jour, la caisse est assujettie à la Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics. Toutefois, cette même loi prévoit que l'assujettissement de la caisse ne se fera que par l'adoption d'un décret à la date que le gouvernement déterminera. Jusqu'à maintenant, aucun décret n'a encore été adopté en ce sens. L'ACRGTO est d'avis que l'adoption d'un décret à cet effet s'avère primordiale afin de favoriser le traitement équitable de tous les intervenants de la construction. De surcroît, elle constate également que ni le projet de loi ni l'entente ne font mention des informations qui seront rendues publiques par la caisse et le gouvernement, notamment dans le cadre de l'adjudication des contrats.

• (16 h 30) •

L'ACRGTO recommande que le projet de loi prévoit l'obligation de divulguer le nom des soumissionnaires potentiels, la liste de soumissions déposées et leur prix, le nom de l'entrepreneur adjudicataire et les renseignements relatifs au contrat conclu. La divulgation de ces informations est donc essentielle pour la multitude d'entreprises qui veulent réaliser en sous-traitance une partie du contrat pour l'entrepreneur général qui remportera l'appel d'offres. En effet, bien que la majorité des membres de l'ACRGTO agissent principalement à titre d'entrepreneurs généraux, ils sont également appelés à revêtir le chapeau de sous-traitants. Également, afin de favoriser une saine concurrence au sein des soumissionnaires et dans un souci de transparence, l'ACRGTO recommande que la liste des soumissions déposées et leur prix soient également divulgués, ainsi que le nom de l'entrepreneur adjudicataire et les renseignements relatifs au contrat conclu.

En conclusion, l'ACRGTO se fera toujours un devoir d'appuyer les initiatives gouvernementales qui visent à favoriser le développement économique et l'expertise des entrepreneurs du secteur génie civil et voirie de l'industrie québécoise de la construction, et ce, dans l'intérêt de la collectivité québécoise. Aussi, l'ACRGTO est d'avis que la transparence et la saine concurrence doivent servir de guides dans l'élaboration du projet de loi par le gouvernement. En ce sens, elle appuie le gouvernement dans ses démarches visant à permettre la réalisation d'infrastructures de transport collectif par la Caisse de dépôt et placement du Québec avec ce projet de loi. L'ACRGTO espère qu'une telle initiative sera étendue à d'autres projets d'infrastructure à moyen ou long terme.

En terminant, avec le ralentissement des investissements dans les infrastructures publiques depuis maintenant près de trois ans, cette initiative novatrice permettra au Québec de poursuivre la réalisation de ses grands projets et d'accroître l'expertise de ses entrepreneurs québécois. L'industrie du génie civil et voirie est une richesse pour le Québec non seulement pour ses travailleurs, mais aussi en ce qui concerne l'expertise que la province acquiert dans la réalisation de grands projets d'infrastructure. Les entrepreneurs québécois sont les générateurs de cette richesse et en font bénéficier l'ensemble de la population et de l'économie québécoise. Nous vous remercions de votre attention.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Merci, Mme Bourque, de votre présentation. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Leitão : M. le Président, merci. Mme Bourque, merci, M. Loisel et M. Houle. Merci d'être là, de venir nous faire part de vos préoccupations et votre opinion en ce qui concerne le projet de loi n° 38. Peut-être juste... Ce n'est pas une question pour vous, mais ce qu'on essaie de faire avec le projet de loi n° 38, c'est, dans une première étape, de donner à la Caisse de dépôt et placement du Québec la possibilité de s'engager dans la construction et, éventuellement, l'exploitation de projets de transport collectif. Aujourd'hui, la caisse, même si elle voulait le faire, elle ne peut pas le faire, elle ne peut pas détenir une filiale à 100 % qui pourrait faire ça. Donc, la première étape, c'est ça.

Deuxième étape, vous avez mentionné, donc, l'entente gouvernement-caisse et la question de la procédure d'appel d'offres. J'ai pris note de vos préoccupations, c'est quelque chose qu'il va falloir qu'on regarde attentivement dans ce cadre d'entente entre la caisse et le gouvernement.

Maintenant, là où j'aimerais vous amener si vous permettez, c'est qu'on a entendu plusieurs choses dans cette commission, particulièrement ce matin, par exemple, où plusieurs intervenants exprimaient un grand malaise qu'au Québec on s'apprête à nouveau à s'engager dans de grands projets dans un environnement où l'industrie de la construction est encore teintée par toutes sortes d'allégations. Moi, personnellement, j'ai trouvé ces craintes un petit peu mal placées, mais j'aimerais si vous pouvez peut-être nous parler un petit peu de votre industrie, de l'expertise que l'industrie a dans la réalisation de grands projets, des projets d'envergure. Moi, il me semble que ça fait longtemps qu'on fait ces choses-là au Québec et qu'on n'a pas perdu cette expertise comme ça, du jour au lendemain, mais j'aimerais vous entendre un peu là-dessus.

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

M. Loisel (Alexis) : Oui, merci. Bonjour, M. le ministre. Bonjour. Donc, oui, l'expertise, évidemment, elle est bien présente au Québec, il y a beaucoup d'entreprises et d'entrepreneurs qui sont représentés par l'association qui oeuvrent à tous les niveaux, au niveau des différents projets de construction, mais c'est clair qu'on a à continuer et à s'assurer de développer cette expertise-là et de la maintenir.

Mme Bourque faisait référence à une certaine baisse de volume aussi depuis trois ans au niveau des investissements qui amène, veux veux pas, un risque face à ça puis aussi au nombre d'employés, là, qu'on peut maintenir au sein de nos entreprises. Donc, c'est important de pouvoir s'assurer que les différents entrepreneurs et les gens locaux puissent participer et contribuer à ces travaux-là, que ça ne soit pas juste des forces externes, là, qui viennent réaliser ça. Il y a quand même de très grandes entreprises au Québec qui ont cette expertise-là, certaines qui vont même travailler dans d'autres provinces ou, des fois, à l'étranger aussi. Donc, il y a cette expertise-là au Québec, il faut s'assurer de pouvoir aller la chercher puis l'exploiter au maximum.

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

M. Leitão : Donc, juste pour même être un peu caricatural, si on décidait demain matin de construire une ligne de train au Québec, je pense qu'on a encore la capacité de le faire, on a encore l'expertise nécessaire à le faire, on ne parle pas vraiment de la science nucléaire au troisième degré.

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

M. Loisel (Alexis) : Oui. Bien, absolument, absolument. On a l'expertise pour le faire, définitivement. J'ai souvent l'occasion de dire qu'on ne va pas sur la lune, là. Donc, je rejoins votre propre pensée, on est capables de le faire. Un des grands défis qu'on a dans l'industrie et dans la réalité québécoise, c'est le financement. Les projets de très grande envergure, c'est plus difficile à financer localement. Donc, je pense que le défi est beaucoup plus financier que construction. Au niveau construction, on est même reconnu à travers le monde pour notre productivité, pour notre efficacité. Donc, il n'y a vraiment aucune inquiétude, aucune question en termes de ressources, en termes d'équipement, en termes de connaissances quant à la construction de grands projets comme ça.

M. Leitão : Quand vous parlez de financement, c'est le financement des constructeurs?

M. Loisel (Alexis) : Exactement. Si, dans le cadre, par exemple, d'un projet qui serait financé... un PPP, bien, c'est plus difficile pour les entreprises locales d'aller débloquer 1 milliard, 2 milliards de financement par elles-mêmes, donc il faut qu'elles aillent s'associer avec des financements, d'où l'intérêt du projet avec la Caisse de dépôt, puisque, là, le financement, il vient du Québec, il est déjà là, là, donc ça élimine ce paramètre-là et ça ouvre la porte, justement, à cette expertise-là, et donc il faut s'assurer qu'on puisse l'optimiser puis qu'on puisse... Les retombées sont directes, hein, en termes d'emplois, en termes de retour au niveau de l'impôt, au niveau des fonds, des dépenses qui sont faites, on s'assure que l'argent reste dans la province et serve encore, là, à l'ensemble de la communauté.

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

M. Leitão : Très bien, merci. Donc, je note, je pense que c'est de connaissance commune qu'en effet un projet d'investissement en infrastructures a un effet multiplicateur assez important sur l'économie. Peut-être, les collègues, si vous avez des questions...

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Je savais que ça vous reviendrait plus facilement la prochaine fois. Bonjour. Merci d'être ici. Vous avez un mémoire qui a des recommandations assez spécifiques, assez techniques, et je vous demandais peut-être de nous expliquer quelques-unes d'entre elles de façon plus spécifique, là, pour le bienfait des généralistes que nous sommes. Cependant, je veux commencer en disant que je pense que vous... à la lecture de votre mémoire, là, vous comprenez quand même assez bien ce que le gouvernement essaie de faire. Vous dites qu'on vise à réaliser de façon performante et efficace les différents projets et à procurer à la caisse des rendements commerciaux pour ses déposants. Je pense que vous avez bien identifié ce qu'on essaie de faire de façon générale. L'objectif général du projet de loi, la façon qu'il s'y prend, ça convient à vos membres?

Le Président (M. Bernier) : M. Loisel?

M. Loisel (Alexis) : Oui, absolument. On est entièrement d'accord avec le principe et on pense que c'est une plus-value, là, pour notre industrie, clairement. Ce à quoi on s'attarde, c'est de s'assurer que, dans la façon dont c'est fait, dans la façon dont les pouvoirs ou les mandats sont donnés à la caisse, qu'on puisse s'assurer de préserver certains éléments importants en termes d'emplois, en termes d'expertise, en termes de développement des entreprises locales, s'assurer qu'on puisse participer à ces projets-là, qu'on ne se retrouve pas juste spectateurs, là. C'est vraiment ça, notre préoccupation.

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

• (16 h 40) •

M. Loisel (Alexis) : Peut-être, avant d'entrer dans le détail du projet de loi, de façon générale, les budgets qui sont alloués aux différents chantiers au cours des deux derniers budgets, disons, est-ce que ce sont des investissements

qui sont, d'après vous, convenables? Est-ce que ce sont des investissements qui sont de l'ordre de ce qu'on a besoin au Québec de mettre année après année?

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

M. Loisel (Alexis) : Nous, on pense que le gouvernement fait forcément tout son possible pour rallier des objectifs différents, autant l'équilibre budgétaire que la nécessité d'investissement. C'est clair qu'au niveau de notre industrie on est à un niveau assez bas, donc on considère qu'il y a largement les besoins et la place, là, pour combler et augmenter ces investissements-là, on est forcément en décroissance actuellement.

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

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. O.K. Bon, je vais y aller de façon un petit peu plus spécifique. Je regarde en page 6 de votre mémoire dans la section, là, qui est sur les cadres et les procédures d'appel d'offres, quatrième ligne : «L'association est d'avis que le gouvernement devrait envisager la possibilité d'inclure dans les appels d'offres internationaux de la caisse des critères permettant de favoriser les retombées économiques du secteur génie civil et voirie...»

Qu'est-ce que ça veut dire spécifiquement, la possibilité d'inclure des critères? Ça veut dire quoi, ces critères-là?

Le Président (M. Bernier) : M. Loisel?

M. Fortin (Pontiac) : Avez-vous des exemples spécifiques?

M. Loisel (Alexis) : Bien, comme on le spécifiait un petit peu plus loin dans le texte, là, on veut s'assurer que, dans le mode d'octroi, que ce soit assez défini pour que la caisse puisse suivre certains paramètres et qu'on s'assure, par exemple, si c'est des firmes étrangères, parce qu'on n'est pas contre du tout l'idée, mais qu'il y ait, par exemple, un contenu québécois, qu'on s'assure au niveau... Il y a un défi — on en parle un peu plus loin — aussi au niveau de l'AMF, du respect de ces critères-là pour s'assurer que la compétitivité est sur un même pied d'égalité, ce qui n'est pas forcément évident à mettre en place. Donc, il faut s'assurer que ça, c'est bien communiqué et c'est explicité dans le projet de loi ou dans la loi, finalement, pour que ces paramètres-là soient clairs. Il y a différents... Et, dans le mode d'octroi plus spécifiquement, je pense que c'est important aussi que ces paramètres-là soient bien établis parce que, trop souvent, on voit des appels d'offres généraux, et qui manquent de spécificité, et qui ouvrent la place à beaucoup d'interprétation, et souvent on peut voir des problématiques, là, qui en découlent.

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

M. Fortin (Pontiac) : Parlons justement de l'AMF, puisque vous y faites référence. Vous mentionnez que le pouvoir de l'AMF octroyé par la Loi sur les contrats des organismes publics est difficile d'application à l'égard des entreprises étrangères. Pouvez-vous m'expliquer ce que vous voulez dire par là? Qu'est-ce qui est difficile d'application?

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

M. Loisel (Alexis) : Eh bien, quand c'est des entreprises étrangères, notre compréhension, là, de la façon dont l'AMF fonctionne, c'est qu'elle a besoin de valider à l'étranger les différents intervenants ou les différents responsables, et c'est très dur pour elle de pouvoir valider la véracité des déclarations qui sont faites et la pertinence... Souvent, c'est des firmes qui sont des grandes multinationales, qui ont des entités à travers le monde, et donc de s'assurer le respect de toutes les règles à travers toutes ces régions-là, toutes ces parties-là, bien, ce n'est pas évident. Et c'est clair que, s'il y a une entreprise qui travaille ailleurs dans le monde qui a des problématiques ou qu'il y a eu des jugements contre elle ou des condamnations contre elle, eh bien, ce n'est pas forcément retraceable ou on peut se poser la question sur leur mode de fonctionnement interne aussi au Québec et au Canada. Mais ce bout-là est beaucoup plus difficile à faire, alors qu'au niveau du Québec, bien, c'est très facile. Pour les entreprises québécoises, l'AMF a beaucoup plus de facilité à avoir l'heure juste ou un portrait réel, là, parce que tout est fait localement, et elle a accès à toutes ces banques d'information, toutes les données se croisent, ce qui n'est pas le cas au niveau de l'international.

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

M. Fortin (Pontiac) : Merci. Vous avez dit dans votre dernière réponse que, parfois, les appels d'offres n'étaient pas assez spécifiques et qu'il y avait des surprises qui pouvaient venir en cours de route. Ça veut dire quoi? Ça veut dire qu'on doit aller plus dans le détail pour s'assurer qu'on a exactement le projet qu'on veut ou est-ce que ça veut dire que les surprises qu'on retrouve, là, ça veut dire que les projets pour lesquels ils répondent aux appels d'offres n'ont pas nécessairement les critères que le gouvernement souhaiterait?

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

M. Loisel (Alexis) : Non, je pense que c'est votre première réponse. Donc, je pense qu'on a besoin de s'assurer qu'en amont les projets sont très bien étudiés, sont approfondis. En particulier, si on prend l'exemple du «design-build»,

par exemple, s'assurer que les paramètres sont équitables et puis sont assez précis pour permettre, justement, qu'il y ait une saine compétitivité, là.

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

M. Fortin (Pontiac) : Allons-y, d'ailleurs, aux trois modes d'octroi de contrats dont vous parliez, là. Vous connaissez un peu les projets qui sont sur la table avec le projet de loi n° 38, vous avez entendu les gens d'Aéroports de Montréal avant nous parler d'un lien vers l'aéroport, donc du train vers l'ouest, on parle du SLR sur le pont Champlain. Qu'est-ce que vous voyez là-dedans qui est plus approprié? Parce que vous nous avez dit, là, que le «design-build», c'est plus pour quand il y a besoin d'innovation; le mode d'octroi basé sur la qualification des entrepreneurs, c'est quand on cherche une expertise spécifique; et le mode d'octroi au plus bas soumissionnaire, évidemment, on sait ce que ça veut dire. Donc, qu'est-ce que vous voyez qui est plus pertinent par rapport à ces projets-là?

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

M. Loisel (Alexis) : Alors, dans ces projets-là, premièrement, ce que je peux vous dire, c'est qu'on a voulu être beaucoup plus général dans nos recommandations. Donc, on a espoir que la caisse puisse faire plus que deux projets. Donc, c'est pour ça qu'on soumettait plusieurs modes d'octroi qui ne s'appliquent pas forcément exclusivement à ces deux projets-là. On pense que l'ampleur du projet du SLR... autant pour l'aéroport que pour le pont Champlain, sont des projets qui s'apparentent plus à un projet «design and build» et/ou de préqualification, mais beaucoup plus «design and build», là.

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

M. Matte : Merci, M. le Président. Je voudrais faire du pouce aussi sur mon collègue de Pontiac, mais j'ai constaté que votre association préfère beaucoup plus, là, un mode de projet tel qu'on le soumet avec la Caisse de dépôt qu'un PPP. Et Mme Bourque, dans sa présentation... vous avez été très rapide, puis je comprends que vous aviez peu de temps, là. Pour moi, un généraliste, là, j'aimerais ça que vous puissiez être en mesure de me vulgariser quand vous parlez du mode de conception-construction, moi, là, j'ai peu d'expérience en cette matière-là. Vous voyez ça comment? Puis quels sont les avantages à pouvoir développer ce mode-là?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bourque.

Mme Bourque (Gisèle) : Alors, c'est certain que ce mode de conception là est avantageux pour tout le monde parce que ça permet à tous les intervenants, là, de mettre leur expertise en commun. Alors, l'entrepreneur est assis à la table en amont. Alors, ça évite les surprises au niveau du délai d'intervention, au niveau du délai de réalisation des travaux, au niveau... Ça évite aussi les surprises. Ce qu'on appelle les imprévus, en fait, sont mieux ciblés dès le départ. Alors, c'est avantageux pour tout le monde, en fait. Tout le monde est assis à la table — ça se dit bien, «design-build», hein? — tout le monde est assis à la table du début jusqu'à la fin.

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

M. Matte : Oui. Donc, je veux bien, hein, vulgariser, mais concrétiser ça, donc, ça veut dire, sur un projet complexe comme ça où qu'on dit : La caisse pourrait être vraiment le donneur d'ordres, de projet, il faudrait qu'ils fassent venir des ingénieurs, des contracteurs potentiels et toute la panoplie d'experts là-dedans alors que le contrat n'est pas donné. C'est là que j'ai de la difficulté à concevoir ce que vous prônez et la réalité.

Le Président (M. Bernier) : Mme Bourque.

Mme Bourque (Gisèle) : Oui. C'est un mode d'octroi de contrats qui a fait ses preuves à travers le monde, notamment au Royaume-Uni, en Europe à plusieurs endroits. Tout le monde est assis dès le début. Alors, c'est certain que c'est facilitant parce que tout le monde tient le même discours et voit le projet de la même manière, il y a une évolution qui s'effectue au sein du groupe tout au long, tout au long du déroulement du projet. Alors, ce n'est pas nous qui avons inventé ce concept, hein, il existe, il a été éprouvé, et on en dit beaucoup de bien et beaucoup d'avantages.

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

M. Matte : Merci, M. le Président. Et la rémunération, l'octroi du projet, c'est quoi? C'est selon un pourcentage établi pour chacun, c'est...

Le Président (M. Bernier) : Mme Bourque.

Mme Bourque (Gisèle) : Bon, écoutez, là, dans les fins détails du mode de réalisation, d'octroi de contrats, écoutez, on ne l'utilise pas ou, à toutes fins pratiques, pas du tout utilisé au Québec, alors c'est difficile pour nous de

vous expliquer de fond en comble comment ça fonctionne. C'est plutôt au niveau des grands paramètres, des grands principes de réalisation et d'octroi de contrats qu'on y trouve des avantages.

M. Matte : Très bien. Merci, M. le Président, j'ai terminé.

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

Mme de Santis : Il y a combien de temps?

Le Président (M. Bernier) : Vous avez environ six minutes.

Mme de Santis : Six minutes. Ah! O.K. Parfait. O.K. C'est parfait. Merci. Bienvenue. Une des inquiétudes d'un nombre important de personnes qui sont venues devant nous, c'est l'indépendance de la caisse, que la caisse décide pour elle-même quels projets elle veut vraiment entreprendre et comment elle le fait. Maintenant, en vous écoutant, j'ai un petit peu l'impression que vous voulez qu'on donne des balises qui peuvent attacher un peu la caisse dans la façon que la caisse procède et que la caisse n'aurait pas une indépendance complète. Est-ce que j'ai tort?

• (16 h 50) •

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

M. Loisel (Alexis) : Alors, ce que, nous, on dit, c'est que c'est clair que c'est important de donner des guides et des paramètres pour s'assurer que c'est fait adéquatement. On ne s'est pas positionné sur la pertinence ou sur le choix de la caisse d'aller vers un projet plutôt qu'un autre, ça, ça ne fait pas partie de nos mandats ni de nos préoccupations. Mais, par contre, une fois qu'elle a choisi un projet puis qu'elle décide d'aller de l'avant, c'est clair que ça prend certains guides parce que je pense que c'est important, justement, d'encadrer l'ensemble du processus.

Mme de Santis : Mais la caisse assume le risque du rendement complètement. Donc, la caisse, si la caisse va être indépendante, va vouloir choisir la façon qu'elle procède avec chaque projet, une fois qu'on a déterminé lequel des choix qui nous est présenté par la caisse que le gouvernement veut appuyer.

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

M. Loisel (Alexis) : Bien, je pense que la recommandation n'empêche pas la latitude de la caisse quant à ses projets puis la façon dont elle veut les réaliser. Elle lui permet seulement de s'assurer qu'elle va pouvoir favoriser les entreprises locales, qu'elle va pouvoir s'assurer de bénéficier des différents modes, des différentes expériences et connaissances du milieu. Je pense que c'est plutôt ça, lui donner tous les outils nécessaires pour réaliser son projet à terme. Ultiment, c'est des principes qui vont l'amener à avoir des prix compétitifs, des prix rentables avec, par contre, une assurance au niveau des échéanciers, au niveau de la qualité parce que tous ces projets-là, en particulier au niveau conception, construction, c'est des choses qui favorisent le règlement des problèmes en amont, et donc qui minimisent l'impact négatif lors de la construction. Donc, c'est toutes des choses positives dans l'axe de son projet.

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

Mme de Santis : Vous avez parlé du fait que nos entreprises n'ont pas le moyen d'obtenir le financement nécessaire quand c'est des grands projets. C'est un problème qui existe depuis assez longtemps. D'autres pays ont trouvé des solutions. Ne pas inviter l'investissement international, je ne sais pas que c'est ça, la solution. Est-ce que vous avez des propositions pour qu'on puisse aider les nôtres qu'on reconnaît, qui sont reconnus mondialement d'être capables de livrer le produit? Qu'est-ce qu'on peut faire sur le plan pratique pour les aider à atteindre le niveau nécessaire pour qu'on n'ait pas peur de la concurrence internationale?

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

M. Loisel (Alexis) : Il faut convaincre M. le ministre de débloquer ses bourses et d'investir massivement dans les infrastructures de façon conventionnelle. Je pense que le projet de la Caisse de dépôt est un très bon exemple de comment on peut s'assurer d'avoir des fonds disponibles pour des projets d'envergure sans nécessiter la mise de fonds des entreprises, des entrepreneurs locaux.

Mme de Santis : Vous ne répondez pas à ma question, je m'excuse, parce que moi, j'aimerais...

M. Loisel (Alexis) : Peut-être que je ne la comprends pas.

Mme de Santis : ...être capable de dire que nos entreprises peuvent faire la compétition, peuvent faire la concurrence avec ceux qui arrivent de l'international. Vous venez ici et vous dites : On veut que le gouvernement nous aide. Moi, je veux savoir comment on peut vous aider à vous aider vous-mêmes, qu'est-ce qu'il faut faire, où on devrait faire les changements nécessaires pour vous équiper pour faire face à la concurrence, pas me dire : Le gouvernement va nous financer.

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

Une voix :

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

M. Houle (Denis) : Oui. Alors, à la question de madame, je vais vous dire qu'on a présenté un mémoire en commission Charbonneau, un mémoire ici, en commission parlementaire, sur le projet de loi C-35 et, dans les deux cas, on a fait allusion à une difficulté que nos entrepreneurs rencontrent, c'est les paiements tardifs. Alors, il y a des contrats qui vont durer un an, deux ans, ces contrats majeurs là, comme les hôpitaux à Montréal et tout ça, et un regroupement d'associations patronales, des syndicats, tout ça, on a présenté un projet de loi qu'on a envoyé au Conseil du trésor pour inciter les gros donneurs d'ouvrage, le MTQ, Hydro-Québec, à payer plus rapidement, dans des délais, une série de détails, et ça, ça peut aider énormément. Alors, ça, vous avez un projet de loi, là, qui a été envoyé par ce groupe de travailleurs là, associations et syndicats, et, finalement, ça, ça peut nous aider énormément, les entrepreneurs.

Alors, il y a des entrepreneurs qui ne sont pas payés — on parle du mode de conception-construction, «design-build», là — des fois, avant un an ou deux ans. Avec un type de mode d'octroi conception-construction, «design-build», à ce moment-là ça permet à tous les intervenants de travailler à l'élaboration du projet, ça permet également d'éviter les avenants, d'éviter les dépassements de coûts, et ça, c'est un autre écueil que rencontrent nos entrepreneurs.

Je pourrais vous donner de multiples exemples à Hydro-Québec qui, finalement, demandent des modifications à leurs projets préparés par leurs ingénieurs ou par des ingénieurs privés, et, finalement, nos entrepreneurs qui exécutent à la demande du donneur d'ouvrage, Hydro-Québec, MTQ, ils n'ont pas le choix, ils sont obligés de continuer, même s'ils ne sont pas payés. Et, même dans des cas comme ça, je connais des compagnies qui ont travaillé à La Romaine et qui attendent des paiements depuis quatre, cinq ans, depuis l'ouverture du chantier. Alors, si c'est ça, ça, c'est un problème de financement pour les entrepreneurs qui sont obligés, pendant ce temps-là, d'y aller avec leur marge de crédit.

Alors, je pense qu'il y a beaucoup de choses qu'on a avancées à travers différentes commissions depuis de très nombreuses années, et je suis convaincu qu'on a fait 18 recommandations à la commission Charbonneau, et ça touche plusieurs des questions que vous allez nous poser. On aurait peut-être dû vous envoyer en annexe notre mémoire de la commission Charbonneau, qui était très intéressant.

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

M. Marceau : Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bonjour. Merci de votre présentation. Je vais peut-être vous poser des questions sur le processus d'appel d'offres de la caisse, que vous connaissez, de toute évidence, beaucoup mieux que moi, en tout cas. Parce que, moi, ma compréhension — puis peut-être que vous allez pouvoir me corriger — c'est que la caisse, donc, n'a pas véritablement de contraintes différentes de celles du secteur privé, si ce n'est qu'elle va être assujettie à la loi sur les contrats dans le secteur public, là. Donc, pour le processus qu'on s'apprête à mettre en place, elle va devoir faire affaire avec des gens qui ont été validés comme étant corrects par l'Autorité des marchés financiers, mais, pour le reste, elle peut utiliser les processus d'appel d'offres quelle veut bien. Est-ce que ça, c'est correct de dire ça?

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

M. Loisel (Alexis) : À l'heure actuelle, c'est ce que ça dit, oui.

M. Marceau : O.K. Puis cette idée, là, d'inclure dans les appels d'offres internationaux des critères pour favoriser le secteur de la construction québécois, là, est-ce que vous avez des formulations plus précises qu'on pourrait inclure puis peut-être suggérer au gouvernement? Parce que c'est quand même une suggestion intéressante. Parce que, bon, étant donné la taille du marché québécois, étant donné les difficultés auxquelles faisait référence la députée de Bourassa-Sauvé, qui sont des difficultés réelles, là, c'est sûr que, quand on vous demande de mettre un gros montant d'argent avant de commencer puis que les montants sont substantiels, c'est difficile, là, pour des entreprises de taille moyenne de participer aux appels d'offres. Donc, peut-être nous donner des exemples, là, de ce que ça pourrait être. Je sais que ça existe pour Hydro-Québec à certains égards, mais peut-être, pour la caisse, comment ça pourrait se formuler de façon plus précise?

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

M. Loisel (Alexis) : Un des éléments classiques, là, qui est utilisé pour atteindre cet objectif-là, c'est le contenu québécois, si vous voulez, là, c'est quelque chose qu'Hydro-Québec utilise régulièrement. Ça s'est vu beaucoup dans les appels d'offres d'éoliennes en particulier, où certains fabricants ont même dû installer des usines au Québec, là, pour fabriquer des générateurs. Donc, c'est quelque chose qui permet de s'assurer qu'il y ait une retombée directe locale, là. Ça fait que, ça, c'est un exemple. Ça peut être sous forme d'association aussi, là, s'assurer que les entreprises internationales soient associées avec un entrepreneur local aussi. Si on peut prendre...

M. Marceau : Exiger un consortium.

M. Loisel (Alexis) : ...un parallèle avec les travaux qui sont dans le Grand Nord ou qui sont associés avec les premières nations, là, qui permettent aussi de s'assurer des retombées locales dans le Grand Nord.

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

M. Marceau : Merci. Merci. Puis, si on s'exprimait en termes de contenu québécois, quelle proportion, pensez-vous, serait raisonnable? Puis je vous le demande parce que, concrètement, c'est le genre de discussion qu'on peut avoir ici, à la table, plus tard dans le cadre de l'étude détaillée, plus... Qu'est-ce que vous auriez en tête?

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

M. Loisel (Alexis) : Je ne voudrais pas vous donner la même réponse que M. Cherry, qu'on n'est pas en négociation, mais...

M. Marceau : Non, non, vous, vous êtes...

• (17 heures) •

M. Loisel (Alexis) : Je vous dirais le plus possible, évidemment, mais je pense qu'un minimum serait 50 %, c'est sûr, là, si on veut être raisonnable ou logique, là, cohérent, mettons, là. Encore une fois, il faut comprendre qu'au niveau peut-être de certains projets il y a des choses qui touchent moins notre industrie, par exemple le choix du véhicule si on prend l'exemple du SLRV, des choses comme ça. Mais, en termes de construction, on a tout ce qu'il faut au Québec, là, pour faire 100 % des travaux. Donc, je pense que ça serait abusif de demander 100 %, mais je pense que 50 % est une marche logique, là, à atteindre.

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

M. Marceau : Non, non, on s'entend, là, on s'entend. Je vous confirme que, pour les véhicules, on est pas pire aussi au Québec. Mais vous avez raison que l'industrie de la construction aussi a du bon sens. O.K. En tout cas, ça...

Puis, pour revenir, donc, à la Caisse de dépôt, vous ne suggérez pas, par ailleurs, pour son processus d'appel d'offres, de le contraindre, là, vous êtes à l'aise avec le fait qu'il soit... Parce que vous passez en revue trois types d'appel d'offres. Bon, vous savez qu'au gouvernement du Québec on est tenu au plus bas soumissionnaire, là, donc n'a pas vraiment de liberté. Vous, vous considérez qu'il faut maintenir la liberté de la caisse quant aux mécanismes qu'elle peut choisir, n'est-ce pas?

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

M. Loisel (Alexis) : Oui, absolument. Je pense qu'il y a vraiment une pertinence en fonction de l'ampleur et le type de projet et que le plus bas soumissionnaire conforme n'est pas toujours la meilleure solution. Il faut comprendre que les autres projets amènent quand même à un prix compétitif, et, en bout de ligne, l'argent compte toujours. Notre expérience dans le privé fait qu'on vit des modes d'octroi différents, mais il faut quand même être le plus compétitif possible. Donc, ça ne veut pas dire le plus cher, mais je pense que ça amène beaucoup d'autres paramètres qui sont, en vrai, économiques pour l'ensemble du projet, qui sont source d'économies. Donc, non, il ne faut pas contraindre à un seul mode. Je pense que c'est très important que, dans le processus, le décret soit aussi fait pour s'assurer que la caisse soit assujettie, justement, à ça, ce qui n'est pas le cas tout le temps.

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

M. Marceau : Non, effectivement. Puis, écoutez, ça va devoir être le cas. Puis ça m'amène à la question qui n'inquiète pas notre ministre, mais qui, moi, m'inquiète encore, c'est la question de la commission Charbonneau. Moi, je pense qu'on doit encore être inquiets. D'ailleurs, je le dis encore une fois en toute gentillesse, là, la commission n'a pas rendu son rapport. Et puis vous avez été des gens qui ont été particulièrement affectés par cette histoire-là, par cette commission-là, puis, évidemment, tout le monde a été sali alors que, bon, il y avait seulement que quelques-uns qui étaient fautifs, mais l'ensemble de l'industrie a eu à subir l'opprobre, hein, de la population. Moi, je dis ça simplement pour vous dire que la commission n'a pas encore donné ses recommandations puis, des fois, je me demande si on ne devrait pas attendre les recommandations avant de tout fixer, pour les 10, 20, 30 prochaines années, ce qui va se passer entre la caisse puis le gouvernement du Québec. Mais, bon, peut-être que ça ne vaut pas la peine d'attendre. Mais disons qu'il y a quand même... il y aurait quelque chose de rassurant.

En tout cas, je voudrais vous entendre là-dessus, trouvez-vous qu'on devrait prendre un mois, deux mois, trois mois de pause — parce qu'on parle de ça, là, parce que la commission est supposée de rendre son rapport bientôt — avant d'aller de l'avant avec un projet de loi comme celui-là qui pourrait déterminer un nouveau mode de développement de nos infrastructures au Québec pour les 10, 20, 30 prochaines années?

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

M. Loisel (Alexis) : Chez nous, on considère que les modes d'octroi qu'on suggère sont des modes connus et qui sont des modes utilisés fréquemment à travers le monde. Donc, on n'invente rien. Donc, on estime qu'il n'y a pas

de risque. Et je pense qu'on est vraiment rendus à l'étape où on est après tout ce qui s'est fait et tout ce qui s'est dit dans la commission. Je suis d'accord avec vous qu'on attend le rapport avec la même impatience et le même sérieux que vous. Par contre, il y a énormément de mesures qui ont déjà été prises en amont de ce fameux rapport là et qui ont permis de donner des règles précises et importantes à l'ensemble de l'industrie. Et je peux vous dire que les choses ont beaucoup changé sur le terrain, c'est très, très différent, et on est déjà dans l'après-Charbonneau, si vous me permettez l'expression. Mais, évidemment, ces recommandations vont être écoutées et suivies, évidemment.

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

M. Marceau : Oui. Bien, vous savez, moi, je n'ai aucune idée, là, mais il n'est pas impossible que la commission fasse des suggestions, par exemple, quant aux mécanismes d'appel d'offres puis qu'elle dise : Un mécanisme d'appel d'offres au prix le plus bas, c'est un mécanisme qui est prévisible, puis, comme c'est prévisible, bien, peut-être que ce n'est pas la bonne affaire dans un cadre où les gens veulent faire de la collusion. Ça se peut qu'ils disent ça. Je ne le sais pas, je suis comme tout le monde, là, je ne sais pas ce qu'est le contenu de cela. Mais, s'il y a une chose qu'on sait au sujet du mécanisme du prix le plus bas, c'est qu'il peut conduire plus facilement que d'autres mécanismes à la collusion.

Quoi qu'il en soit, je vous dis simplement que, s'il fallait qu'on apprenne dans trois mois ou dans six mois que certains mécanismes sont désormais exclus ou, en tout cas, que la commission recommande de les exclure, il va peut-être falloir revenir ici pour dire : Bien là, on va demander à la caisse d'exclure ce mécanisme-là pour la suite des choses. C'est tout ce que je dis.

Je vais juste changer de sujet si vous me permettez. Parce que vous parlez de transparence à la page 9, et puis c'est fort intéressant, ce que vous dites. Vous dites que vous voulez que le projet de loi prévoit l'obligation de divulguer le nom des soumissionnaires potentiels, la liste des soumissions déposées et leur prix, le nom de l'entrepreneur adjudicataire et les renseignements relatifs au contrat conclu.

Ma question très simple, est-ce que... Ça, c'est un élément, là, d'information que vous voulez obtenir. Y en a-t-il d'autres? Y a-t-il d'autres éléments? Que je ne trouve pas, là rapidement, mais y a-t-il d'autres types d'information qui, il vous semble, permettraient de favoriser des processus plus efficaces, des prix plus faibles, et ainsi de suite?

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

M. Loisel (Alexis) : Non. Je pense que ce sont les paramètres qui seraient aidants, là, face à une transparence plus élevée puis à une meilleure accessibilité de l'ensemble des entreprises. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'autres choses nécessaires, là.

M. Marceau : Bien, je vous donne un exemple rapidement. Tantôt, vous parliez de contrats d'entretien, et moi, dans cinq ans ou dans 10 ans, j'aimerais bien savoir combien ça coûte, là, l'opération du système de transport de la Caisse de dépôt, mettons, la ligne Montréal-Brossard, mettons. Et je pense qu'il faut qu'on finisse par savoir ces coûts-là éventuellement, il faut qu'il y ait une reddition de comptes. Enfin, ça, c'est des choses que moi, je vais demander. Mais, dans le contexte où vous voulez pouvoir soumissionner, je pense que c'est important que vous ayez ce genre d'information là, non?

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

M. Loisel (Alexis) : Bien, à notre niveau, dans ce qui nous touche, une fois que la construction est faite, nous, on est sortis et on ne revient pas. Au niveau de l'entretien, j'imagine qu'ils vont aller en appel d'offres aussi de la même façon, et puis on aura l'occasion d'offrir nos services. Donc, cette information-là, elle est peut-être moins pertinente à notre niveau. De façon plus globale, dans l'ensemble du projet, bien là c'est une autre affaire.

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

M. Therrien : Merci, M. le Président. Merci d'être présents. Merci pour votre éclairage. J'aurais une question très générale à vous poser, puis, depuis que vous êtes là, je l'ai dans la tête, là. Vous savez que la Caisse de dépôt n'a pas d'expérience dans la construction de ce genre d'ouvrages. Ils n'ont jamais fait ça ailleurs, là, de gérer, là, de... en tout cas, d'une certaine façon, de A à Z, la construction. Compte tenu du fait qu'ils vont... À partir du peu d'expertise dans le domaine qu'ils ont — puis c'est normal, ils commencent là-dedans — comment vous entrevoyez ça, l'idée qu'ils vont, un peu, là, se faire les dents avec, mettons, un SLR sur le pont Champlain? Quels sont les problèmes que ça peut apporter? Compte tenu d'un donneur d'ouvrage qui a déjà de l'expérience, mettons, le ministère des Transports ou d'autres grandes firmes d'ingénierie, là, quel genre de problème que ça pourrait amener? Puis y a-tu un délai où est-ce que ces gens-là vont acquérir l'expérience pour, justement, éviter certains problèmes?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bourque, ou M. Loisel, ou M. Houle? Levez la main. Lequel?

M. Houle (Denis) : Ça va être moi.

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

M. Houle (Denis) : Alors, je rejoins, moi, les représentations qui vous ont été faites, justement, par le président Sabia de la Caisse de dépôt, qui parlait d'une nécessité de l'indépendance, là, de la caisse. Et cette question-là a été posée, et c'est son adjoint, M. Macky Tall, qui a répondu en disant : On a eu une expérience particulière en Colombie-Britannique où on était en partenariat à trois, et on a été là du début, de la conception du projet à la réalisation et maintenant à la gestion. Alors, ils ont cette expérience-là qui semble quand même prometteuse. J'ai retenu également des autres exemples qu'il a donnés qu'ils ont fait... Ça, c'est un réseau ferroviaire, même chose en Angleterre entre Londres et Heathrow. Et ils ont fait un projet aussi de train rapide en France. Puis le dernier projet, c'est un hôpital en Australie. Alors, ça, ça ne nous touche, ça, c'est institutionnel, puis ce n'est pas notre convention qui s'applique.

Alors, moi, je crois qu'ils ont une expérience, et la réponse de M. Sabia et de M. Macky Tall aux questions que vous leur avez posées sur ce sujet-là, c'était de dire : On va s'assurer d'être avec des partenaires compétents. Alors, moi, je pense que la réponse est là, il faut que la caisse, elle demande l'indépendance, et pas d'intervention gouvernementale. Et une des dernières réponses que M. Christian Dubé a données, qui est le V.P. de la caisse, il a dit : On veut à ce point être indépendants qu'on veut pouvoir négocier nous-mêmes les subventions avec le fédéral. Ça va très, très loin. Alors, le MTQ ne peut pas faire ça, ni Hydro-Québec. Donc, les gros donneurs d'ouvrage du Québec actuellement et les grandes municipalités ne peuvent même pas le faire directement.

Alors, les pouvoirs que vous donnez dans votre projet de loi, M. le ministre, vont donner une indépendance incroyable à la caisse. Et en plus vous parliez de reddition de comptes, bien, moi, je n'ai rien vu de contrôle gouvernemental, de reddition de comptes sur les projets qui seront proposés à la caisse et qu'elle acceptera de réaliser. Alors, je ne sais pas s'il faudrait peut-être améliorer le projet de loi pour qu'on prévoie des contrôles, mais il me semble, moi, que ça donne une latitude que nos gros donneurs d'ouvrage n'ont pas.

• (17 h 10) •

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

M. Therrien : Donc, vous me dites, là si je comprends bien vos propos, que le fait qu'on ait... En tout cas, dans le projet de loi, on veut donner de l'indépendance à la Caisse de dépôt parce que c'est la principale critique qu'on a formulée depuis le début. Puis je pense que le ministre va être d'accord avec ça, de dire : Bien, il faut s'assurer qu'il y ait un pare-feu, là, pour faire en sorte que la Caisse de dépôt soit indépendante dans sa façon de gérer. Vous nous dites qu'ils veulent tellement rendre la caisse indépendante qu'elle leur permettrait de faire des choses que les autres donneurs d'ouvrage ne permettent pas de faire. C'est ce que vous me dites, et donc vous êtes un peu craintif par rapport, entre autres, à la reddition de comptes. C'est ce que je comprends bien.

Le Président (M. Bernier) : M. Houle.

M. Houle (Denis) : Oui. On parlait d'avoir un projet de loi... une caisse qui travaille, si on veut, avec un grand espace, mais également que ça se fasse à la connaissance des Québécois de façon générale. Alors, moi, je pense que les sujets que j'ai abordés avant votre question, ça me fait poser des questions.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Messieurs dames, bonsoir. Une première question. À la fin de votre mémoire, la page 10, vous dites que, bien, suite à l'article... le projet de loi, à son article 2, là, où la caisse pourrait acquérir et détenir des actions ordinaires d'une personne morale, vous semblez inquiet que le traitement équitable des soumissionnaires ne soit influencé par le fait que la caisse puisse détenir de telles actions. Donc, pour vous, c'est problématique de savoir que la caisse pourrait détenir une minorité d'actions dans un futur soumissionnaire. Pour vous, là-dessus, ce ne serait pas nécessairement un manque de transparence, là, mais vous doutez que le traitement, il ne serait peut-être pas équitable.

Le Président (M. Bernier) : Mme Bourque.

Mme Bourque (Gisèle) : Écoutez, on n'a pas de doute comme tel, c'est un questionnement qu'on s'est posé, tout simplement, parce que, bien évidemment, on pense bien que le traitement va être équitable, mais on pense que ça peut être influencé un peu, à tout le moins, cette espèce de... le fait que la caisse détienne de telles actions. Alors, c'est un questionnement, mais on n'a pas, évidemment, de crainte majeure. Mais on soulève la question.

M. Bonnardel : Mais que la caisse puisse le faire, si elle le faisait, vous, nécessairement, n'y verriez pas un problème, là?

Le Président (M. Bernier) : Mme Bourque.

Mme Bourque (Gisèle) : On ne voit pas de problème. Évidemment, ça va être à l'usage qu'on va s'apercevoir qu'est-ce que ça va avoir comme impact. Mais, dans la mesure où la caisse est consciente de l'apparence que ça peut avoir, bien sûr qu'elle sera peut-être plus prudente, justement, lorsqu'elle agira dans ce sens-là.

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

M. Bonnardel : Pour ce qui est de la possibilité, là, de voir des consortiums internationaux, un peu comme la 25, qu'on a vu sur la 30, si je ne me trompe pas, un consortium espagnol, mais qui utilise la main-d'oeuvre québécoise nécessairement, la machinerie québécoise, je pense que, dans ces circonstances, quand on a des projets aussi importants, vous ne voyez pas d'un bon oeil, peut-être, qu'on ouvre ça à l'international puis qu'on puisse nécessairement...

Et là, ma deuxième question, je vais arriver au plus bas soumissionnaire, là, mais, pour vous, qu'on puisse l'ouvrir comme on l'a fait pour deux projets importants comme la 30 et la 25, ce n'est pas un problème si on utilise nécessairement la main-d'oeuvre? Peut-être qu'on pourrait... J'imagine que, dans l'entente, là... Je ne me souviens plus par coeur — entre le gouvernement et la caisse — si on l'a mentionné ou non, là, mais c'est peut-être quelque chose qui est applicable. À votre avis?

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

M. Loisel (Alexis) : Alors, forcément, c'est des projets qui étaient porteurs, et c'est vrai que les entreprises québécoises ont été invitées à participer aux projets. Je pense, c'est important de... Il y avait l'aspect financement dans ces projets-là, comme je le disais tout à l'heure, qui est un gros frein, là, à l'implication des entreprises locales, ce qui ne devrait pas être le cas, là, dans les projets de la Caisse de dépôt, et donc c'est important de s'assurer qu'on donne l'opportunité aux entreprises québécoises d'élargir et de perfectionner leurs connaissances et de développer leur savoir-faire aussi dans des projets de plus grande envergure. Et c'est dans ce sens-là qu'on disait ça, mais c'est clair qu'on favorise l'emploi local. Mais il y a des entreprises québécoises qui sont capables de gérer un projet de 1 milliard, mais qui ne sont pas forcément capables de le financer. Donc, c'est une avenue qui est très différente. Il y a un contexte différent avec la 30 et la 25, par exemple.

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

M. Bonnardel : Oui. Je ne doute pas que nos ingénieurs sont capables, mais c'est quand même une construction unique, là, dans... Je pense que vous comprenez bien que, demain matin, là, que ce que la caisse souhaite faire avec le Train de l'Ouest et le SLR sur le pont, dans les 25 dernières années il n'y a pas eu de constructions comme telles là-dessus. Donc, de là à dire qu'on est habitués puis qu'on peut l'amener... Je comprends que, des projets de 1 milliard, on en a déjà vu, là, pour les grands constructeurs, là, mais, comme tel, là-dessus, je ne pense pas qu'on ait des sociétés qui aient participé directement au Québec.

Puis un point qui, pour moi, m'interpelle — puis je pense que c'est mon collègue du parti ministériel qui l'a posé tantôt — c'est le mode d'octroi au plus bas soumissionnaire. J'ai bien de la misère, moi, à m'imaginer que la caisse ne pourrait peut-être pas changer sa façon de faire. Peut-être aussi, comme le député de Rousseau l'a mentionné tantôt, la commission Charbonneau pourrait dire demain matin : Ce mode d'octroi, que le MTQ utilise depuis 20 ans, 25 ans, nous a amenés à des désastres, à des dépassements de coûts qui ne finissent plus. Il y a des questions qui ont été posées par les députés au MTQ sur ces dépassements de coûts qui touchent vos entreprises, nécessairement, et que, dans ces circonstances, demain matin, de m'imaginer que la caisse ou le ministre des Finances, dans l'entente, pourrait dire : On revoit nos façons de faire... Peut-être, d'ici à ce que la commissaire Charbonneau dévoile son rapport, vous seriez habiles à vouloir continuer puis à se dire : Bien, peut-être un changement de mentalité qui serait, ma foi, important pour le Québec avec ce qu'on a vu dans les dernières années...

Et je ne cible pas personne, là, mais il reste que vous êtes ceux qui représentez les grands constructeurs au Québec. Et, quand on regarde la situation des 10, 15 dernières années... Puis là je n'accuse pas personne, là, mais il reste que c'est quand même quelque chose qui est resté marqué dans l'imaginaire des Québécois. À chaque fois qu'il y a un projet de 500 millions, ça finit en 1 milliard. À chaque fois qu'il y a un projet de 250 millions, ça finit là. Que ce soient les hôpitaux, que ce soient nos routes, on est habitués, c'est comme dans notre mentalité, on sait qu'il y a un projet de 100 millions, puis ça va finir à 150. Dans l'industrie privée, moi, si je mets 10 000 \$ à un entrepreneur privé, je sais que ça va me coûter 10 000 \$, ça ne va pas me coûter 15 000 \$. Donc, c'est pour ça que je pense que cette dynamique, cette dynamique d'octroi, pour moi, vous devez être prêt à ça. J'imagine qu'un jour ou l'autre ça risque de changer. Non?

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

M. Loisel (Alexis) : Oui. Alors donc, je pense qu'il faut faire la nuance dans le type d'octroi de contrats en fonction du type de projet. Et c'est clair que le plus bas soumissionnaire conforme s'applique probablement plus à des projets de petite envergure, mais il n'y a rien qui indique que la caisse n'aura pas besoin des différents modes pour satisfaire ses besoins et qu'à travers ça il n'y a pas de risque au niveau collusion ou au niveau... Je pense qu'il faut... C'est vrai que la commission puis tous ces éléments-là ont marqué l'esprit collectif, là, mais c'est quand même une... on se doit de vous rappeler que c'est une minorité des entreprises, là, qui ont participé à ces événements-là. Puis il y a beaucoup d'entrepreneurs québécois qui souffrent de ça, mais qui n'ont pas participé à ça. Donc, il ne faut pas mettre tout le monde dans le même panier.

Et il y a des projets qui... Par exemple, dans un projet d'entretien, on peut penser que la Caisse de dépôt pourrait donner le projet en conception-construction au niveau de la construction, mais, au niveau du déneigement, par exemple, qui est un travail un peu plus précis, serait plus avantageuse de le donner au plus bas soumissionnaire conforme parce que, là, les paramètres techniques sont très restreints. Et donc la complexité n'est pas là, et ça ne justifie pas l'investissement d'une conception-construction ou l'investissement que représente un travail de qualification. Et donc c'est vraiment l'outil adéquat, il faut s'assurer de bien l'appliquer pour s'assurer de ne pas vivre ce que vous avez mentionné tout à l'heure.

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

M. Bonnardel : Oui, une dernière question, M. le Président. À la page 6 de votre mémoire, là, quand vous dites : «...[on] est d'avis que le gouvernement devrait envisager la possibilité d'inclure dans les appels d'offres internationaux de la caisse des critères permettant de favoriser les retombées économiques du secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction», pour les projets de la 25 et de la 30, est-ce que le gouvernement vous a déjà demandé de cibler ou de quantifier ces retombées comme telles ou eux vous disent : Écoutez... Premièrement, est-ce que c'était dedans? Est-ce qu'il y avait de ces retombées pour les deux plus importants appels d'offres internationaux des dernières années? Je pense au Québec, là, en termes de... pour ce qui est de l'autoroute 30 puis du pont de la 25.

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

• (17 h 20) •

M. Loisel (Alexis) : On n'a eu de demande face à l'évaluation de ces pourcentages-là ou de cette participation-là. Et, à ma connaissance, il n'y avait pas de critères, il n'y avait aucun critère dans cet appel d'offres là concernant le contenu québécois, si on veut, là.

M. Bonnardel : O.K. Merci.

Le Président (M. Bernier) : Merci à l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec, M. Alexis Loisel, Mme Gisèle Bourque et M. Denis Houle.

Mémoires déposés

Avant d'ajourner les travaux, je dépose les mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus durant les consultations — bien sûr, dépôt virtuel : la ville de Longueuil, l'Office des personnes handicapées du Québec, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec et l'association des professionnels en construction et habitation du Québec.

Merci à tous ceux qui ont participé à cette commission parlementaire fort importante sur ce projet de loi.

Je lève la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux au jeudi 21 mai 2015, après les affaires courantes, où elle se réunira en séance de travail. Je lève la séance.

(Fin de la séance à 17 h 21)