



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le jeudi 4 juin 2015 — Vol. 44 N° 61

Étude détaillée du projet de loi n° 38 — Loi visant
à permettre la réalisation d'infrastructures par la
Caisse de dépôt et placement du Québec (4)

**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 jeudi 4 juin 2015 — Vol. 44 N° 61

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Remarques finales	40
M. François Bonnardel	40
M. Nicolas Marceau	40
M. Carlos J Leitão	42

Autres intervenants

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

M. Bernard Drainville
Mme Rita Le de Santis
M. Alain Therrien
M. Ghislain Bolduc
M. Michel Matte
M. Marc Carrière
M. Saul Polo

* M. Jean-François Lord, ministère des Relations internationales et de la Francophonie
* Mme Nathalie Bacon, ministère de la Justice

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 4 juin 2015 — Vol. 44 N° 61

Étude détaillée du projet de loi n° 38 — Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec (4)

(Onze heures cinquante-trois minutes)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! 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, comme d'habitude, leurs sonneries de cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 38, Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Habel (Sainte-Rose) sera remplacé par M. Rousselle (Vimont).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Bernier) : Merci, Mme la secrétaire. Lors de l'ajournement de nos travaux, hier, nous en étions à l'étude de l'article 10 du projet de loi. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 10?

Donc, comme il n'y a pas d'autre intervention sur l'article 10 et que je dois rendre une décision sur le sujet cet après-midi, je vous propose de suspendre l'étude de l'article 10. Est-ce qu'il y a consentement? Consentement. Donc, je vais suspendre l'étude de l'article 10. Oui, M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Non, c'est parfait pour ça. Moi, je voulais vous suggérer quelque chose pour la suite de nos travaux, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Oui. Bien, allez-y, M. le député de Rousseau. Je vous écoute.

M. Marceau : O.K. Alors, vous vous rappellerez, lorsqu'on a étudié l'article 2, l'article 2 qui donne à la caisse le pouvoir de créer une filiale qui oeuvrerait dans le secteur des infrastructures, vous vous rappellerez qu'à l'époque j'espérais que cette nouvelle possibilité pour la caisse soit mieux encadrée puis qu'elle soit restreinte au secteur des transports collectifs.

Alors, j'ai, à l'époque, déposé un amendement, qui est en suspens, à l'article 2, M. le Président...

Le Président (M. Bernier) : Effectivement, il y a un amendement qui est en suspens à l'étude de l'article 2.

M. Marceau : ...qui n'a pas encore été adopté, mais, du côté du gouvernement, on s'était engagé à regarder l'amendement que j'ai déposé puis à voir s'il était approprié de l'introduire, tel que rédigé, à l'article 2 ou s'il n'y avait pas une meilleure manière, une meilleure façon de répondre à mes préoccupations. Alors, effectivement, le gouvernement m'est revenu avec une façon de procéder légèrement différente, qui consiste à modifier l'article 3 plutôt que l'article 2.

Alors, comme l'article 3 est déjà adopté, M. le Président, ce que je vous suggérerais, étant donné, là, que ce qu'on... étant donné que j'ai désormais un amendement à l'article 3 plutôt qu'à l'article 2, ce serait que nous rouvrions l'article 3, que je dépose un amendement à l'amendement à l'article 3, qui, donc, irait dans le sens de ce que j'avais proposé à l'article 2, et puis que, si cela convient à tous les parlementaires ici puis qu'on finit par adopter l'article 3... enfin, l'amendement que je déposerais à 3, on pourrait revenir à 2 par la suite pour constater que mon amendement de l'époque était caduc... est devenu caduc, et puis on pourra le retirer, tout simplement. Alors, voilà ce que je vous propose, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le député. Donc, pour les autres parlementaires, ce qui est proposé par le député de Rousseau, c'est de rouvrir l'article 3, et, à ce moment-là, le député de Rousseau déposerait un amendement qui serait débattu. Par la suite, nous devrions passer, si l'article 3 est adopté, nous devrions passer et revenir à l'article 2 pour fins d'étude. Est-ce qu'il y a consentement pour que nos travaux soient organisés de cette façon?

M. Leitão : Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Il y a consentement. M. le député de Granby, vous êtes d'accord avec... Merci. Donc, nous allons rouvrir l'article 3, qui a déjà été adopté. Donc, M. le député de Rousseau, vous avez un amendement à déposer sur cet article.

M. Marceau : Oui. Alors, M. le Président, je vais déposer un amendement à l'article 3, qui se lit comme suit :

L'article 3 du projet de loi, tel qu'adopté, est modifié pour ajouter, dans le deuxième alinéa de l'article 32 qu'il édicte et après «infrastructures publiques», les mots «de transport».

Le Président (M. Bernier) : Donc, je vais suspendre quelques instants pour qu'on puisse faire la distribution de l'amendement auprès des parlementaires. Je suspends.

(Suspension de la séance à 11 h 58)

(Reprise à 12 h 1)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, nous reprenons nos travaux. Donc, M. le député de Rousseau, si vous voulez nous présenter votre article et nous situer exactement les motifs de celui-ci.

M. Marceau : O.K. Alors, je vais commencer par être clair sur ce que ça fait, l'amendement, là, sur ce que ça change dans l'article 3. Alors, dans l'article 3, essentiellement, ce qu'on fait au premier paragraphe, c'est d'imposer des contraintes quant à la détention de fonds indexés et d'actions ordinaires pour la caisse. Dans le deuxième paragraphe, là, on vient prévoir des contraintes quant à la détention d'actions pour des projets de la filiale... pardon, pour les projets plutôt, pour les projets d'infrastructure, lorsqu'ils sont à l'étranger. Et, dans le 3^o, ce sont des contraintes qui portent sur... qui portent sur la portion d'actifs totale. O.K., voilà, excusez-moi.

Quoi qu'il en soit, ce qui est pertinent pour nous, c'est le 2^o, là, c'est le deuxième paragraphe qui vient dire les circonstances dans lesquelles il y a des contraintes de détention de 51 %, 45 %, 51 % pendant les quatre premières années puis 45 % à terme. Et on comprend que, lorsque le deuxième paragraphe ne s'applique pas, la caisse peut aller jusqu'à 100 %.

Alors, le paragraphe qu'il est proposé de modifier... pardon, l'alinéa qu'il est proposé de modifier, c'est un alinéa qui dit simplement que, lorsque la caisse s'engage dans des projets qui se rapportent à des infrastructures publiques au Québec — ça, c'est la rédaction actuelle — alors les contraintes qui sont prévues au deuxième paragraphe ne s'appliquent pas. Ça, c'était l'écriture actuelle.

L'amendement que je propose, donc, qui s'insère dans l'alinéa qui commence par les mots «les dispositions», alors ce paragraphe va se lire désormais comme... pardon, l'alinéa va se lire désormais comme suit : «Les dispositions du sous-paragraphe a du paragraphe 2^o du premier alinéa ne s'appliquent ni à la détention ni à l'acquisition, par la caisse, des actions ou autres titres qui y sont visés, lorsqu'ils sont émis par une personne morale visée au paragraphe a.1 du premier alinéa de l'article 31 dont l'activité principale se rapporte exclusivement à des infrastructures publiques de transport au Québec.»

Alors, l'ajout, c'est «de transport». Alors, ça vient préciser que les contraintes prévues au deuxième paragraphe ne s'appliquent pas mais dans un domaine plus restreint d'activité de la caisse, qui est celui des infrastructures publiques de transport. Alors, c'était le souhait que j'avais exprimé et que j'avais voulu voir s'incarner par un amendement que j'avais déposé à l'article 2, qui disait que les seules infrastructures publiques que la caisse peut réaliser au Québec sont des infrastructures de transport collectif. Alors, j'ai compris, après discussion avec les gens de l'équipe du ministre, que ça viendrait restreindre trop les possibilités de la caisse que d'empêcher que des filiales investissent dans d'autres types d'infrastructure et qu'il valait mieux restreindre plutôt les capacités de détention de la filiale de la caisse dans le cas où elle n'oeuvre pas dans le cas des... où elle n'oeuvre pas dans les infrastructures publiques de transport.

Alors, essentiellement, donc, ce que l'amendement que je propose fait, c'est ce que je voulais que ça fasse à l'article 2, sauf que c'est fait à travers la capacité de détention de la caisse, d'actions, par sa filiale Infra.

Le Président (M. Bernier) : Donc, vous vouliez limiter ça au niveau du transport.

M. Marceau : En gros, c'est ça. Voilà.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le député, de votre présentation. M. le ministre.

M. Leitão : M. le Président, oui, M. le député de Rousseau a tout à fait raison, nous avons discuté de cet amendement, et ça nous convient complètement. Nous sommes d'accord.

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

M. Bonnardel : ...commentaire, M. le Président, on accepte l'amendement comme déposé.

Le Président (M. Bernier) : Alors, c'est bien. Alors, est-ce que l'amendement proposé par le député de Rousseau à l'article 3 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bernier) : Adopté. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bernier) : Adopté. Donc, l'article 3, tel qu'amendé, est adopté.

Nous revenons donc, tel que la proposition qui a été faite dans notre plan de travail, à l'article 2 et pour lequel il y avait un amendement, un autre amendement qui avait été déposé par le député de Rousseau sur cet article. M. le député de Rousseau, sur l'amendement.

M. Marceau : Oui. Alors, l'amendement... très simplement, je propose de retirer l'amendement que j'avais déposé. Ça prend un consentement, je pense.

Le Président (M. Bernier) : Donc, est-ce qu'il y a consentement pour retirer l'amendement du député de Rousseau à l'article 2? M. le député de Granby? Oui, consentement? Donc, l'amendement à l'article 2 est retiré. Est-ce que l'article... Nous revenons sur l'article 2. Est-ce qu'il y a des commentaires, des discussions sur l'article 2?

M. Marceau : M. le Président, parce que, là, c'est... je n'ai pas gardé en liste... enfin, je n'ai pas... Non, oubliez ce que je viens de dire, je viens de me rendre compte... Je me demandais s'il y a un amendement qui portait sur l'ajout des mots «des infrastructurés» dans le premier paragraphe, aliéna a1. Je me demandais si ça avait été ajouté puis je viens de me rendre compte que oui. Alors, c'est beau pour moi.

Le Président (M. Bernier) : Ça a été ajouté, ça a été adopté.

M. Marceau : Alors, nous, on est heureux, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Vous êtes heureux avec ça, c'est bien. Sur l'article 2, M. le député de Granby, ça va? Donc, est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bernier) : L'article 2 est adopté. Donc, comme nous avons suspendu l'article 10, nous allons donc passer à l'article 11. M. le ministre, je vous demanderais de nous en faire la présentation et des explications, et nous allons revenir par la suite à une étude selon chacun des éléments de présentation à l'intérieur de l'article pour fins de discussion. Mais je vous demande de le présenter dans sa globalité avec les explications.

M. Leitão : Très bien, M. le Président. Merci. Alors, l'article 11, en effet, il y a une, deux, trois, quatre, cinq, six composantes. Donc, on va y aller dans l'ordre...

Une voix : Six paragraphes.

M. Leitão : Six paragraphes, je m'excuse. C'est ça, la terminologie. On revient d'ailleurs sur la Loi sur les transports. Alors, article 11 : La Loi sur les transports (chapitre T-12) est modifiée par l'ajout, après l'alinéa 88.9, de ce qui suit : «88.10. Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif.

«Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse.

«Un tel projet, qu'examine la caisse en toute indépendance conformément à sa loi constitutive, doit offrir un potentiel de rendement commercial pour ses déposants eu égard aux risques appréhendés. L'évaluation de ce potentiel et la comparaison avec les pratiques du marché [par] des situations similaires devront être validées par un expert indépendant choisi par les parties à partir d'une liste préalablement dressée.

«La caisse a la pleine autorité sur le projet faisant l'objet d'une entente conclue en vertu du premier alinéa.

«La caisse peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif visée au premier alinéa.

«88.11. L'infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10 est et demeure affectée à l'utilité publique en quelques mains qu'elle passe.»

Après ça, on a : «88.12. La Caisse de dépôt et placement du Québec ne peut céder en tout ou en partie ses droits, titres et intérêts dans les terrains constituant l'assiette d'une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10 avant la fin des travaux de construction.»

Après ça : «88.13. Les modalités et conditions relatives à l'exploitation de l'infrastructure de transport collectif stipulées dans une entente conclue en vertu de l'article 88.10 lient tout acquéreur subséquent.

«88.14. La Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (chapitre A-7.02), la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (chapitre C-60.1) et la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10.»

Et finalement : «88.15. Dans la présente section, une référence à la Caisse de dépôt et placement du Québec est également une référence à une filiale en propriété exclusive au sens du cinquième alinéa de l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec et qui est visée au troisième alinéa de l'article 32 de cette loi.»

• (12 h 10) •

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le ministre. Avant de donner les informations, ce que je vous propose, pour que ce soit plus simple pour tout le monde... Parce que, là, de donner les explications en vrac pour chacun des

articles introduits ou chacun des articles proposés, ça devient difficile de faire référence, là. Ce que je vous propose, c'est qu'on va l'étudier, bien sûr, article introduit par article, là, O.K., chacun — il y en a un, deux, trois, quatre, cinq, six — puis, au fur et à mesure qu'on va avancer dans l'étude, à ce moment-là, vous ferez une présentation et des commentaires sur cet article, O.K.?

Et ce que je vous propose aussi, c'est qu'au lieu de les adopter article par article proposé on va les laisser ouverts. Ça fait que ça va vous permettre de revenir si vous voulez revenir, puis on fera une adoption globale du 11 à la fin, à la toute fin. Est-ce que ça vous va comme méthodologie?

M. Marceau : Très bon.

Le Président (M. Bernier) : Ça va? Donc, vous pouvez présenter, pour l'article 88.10 introduit, les commentaires sur le sujet, puis on va ouvrir les discussions.

M. Leitão : Très bien. Alors donc, le 88.10. Les dispositions de l'article 11 du projet de loi proposent donc d'introduire une nouvelle section à la Loi sur les transports, comprennent l'article 88.10 à 88.15 — on a déjà vu ça — afin de permettre la gestion et la réalisation des projets d'infrastructure publique par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Bon. Alors, commentaires spécifiques sur l'article 88.10. Le premier alinéa de l'article 88.10 proposé confère au ministre des Transports le pouvoir de conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif. Une telle entente doit être autorisée préalablement par le gouvernement.

Le deuxième alinéa du 88.10 vise à énoncer le rôle du gouvernement, qui consiste à déterminer les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant un tel projet pour le secteur des transports. Il prévoit l'obligation que le gouvernement autorise en amont la solution retenue parmi les options étudiées par la caisse.

Le troisième alinéa de cet article vise à réaffirmer l'indépendance de la caisse dans la gestion et la réalisation de ses projets d'infrastructure au Québec, comme elle l'est également dans sa gestion administrative et dans la gestion de ses placements, conformément à sa loi constitutive. Il vise à limiter le choix des projets à ceux qui génèrent des rendements stables et prévisibles pour les déposants de la caisse.

Le quatrième alinéa de cet article confie à la caisse la pleine autorité sur un projet d'infrastructure de transport collectif. Dès la signature de l'entente avec le ministre des Transports, la caisse devient le seul maître d'oeuvre du projet ainsi que maître de l'ouvrage.

Le dernier alinéa de cet article autorise la caisse à fixer les tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif sans nécessiter l'intervention gouvernementale. Voilà.

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

M. Marceau : Oui. Bien, merci, M. le Président. Alors, écoutez, M. le Président, on arrive, avec l'article 11, si on veut, au coeur de ce projet de loi. Les 10 premiers articles, évidemment, sont nécessaires. Ils sont nécessaires pour... en fait, ils mettent la table pour qu'on puisse arriver à cet article 11. Et je vais, évidemment... je vais commencer par, évidemment, parler du 88.10 puis je reviendrai peut-être un peu plus tard sur la formulation générale.

Mais, sur le 88.10, on s'entend, dans le fond, c'est un article... en fait, c'est un paragraphe de l'article 11 qui vient décrire l'interface entre la caisse et le gouvernement, qui vient décrire de quelle manière cette relation va se faire. J'ai eu l'occasion de dire dans le passé, puis je vais le redire maintenant, que l'entente-cadre qui a été déposée ici, à la commission, cette entente-cadre, donc, contient beaucoup de détails sur cette interface entre le gouvernement et la caisse, beaucoup d'informations qu'on retrouve dans cette entente, qu'on ne retrouve pas dans le projet de loi.

Alors, je comprends la réticence des juristes à introduire des éléments d'une entente dans un projet de loi. On comprend qu'une entente, ça se modifie plus aisément, ça se change plus aisément, ça se modifie plus aisément qu'une loi. Une loi, lorsque vient le temps de vouloir la changer, il y a des contraintes, entre autres celle de passer par le processus à travers lequel nous passons présentement, c'est-à-dire de faire une commission parlementaire.

Cela étant, il y a un certain nombre d'éléments qui apparaissent dans l'entente que je souhaite, que j'aurais souhaité voir apparaître dans le paragraphe 88.10. Il y en a plusieurs, en fait, que j'aurais voulus. J'ai eu des discussions avec le ministre, j'ai eu des discussions avec son équipe, et il y a au moins deux éléments, là, que je pense pouvoir ajouter dans l'article 88.10, et je vais le faire par un amendement, M. le Président, deux éléments donc qui me semblent extrêmement importants. Je reviendrai par la suite sur ce que je n'y ajouterai pas aujourd'hui, mais, pour l'instant, je veux simplement dire ce que j'aimerais ajouter.

Le premier élément, puis il en a été question lorsque nous avons rencontré des groupes, lorsqu'on a discuté avec la caisse...

Le Président (M. Bernier) : Est-ce que vos deux éléments sont à l'intérieur de la même proposition d'amendement?

M. Marceau : Oui, ils sont dans le même amendement, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : O.K. Merci.

M. Marceau : Le premier élément que je vais proposer dans le cadre de mon amendement, c'est d'être clair sur le fait que l'entente prévoit un cadre tarifaire et un mécanisme d'indexation, ce qui n'apparaît pas de façon aussi claire

que je le voudrais dans l'article, et que ce cadre tarifaire et puis le mécanisme d'indexation vont être rendus publics. Ça, c'est, d'après moi, important.

Le deuxième élément, c'est celui de l'intégration du projet que la caisse réalisera un jour avec les autres systèmes de transport en commun. C'est une question qui a été évoquée par plusieurs personnes ici, que ce soient des organismes, là, qui sont liés au transport en commun. En particulier, je pense que c'était Transit qui avait abordé cette question. Je crois aussi qu'il y avait l'AMT, et d'autres intervenants. Alors, l'idée que la caisse n'est pas un acteur isolé mais qui a des obligations d'intégration avec les autres opérateurs de transport en commun dans le secteur concerné, je pense que c'est fondamental.

Si bien que, donc, je vais vous déposer tout de suite, M. le Président, l'amendement que je vous propose, et puis je reviendrai peut-être, dans d'autres interventions plus tard, sur la facture générale de l'article... enfin, du paragraphe 88.10.

Alors, l'amendement se lit comme suit : L'article 11 du projet de loi est modifié :

1° par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa de l'article 88.10, de la phrase suivante : « Cette entente prévoit notamment les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés et le cadre tarifaire de cette infrastructure de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation. »

2°, donc, l'article 11 du projet de loi est modifié par l'ajout, à la fin du cinquième alinéa de l'article 88.10, de la phrase suivante : « Le cadre tarifaire d'une infrastructure de transport collectif visée au premier alinéa, incluant les mécanismes d'indexation, est rendu public par la caisse au moment de la signature de l'entente. »

Le Président (M. Bernier) : Merci. Donc, je vais recevoir votre proposition d'amendement, nous allons la regarder et la distribuer aux parlementaires. Je vais suspendre quelques instants. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 20)

(Reprise à 12 h 25)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, nous allons reprendre nos travaux. Donc, M. le député de Rousseau, sur l'amendement que vous avez déposé à l'article 88.10, la parole est à vous.

M. Marceau : O.K. Merci, M. le Président. Donc, juste pour que les gens qui nous écoutent puissent nous suivre, l'amendement fait en sorte qu'après le deuxième alinéa de 88.10 on ajoute une phrase. Alors, tel qu'il se lit présentement, ce que ça dit, c'est que « le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse », et on ajouterait la phrase : « Cette entente prévoit notamment les mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés et le cadre tarifaire de cette infrastructure de transport collectif, incluant les mécanismes d'indexation. »

Et par ailleurs on ajouterait, à la fin du cinquième — un, deux, trois, quatre, cinq — donc l'alinéa qui se lit : « La caisse peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif visé au premier alinéa », on ajouterait les mots... enfin, la phrase : « Le cadre tarifaire d'une infrastructure de transport collectif visé au premier alinéa, incluant les mécanismes d'indexation, est rendu public par la caisse au moment de la signature de l'entente. »

Alors, là-dedans, il y a plusieurs affaires, là, mais, au premier chef, il y a le fait qu'on veut qu'il soit clair que l'entente va prévoir le mécanisme... pardon, le mécanisme... le cadre tarifaire. Je recommence cette phrase-là, là. Je voulais qu'il soit clair dans la loi que le cadre tarifaire est négocié par le gouvernement, que le gouvernement, donc, d'une certaine manière, est imputable du cadre tarifaire qu'on va voir apparaître un jour sur la place publique, au moment où l'entente sera signée et sera rendue publique, parce qu'autrement il y aurait eu la possibilité qu'un cadre tarifaire ne soit pas convenu au moment de l'entente et qu'un jour on apprenne que la caisse avait besoin de tel tarif ou de tel autre tarif pour arriver à ses fins, à ses fins de rendement.

Alors, l'objectif, c'est d'être très clair ici sur le fait que le cadre tarifaire est défini par le gouvernement et la caisse. En fait, la caisse va proposer un cadre tarifaire, va proposer un mécanisme d'indexation, et le gouvernement va dire oui ou non, hein? C'est ça qui va arriver, M. le Président. Moi, je voulais que ce soit clair que, si le gouvernement... enfin, si on arrive un jour à un cadre tarifaire, bien, le gouvernement va devoir avoir dit : Oui, j'accepte ce cadre tarifaire, j'accepte ce mécanisme d'indexation. Et donc, pour moi, il y a une manière là d'introduire de l'imputabilité, de m'assurer que le gouvernement est responsable. Alors, évidemment, si le gouvernement n'est pas d'accord avec un cadre tarifaire ici, il saura ce qu'il a à faire, il aura simplement à dire : Non, je ne suis pas à l'aise avec le projet que la caisse me propose, je ne suis pas à l'aise avec le mécanisme d'indexation. Alors, ça, c'était la première, première chose que je voulais, c'était m'assurer que, dans la loi, le cadre tarifaire et le mécanisme d'indexation apparaissent. Bon.

La deuxième chose que je voulais qu'il soit claire, c'est qu'effectivement il y avait un mécanisme d'indexation. Je ne voulais pas qu'on me dise : On est parti avec un cadre tarifaire, mais on a laissé l'avenir sans contrainte, on a laissé l'avenir à la bonne discrétion de la Caisse de dépôt, qui, malgré, là, le fait que j'ai plein d'admiration pour elle, a quand même un certain nombre d'objectifs qui peuvent être incompatibles avec l'achalandage ou avec l'accessibilité des services. Alors, je voulais m'assurer, donc, que ce mécanisme d'indexation soit lui aussi établi dès le départ, que le gouvernement dise oui ou non au mécanisme d'indexation, que le gouvernement, donc, ait une forme d'imputabilité.

Dans la deuxième partie de l'amendement, j'ai voulu faire en sorte que ce cadre tarifaire et ce mécanisme d'indexation soient rendus publics. Maintenant, la façon de le faire pour s'assurer que ce soit à l'avantage de tous, c'est qu'au moment de la signature de l'entente on apprendra ce qu'il en est exactement, et je pense que c'est raisonnable,

là, parce qu'autrement... Évidemment, on est en négociation, tant et aussi longtemps que l'entente n'est pas signée, on est en négociation. Alors, je pense que c'est raisonnable que ça devienne public au moment de la signature de l'entente. Évidemment, le gouvernement pourra constater, à ce moment-là, M. le Président, le caractère acceptable ou pas des choix qu'il aura faits, mais ça, ça lui appartient. C'est ça, la responsabilité d'un gouvernement.

• (12 h 30) •

Dernier point que nous avons voulu, de notre côté, ajouter, qui est important et puis qui a été dit, décrit, redit puis redécrit par plusieurs intervenants, c'est la nécessité d'intégrer les projets de la caisse aux systèmes de transport en commun qui sont déjà existants.

On se rappellera, M. le Président, que la gestion... ou la gouvernance, pardon, du transport en commun est appelée à changer. C'est déjà le cas, il y a un projet de loi qui a été déposé par le ministre des Transports à cet effet. Et le projet de loi du ministre des Transports a pour objectif... on verra s'il le réalisera, mais, en tout cas, il a pour objectif de venir simplifier puis améliorer la gouvernance des transports collectifs à Montréal.

On n'aurait pas voulu, je pense, que, par d'autres gestes du gouvernement, on vienne compliquer la gouvernance. On n'aurait pas voulu vouloir introduire dans le monde des transports collectifs un acteur qui n'a pas d'obligation de s'intégrer, de se coordonner avec les autres acteurs. Et donc c'est le sens, là, très simple de l'amendement que je propose quand je dis que l'entente doit prévoir des «mécanismes d'intégration d'un tel projet aux systèmes de transport en commun appropriés». Je pense que c'est le gros bon sens. La caisse avait plaidé... M. le ministre avait plaidé que c'était dans l'intérêt de la caisse de s'intégrer. Je conviens que c'est vrai, mais je veux que cette contrainte-là soit bien réelle dans le projet de loi. Et c'est le sens, donc, de l'amendement que j'ai déposé. Alors, c'est ça, M. le Président...

(Interruption)

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

M. Leitão : Bien, merci. À vos souhaits! Le timing était vraiment parfait!

Écoutez, nous avons en effet discuté de ces choses-là et donc nous sommes à l'aise avec ça. J'aimerais juste mentionner que, bon, au bout du processus, le gouvernement va accepter ou pas l'entente globale, et, dans cette entente, évidemment, il y aura les ajouts que M. le député de Rousseau vient de mentionner en termes de tarification et d'intégration. Mais donc nous acceptons, après discussion, négociation avec la caisse, l'entente... Et la même chose de l'autre côté, la caisse aussi peut dire qu'étant donné que le gouvernement rajoute d'autres conditions auxquelles elle n'est pas d'accord... Donc, une ou l'autre des deux parties peut décider que l'entente n'est pas acceptable. Mais, une fois que l'entente est signée, elle est signée. Voilà.

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

M. Marceau : Je me rends compte que j'ai oublié de dire quelque chose, mais peut-être que ce serait préférable même que ce soit le ministre qui le dise, là. Peut-être que le ministre pourrait décrire de quoi ça pourrait avoir l'air, un cadre tarifaire puis un mécanisme d'indexation, pour que tout le monde ait la même définition, tout simplement. Parce que moi, je sais ce que... j'ai eu des discussions en privé, là, mais peut-être, pour le bien de tous ceux qui nous écoutent, là, que le ministre décrive ce que serait un cadre tarifaire, ce que serait un mécanisme d'indexation. Voilà.

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

M. Leitão : Bon, le cadre tarifaire, évidemment, je pense qu'on est un peu tôt dans le processus. Ça va dépendre des éléments de l'entente, mais je pense que ce cadre tarifaire là va inclure, donc, ce que les utilisateurs vont payer pour l'utilisation du service. Il pourrait y avoir une tarification différenciée, surtout dans ce qui concerne l'accès à l'aéroport. Probablement que les voyageurs... il y aurait une tarification différente pour les voyageurs des banlieusards qui utilisent le transport chaque jour pour se rendre au travail. Mais je pense que ce qui est important, c'est que ce cadre tarifaire là sera établi une fois qu'on aura, donc, la connaissance complète des coûts de ce système-là, et des coûts de construction, et des coûts d'opération. On établira le cadre alors pour que ce soit rentable, que ça remplisse les objectifs de rentabilité de la Caisse de dépôt.

Par la suite, le processus d'indexation, je pense que vous avez raison, c'est important de le clarifier dès le début, voir quel sera le facteur qui va guider l'indexation de ces tarifs-là, parce qu'on sait très bien que ça doit changer dans le temps, ça ne peut pas rester fixe, bien sûr. Donc, ce que ce mécanisme... Ça, c'est très clair depuis le début, ça peut être indexé à plusieurs éléments. L'IPC pourrait être un de ces éléments, mais il y en aura probablement d'autres aussi.

Pour ce qui est de l'intégration, je pense que c'est aussi utile, dès le départ, que cette nouvelle infrastructure de transport s'intègre au reste du système. Ce qui est important ici de préciser aussi, c'est qu'il y a toujours la possibilité... le gouvernement a toujours la possibilité, dans la négociation de l'entente, d'annoncer et donc de participer à ce projet-là en tant qu'investisseur minoritaire. Donc, le gouvernement peut devenir un partenaire dans ce projet-là en injectant un certain montant de liquidités, donc, qui augmenterait l'«équité» de la part gouvernementale. Et un tel geste pourrait ramener des tarifs à un niveau qui serait jugé acceptable pour la population.

Donc, si après les premières rondes de négociations, on se rend compte que les tarifs qui seraient rentables sont élevés d'une façon comme vous avez d'ailleurs dit, donc, ultimement, le gouvernement doit être imputable de ces tarifs-là. Donc, si on voit que ces tarifs sont beaucoup trop élevés, alors là, nous, au gouvernement, nous pouvons ajouter un certain

montant, pas une subvention, mais ajouter une participation, dans le projet, qui ferait baisser les tarifs à un niveau qui serait alors jugé acceptable.

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

M. Marceau : Oui. Merci pour votre réponse. Ça appelle à deux points que je veux... Bien, le premier, c'est que le cadre tarifaire que vous avez décrit, ça comporte donc les... ce sont des frais qu'on doit acquitter pour accéder à l'infrastructure, là. Évidemment, ça va devoir décrire un peu ce que ce serait pour... s'il y a plusieurs zones à... Enfin, il y a parfois des tarifications par zones, des fois il y a des tarifications de différents types, et aussi, comme vous le savez, différents types d'usagers, là. Alors, je ne sais pas quel détail est prévu pour un cadre tarifaire, mais j'imagine qu'on aura droit minimalement au tarif de base, là, mais j'imagine qu'il y aura autre chose.

Je veux juste revenir sur la deuxième partie que vous avez dite, deuxième question que vous avez soulevée, qui est celle de la participation en équité du gouvernement, qui, effectivement, pourrait avoir un lien avec le cadre tarifaire, peut-être vous poser une question très précise là-dessus. Moi, il me semble qu'à moins que le gouvernement ne renonce au rendement sur son équité ça ne pourra pas avoir un grand impact sur les tarifs. Est-ce que vous pouvez juste préciser cet élément-là, la question de savoir si le gouvernement pourrait renoncer au rendement sur son équité?

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

M. Leitão : Bon, il me semble que, le gouvernement, donc... En tant que partenaire, qu'investisseur, je verrais un peu mal comment le gouvernement pourrait renoncer au rendement, parce que sinon ça serait... on ne serait pas un investisseur comme les autres, donc ça pourrait avoir des répercussions sur comment est-ce qu'on classerait cette participation-là. Disons que ça serait juste — je mets un chiffre tout à fait fictif — 500 millions, alors ces 500 millions ne sont pas un investissement au même rang et aux mêmes conditions que les autres investisseurs. Alors là, probablement que le Vérificateur général considérerait une telle chose pas comme un investissement, pas comme un actif pour le gouvernement, mais comme une dette, comme une subvention, ou quoi. Donc, il faut que ce soit au même niveau.

Maintenant, dans quoi est-ce que ça pourrait changer le cadre tarifaire, cet investissement-là de la part du gouvernement? Ça pourrait changer le cadre tarifaire parce que ça veut dire que ce projet-là aurait moins de dettes et plus d'«équités». Donc, dans ce cas-là, ça serait un projet qui... donc, ça pourrait faire baisser les coûts du projet total si, là, au lieu d'aller emprunter 500 millions de dollars, ces 500 millions là sont en forme d'«équités». Ça fait baisser les coûts de construction et de réalisation de ce projet-là.

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

• (12 h 40) •

M. Marceau : Excusez-moi, je vais céder la parole à mon collègue de Marie-Victorin, si ça convient.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Marie-Victorin. Par la suite, je vais retourner du côté ministériel, par la suite, avec Mme la députée de Bourassa-Sauvé — je ne vous ai pas oubliée. M. le député de Marie-Victorin.

M. Drainville : Merci, M. le Président. J'attendais l'occasion pour soulever cette question du financement par le gouvernement fédéral d'une partie du projet, et le fait que vous évoquiez la possible participation de l'État québécois à l'«équité» du projet me donne l'occasion d'aborder avec vous cet élément-là. Ce que je comprends, M. le Président, c'est que le gouvernement et/ou la caisse ont évoqué publiquement la possibilité que le gouvernement fédéral participe à ces deux projets. Est-ce que c'est exact?

M. Leitão : C'est exact, oui.

M. Drainville : Est-ce que ça a été... lorsque vous... Est-ce que c'est le gouvernement qui l'a fait? C'est vous qui l'avez fait comme ministre ou est-ce que c'est quelqu'un d'autre du gouvernement qui l'a fait? Juste pour me situer.

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

M. Leitão : Écoutez, je ne me souviens pas si ça a été... Ça a été mentionné plusieurs fois en commission parlementaire. Moi, je l'ai mentionné plusieurs fois. Je ne sais pas si d'autres collègues l'ont fait aussi, probablement. Cette participation du gouvernement fédéral se ferait dans le cadre des participations du gouvernement fédéral à tous les projets d'infrastructure en transport au Canada. Donc, un tel... Je pense que le... Ce qu'on voulait souligner, c'est qu'un tel projet, s'il se concrétise, serait éligible aux programmes fédéraux de participation.

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

M. Drainville : Et, le cas échéant, le cas échéant, M. le Président, pour qu'on soit bien clairs, vu qu'on est en lien avec la question du cadre tarifaire, comme le ministre vient de nous le dire, si un gouvernement, que ce soit celui de Québec ou d'Ottawa, met de l'«équité» dans le projet, bien, ça diminue la dette, ça peut éventuellement diminuer les coûts d'immobilisations, donc diminuer le tarif nécessaire pour rentabiliser le projet pour la caisse.

Donc, la question de la participation du gouvernement fédéral, elle est importante. Ma question, M. le Président, est la suivante : Est-ce que le ministre ou le gouvernement ont une idée du niveau de participation que pourrait atteindre le fédéral? Est-ce qu'on parle d'une participation à hauteur de 10 % des coûts du projet, de 20 %? Est-ce que vous avez une idée de ce à quoi ça pourrait ressembler?

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

M. Leitão : À ce moment-ci, non, je n'ai pas d'idée, parce que ça va dépendre, donc, des programmes fédéraux eux-mêmes. Et, puisque nous n'avons pas formellement... Il n'y a pas de projet formellement, là, le Train de l'Ouest, disons-le, ou le SLR de la Rive-Sud ne sont pas des projets concrets, pas encore, donc ces conversations, discussions avec le gouvernement fédéral ne peuvent pas avoir lieu jusqu'à maintenant. Donc, je ne sais pas si ça sera un pourcentage, je ne sais pas si ça sera un montant fixe ou... Je ne sais pas. C'est trop tôt dans le processus.

Le Président (M. Bernier) : M. le député de Marie-Victorin... Oui?

M. Leitão : Mais j'aimerais juste préciser, peut-être, M. le Président, que, si c'est le cas, donc si ce projet entre dans le cadre des programmes fédéraux, ce n'est pas nécessairement le cas que le gouvernement fédéral va être un partenaire. Le gouvernement fédéral, lui, probablement qu'il donnerait une subvention à la construction. Comment eux, ils vont comptabiliser cette subvention-là dans leur dette, ça, c'est leur problème, mais je ne pense pas que le gouvernement fédéral serait un partenaire dans le projet en termes d'«équité».

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

M. Drainville : Comme le ministre le sait sans doute, M. le Président, lorsque nous étions au pouvoir, de 2012 à 2014, le gouvernement, donc, du Parti québécois avait formulé une demande auprès du gouvernement fédéral afin que les fonds du nouveau plan Chantiers Canada... que la part, en fait, du Québec, une partie de la part du Québec de ces nouveaux fonds, de ce nouveau programme Chantiers Canada soit affectée au projet de train léger sur rail sur le pont Champlain. Je ne sais pas si, M. le Président, le ministre connaît l'enveloppe dite de mérite ou au mérite, hein? Il y a le programme Chantiers Canada, mais il y a, à l'intérieur du programme Chantiers Canada, une enveloppe au mérite de 4 milliards. Et donc ces fonds-là, ils sont attribués, comme le dit le nom, au mérite, pour le fonds d'infrastructure national, et il y a 1 250 000 000 \$ qui vont être ajoutés également au Fonds PPP Canada, un autre fonds au mérite. Et nous, nous avons évalué, M. le Président, que la part du Québec, à l'intérieur de ces enveloppes discrétionnaires, de ces enveloppes au mérite, représentait autour de 1 milliard. Si vous faites la somme, 4 plus 1, ça fait autour de 5, mettons 20 % de ça, et donc, comme gouvernement québécois, à ce moment-là, nous avons demandé que ce milliard de ces enveloppes, donc, au mérite soit affecté au financement du projet de train léger sur rail sur le futur pont Champlain.

Et je voulais savoir, M. le Président, si le ministre est d'accord pour que, dans un éventuel projet qui verrait le jour... Est-ce que le gouvernement serait d'accord pour que la part du fédéral, l'éventuelle participation du fédéral dans ce projet, soit du SLR ou encore peut-être du Train de l'Ouest, là, on serait... enfin, on pourrait l'envisager, mais parlons du SLR pour commencer, est-ce que le ministre serait ouvert à ce qu'effectivement le Québec demande qu'Ottawa verse au Québec, d'abord, sa part équitable, sa juste part de ces enveloppes au mérite? J'attire votre attention sur le fait, M. le Président, que ces enveloppes-là existaient auparavant et que le Québec n'avait pas obtenu sa juste part à ce moment-là. Là, il y a des nouvelles enveloppes qui ont été annoncées, et donc est-ce que le ministre des Finances, notre ministre des Finances, serait d'accord pour que le Québec tente d'aller chercher, à l'intérieur de ce milliard-là, une part de financement pour le projet du SLR?

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

M. Leitão : Très bien, M. le Président. Bien sûr, nous allons toujours aller chercher ce que... le plus que nous pouvons de la part du gouvernement fédéral. La première étape, c'est d'approuver ce projet de loi. Deuxième étape, que le gouvernement et la caisse signent une entente, et ça, ça prend un peu de temps, ça ne sera pas rapidement, bien sûr, c'est un peu complexe... signent une entente. Là, une fois qu'on va avoir un projet concret, alors là, oui, on pourra aller faire valoir que ce projet-là, selon les règles des programmes fédéraux, se qualifie. Et donc, là, il y aurait des négociations.

On ne peut pas aujourd'hui ou demain matin dire au gouvernement fédéral : Je veux 1 milliard de dollars pour le SLR. Ça, ça ne marche pas comme ça. Il faut d'abord avoir un projet concret, et par la suite, même si c'est... une fois qu'on a passé par toutes ces étapes-là, une fois qu'on a, donc, entamé des négociations avec un projet concret, de la part du Québec, pour un projet d'infrastructure publique... Les montants que vous avez mentionnés, évidemment c'est pour tous les projets d'infrastructure au Québec. On ne va pas mettre tout le montant fédéral dans un seul projet. Il y en a bien d'autres, projets, au Québec aussi. Donc, c'est pour ça que je ne peux pas vous donner des chiffres précis aujourd'hui.

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

M. Drainville : Est-ce que, M. le Président, je peux avoir du ministre des Finances un engagement que, lorsque le projet verra le jour, s'il voit le jour, on ne peut pas le présumer, mais, lorsqu'il verra le jour, est-ce que je peux avoir un engagement de sa part qu'il va s'adresser au gouvernement fédéral pour tenter d'obtenir, à l'intérieur de ces enveloppes au mérite, une part qui servirait, donc, à financer le SLR, le train léger sur rail?

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

M. Leitão : Ah! bien sûr, bien sûr, une fois qu'on aura un projet concret à discuter, à présenter au gouvernement fédéral, bien sûr qu'on va le faire. Et, comme vous avez mentionné, c'est projet au mérite, donc, oui, on va faire valoir le mérite d'un tel projet.

• (12 h 50) •

M. Drainville : M. le Président, avant de céder la parole à mon collègue de Rousseau, je veux juste dire, pour les gens qui nous écoutent : C'est doublement important pour les gens de Longueuil, que je représente, parce que certains d'entre eux, évidemment, vont vouloir utiliser ce service-là. Donc, le travail que je fais aujourd'hui, l'intervention que je fais, je la fais en pensant à l'intérêt de tous les gens qui nous regardent, mais j'ai une pensée spéciale, je vous dirais, pour les gens, également, de la Rive-Sud de Montréal, que je représente, parce qu'évidemment, si le Québec, M. le Président, va chercher sa juste part ou une partie... et qu'une partie de cette juste part serve à financer le projet du SLR, bien, ça va peut-être mettre une pression à la baisse sur les tarifs que les gens de la Rive-Sud, donc les gens de Longueuil, que je représente, devront payer pour utiliser ce service du SLR. Donc, disons que j'ai l'intérêt québécois à coeur dans cette intervention, M. le Président, mais j'ai l'intérêt longueillois à coeur également, beaucoup, et je déclare cet intérêt-là très ouvertement, M. le Président. Mais, comme...

Le Président (M. Bernier) : Vous faites votre travail de député, M. le député.

M. Drainville : M. le Président, vous avez très bien dit. Alors, là-dessus, je vais... J'aurais d'autres questions sur la question du cadre tarifaire, on pourrait y revenir, mais le député de Rousseau...

Le Président (M. Bernier) : Je pense que... ce que je vous suggère... Il reste peu de temps. Vous avez un élément à ajouter, M. le député de Rousseau, et il y a nos deux collègues, là, qui voudraient intervenir.

M. Marceau : Je le sais, mais ça va être très bref, ce n'est pas un argument de fond. Il y a une coquille dans l'amendement que j'ai déposé. J'aurais voulu changer... si les gens étaient d'accord, ici qu'on fasse juste une modification très simple, qui serait de changer, dans mon amendement, là... Donc, on pourrait faire comme si j'avais déposé un amendement dans lequel... plutôt que d'écrire «deuxième alinéa», là, dans mon premierement, que ce soit «à la fin du premier alinéa». Donc, c'est juste une coquille, et, par consentement, je pense qu'on peut... Je ne suis pas obligé de redéposer puis de recommencer tout, là, on pourrait simplement faire comme s'il avait été écrit «premier alinéa» plutôt que «deuxième». C'est simplement pour qu'on discute de la bonne affaire, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Consentement?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Bernier) : Consentement.

M. Leitão : C'est pour ça, je pense, que la collègue voulait faire allusion...

Le Président (M. Bernier) : Donc, on va simplement corriger le document, on va refaire les photocopies et...

M. Marceau : On peut le corriger à la main, là.

Le Président (M. Bernier) : Ou chacun peut corriger... tout simplement inscrire, sur le document que vous avez, «par l'ajout, à la fin du premier alinéa de l'article 88.10», ça va simplifier les choses. Ça va?

M. Marceau : Voilà. C'est ce que je voulais dire, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Bernier) : Mme la députée de Bourassa-Sauvé, vous m'aviez demandé la parole. Aviez-vous une question? Non, ça va?

Mme de Santis : Non, non, pas du tout, c'est parce que je voulais faire le même commentaire.

Le Président (M. Bernier) : Parfait. C'est parfait. Donc, je vais aller du côté de M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Moi, l'amendement déposé par mon collègue de Rousseau me va très bien, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Bon. Sur l'amendement, est-ce qu'il y a d'autres discussions, d'autres questions sur l'amendement? Oui, allez-y, M. le député de Marie-Victorin.

M. Drainville : Merci, M. le Président. Je n'ai pas eu le temps de remercier le ministre pour son engagement. Je l'apprécie, et je vais le transmettre à mes concitoyens de Longueuil, et je pense qu'ils en seront bien contents. On va maintenant s'assurer que ça se produise. Alors, on aura l'occasion d'y retravailler, M. le Président.

Sur la question du cadre tarifaire, j'aimerais juste continuer dans la ligne des questions posées par mon collègue de Rousseau. Dans l'esprit du ministre, un cadre tarifaire, est-ce que c'est un cadre pluriannuel? Est-ce que c'est un cadre... Par exemple, dans l'entente qui serait éventuellement rendue publique, est-ce que vous annonceriez, par exemple, le tarif pour la première année d'utilisation, éventuellement le tarif pour la deuxième, la troisième? Est-ce qu'il y aurait une espèce de, comment dire...

M. Bonnardel : Préviation.

M. Drainville : ...de préviation — merci, M. le député de Granby — une espèce de projection, en fait, dans le temps, de l'évolution des tarifs?

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

M. Leitão : Très bien. Deux choses, M. le Président. D'abord, j'aimerais juste préciser, en ce qui concerne la participation fédérale, que nous, en tant que gouvernement du Québec, nous allons nous assurer... faire tout ce qu'on... dans notre... à notre disposition d'aller maximiser les montants du programme Chantiers Canada pour tout le Québec. Je réitère qu'on ne va pas mettre tout le montant fédéral dans un projet.

M. Drainville : J'ai bien compris ça, merci.

M. Leitão : O.K. Ça, c'est juste ça. Pour revenir au cadre tarifaire, évidemment on est beaucoup trop tôt pour le processus pour donner de telles précisions. Ce que nous avons dit ici, et ce qui a été, donc, aussi précisé par l'amendement qui est proposé, c'est que, quel que soit ce cadre tarifaire, il va être rendu public à la signature de l'entente, et ce cadre tarifaire, oui, après discussion et négociation avec la Caisse de dépôt, il va comporter des clauses d'indexation. Est-ce que ça... Et vraiment je ne peux pas vous dire aujourd'hui si ça aurait une augmentation de x pour cent par année pendant 10 ans, je ne peux pas vous le dire aujourd'hui. Cette information-là, cette précision-là va être négociée, discutée entre le gouvernement et la caisse. Ça va faire partie des différentes options que la Caisse de dépôt va nous présenter, et d'ailleurs ça va demander, évidemment, une certaine expertise. Je ne pense pas que ça soit... Il y aura des experts de transport collectif qui vont participer à l'élaboration d'un tel cadre tarifaire. Mais ce qu'on voulait s'assurer, et, je pense, c'était l'objectif du député de Rousseau, c'est, quel que soit ce cadre tarifaire là, d'abord qu'il soit rendu public et, deuxièmement, qu'il comporte, dès le départ, des clauses très claires, très transparentes de quelle va être la progression de ces tarifs dans le temps.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député de Marie-Victorin, M. le député de Rousseau, est-ce que ça va? Est-ce qu'il y a d'autres questions sur...

M. Marceau : Oui, moi, j'ai peut-être un point que je voudrais aborder, c'est la question de réduction... bien, enfin, c'est sur l'«équité» du gouvernement. Je veux juste qu'on convienne, vous et moi, M. le ministre, qu'au plan de... que, du point de vue du gouvernement, pour qu'on mette 500 millions... Mettons, prenons 500 millions, là, pour prendre un chiffre. Si on met 500 millions dans le projet de la caisse, ça a le même effet sur la dette que de mettre 500 millions dans un projet du ministère des Transports. Je veux juste être au clair là-dessus, là, je veux juste qu'on fasse le raisonnement, si vous permettez. Si on emprunte 500 millions sur les marchés, la dette directe augmente de 500 millions, la dette brute augmente de 500 millions. Ça, en partant, c'est comme ça. Là, si on fait mode conventionnel...

Une voix : ...

Le Président (M. Bernier) : Ce ne sera pas long, monsieur, je vais vous garder du temps pour que vous puissiez répondre.

M. Marceau : Si on fait mode conventionnel, on va dépenser ce 500 millions de dollars pour acheter du béton, pour acheter des armatures de fer, pour couler du ciment, puis pour faire de l'asphalte, puis... enfin, on va construire des infrastructures puis on va voir... on va donc construire nous-mêmes un actif, on l'espère, d'une valeur de 500 millions, ce qui fait que la dette nette va rester inchangée. Ça, c'est en mode conventionnel.

Si on va en mode Caisse de dépôt, le 500 millions, on va le placer, la Caisse de dépôt, on va avoir un placement d'une valeur de 500 millions, et donc, là aussi, la dette brute va avoir augmenté de 500, mais la dette nette va demeurer inchangée — en tout cas, moi, c'est ma compréhension — ce qui fait que l'avantage, évidemment, c'est sur la partie non empruntée, c'est sur la partie qui est assumée par la caisse, et c'est strictement de cette manière-là que ça avantage le gouvernement, c'est-à-dire que les emprunts ne sont pas... il y a des emprunts qui sont réalisés par la caisse ou il y a des montants de financement qui sont fournis par des partenaires ou par quiconque, mais pas par le gouvernement. On s'entend sur ce que je viens de dire, là? Vous êtes d'accord avec ce que je viens de dire?

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

M. Leitão : Avec une précision : que, donc, l'impact sur la dette... dans le cas, donc, du modèle qui est considéré ici, si le gouvernement investit 500 millions, par exemple, on a un actif financier, donc l'impact sur la dette nette,

l'impact est zéro parce qu'on a un actif financier. De l'autre côté, si c'est une forme traditionnelle, un PPP, ou autre, ou directement dans la construction, non, ça, ça va directement sur la dette. L'actif est un actif physique, mais ce n'est pas de la même nature que d'avoir un actif financier.

M. Marceau : Non, non, O.K., on s'entend. On dit la même chose, on dit la même chose. Je ne l'ai peut-être pas dit comme ça, mais, enfin, c'est un actif dans les deux cas, et donc... Parfait, ça va. C'est tout. C'est ce que je voulais juste préciser et clarifier.

Le Président (M. Bernier) : C'est tout? Est-ce que vous êtes prêts à voter sur l'amendement?

M. Marceau : Moi, je suis très prêt.

Le Président (M. Bernier) : Est-ce que l'amendement proposé par le député de Rousseau est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bernier) : Donc, l'amendement à l'article 11, à l'article 88.10, est adopté.

Donc, compte tenu de l'heure, je vais suspendre les travaux jusqu'à 15 heures. Nous allons reprendre nos travaux à 15 heures. Donc, je suspends les travaux. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 8)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, nous allons reprendre nos travaux.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 38, Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Lors de notre suspension, nous étions à l'étude de l'article 11 et nous avons adopté un amendement à l'article 88.10. Moi, ce que je vous propose comme méthodologie de travail cet après-midi, c'est que je suis prêt à rendre ma décision en ce qui concerne l'amendement proposé par le député de Marie-Victorin. Nous pourrions suspendre l'article 11 et revenir à l'article 12, rendre ma décision, et par la suite... l'article 10, excusez, rendre ma décision en ce qui regarde l'article 10, prendre une décision sur l'article 10 et revenir à l'article 11, s'il y a consentement, bien entendu.

Des voix : Consentement.

• (15 h 10) •

Le Président (M. Bernier) : Consentement, M. le député de Granby? Consentement. Donc, nous allons suspendre l'article 11 pour revenir à l'article 10.

Alors, comme je vous l'annonçais, je suis prêt à rendre ma décision en ce qui regarde le projet d'amendement. Cet amendement vise à supprimer une portion de l'article 11.1.1 introduit par le projet de loi n° 38 à la Loi sur le ministère des Transports. Il s'agit de retrancher les mots «le transport collectif, du trajet projeté pour le système de transport collectif ou de l'emplacement projeté de ses gares ou de ses stations».

Parmi les critères établis par la jurisprudence parlementaire, pour qu'un amendement soit recevable, il doit se rattacher au principe du projet de loi et ne peut ni le contredire ou l'écarter, ni l'élargir d'une manière telle qu'il va au-delà de l'objet du projet de loi. En espèce, le projet de loi vise la gestion et la réalisation de projets en matière d'infrastructures de transport collectif. Il est vrai qu'il modifie des dispositions législatives qui se rattachent spécifiquement à ce sujet, mais aussi d'autres qui sont d'ordre plus général. Ces dernières le sont néanmoins dans le cadre de cet objectif poursuivi par le projet de loi concernant les infrastructures de transport collectif. Il s'agit là du principe même du projet de loi.

Quant à l'article 10 du projet de loi, il modifie la Loi sur le ministère des Transports précisément afin de prévoir, dans les dispositions applicables en matière d'expropriation, une règle particulière concernant ses projets d'infrastructure pour fixer la valeur du bien exproprié dans ce contexte. Or, l'amendement présenté par le député de Marie-Victorin élargit la fixation de la valeur d'un bien exproprié à tout bien acquis par expropriation pour la construction, l'amélioration, l'agrandissement, l'entretien et l'usage d'ouvrages ou d'édifices publics et pour rendre l'accès plus facile.

Tel que prévu au premier alinéa de l'article 11.1 de la Loi sur le ministère des Transports, il s'agit donc là d'une modification dont la portée dépasse le principe du projet de loi, qui, comme je le disais, traite de la réalisation de projets d'infrastructure de transport collectif. Dans ce contexte, l'amendement du député de Marie-Victorin aurait pour effet d'étendre les règles de fixation de la valeur à tout bien exproprié, ce qui va au-delà du principe du projet de loi. Pour cette raison, je dois donc déclarer la proposition irrecevable. Merci.

Nous allons donc...

Une voix : ...

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

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. Évidemment, nous acceptons votre décision. Simplement, quand même, prendre 10 secondes pour suggérer au gouvernement d'envisager d'apporter des modifications dans le sens de ce qui était suggéré par l'amendement, c'est-à-dire d'envisager ça, évidemment, pas pour maintenant, pas pour aujourd'hui ni pour demain, mais dans le futur, sachant encore une fois que l'absence de cette disposition a coûté cher aux Québécois dans le cas du Train de l'Est et qu'il y a lieu, dans un contexte difficile, contexte dans lequel on demande des efforts à tout le monde, de s'assurer que des dérives comme celles qu'on a pu observer dans le cas du Train de l'Est ne se reproduisent pas. Alors, c'est un appel à l'intervention du gouvernement dans ce domaine. Maintenant, je comprends que ce n'est pas aujourd'hui que ça va se faire et je me rends à la décision du président. Voilà.

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

M. Leitão : Rapidement, oui. J'entends bien votre appel et j'ai l'intention d'en discuter avec le ministre des Transports, qu'on puisse adresser cette situation.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Nous revenons donc à l'étude de l'article 10 tel qu'il a été amendé par le député de Granby. Donc, sur l'article 10, est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Marceau : Pouvez-vous rappeler, s'il vous plaît? Excusez-moi, j'étais déjà retourné à 11, M. le Président. J'avais oublié que la vie se poursuivait pour le 10, puisqu'il n'est pas adopté encore.

Des voix : ...

M. Marceau : Ça me va, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Ça vous va?

M. Marceau : Oui.

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

M. Bonnardel : Ça me va avec mon amendement, M. le Président.

Le Président (M. Bernier) : Ça vous va. Donc, est-ce que l'article 10, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Bernier) : Adopté.

Nous revenons à l'étude de l'article 11, plus précisément à l'article 88.11, parce que nous avons décidé que nous avons adopté l'amendement, mais de façon à ce que vous puissiez revenir, s'il y a lieu, aux autres articles, de ne pas les adopter article par article mais d'attendre pour les adopter globalement à la toute fin. Ça vous va?

Donc, nous en sommes maintenant à l'article 88.11. Si vous voulez préciser vos commentaires puis peut-être...

M. Bonnardel : ...un instant, M. le Président.

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

M. Bonnardel : Vous nous dites qu'on est rendus déjà à l'article 88.11?

Le Président (M. Bernier) : Oui.

M. Bonnardel : Je n'avais pas terminé, suite aux commentaires de mon collègue, sur ses amendements 88.10.

Le Président (M. Bernier) : Oui, on peut continuer 88.10, il n'y a pas de problème.

M. Bonnardel : Oui, si vous permettez. Ça va être mieux pour...

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

M. Bonnardel : Ça va être mieux pour nos travaux. Comme je l'avais mentionné, M. le Président, à l'adoption de principe et suite aux auditions qu'on a eues en consultations particulières, pour moi, il y avait un point de l'entente, que j'avais mentionné au ministre, qui était litigieux, où je comprenais mal pourquoi le gouvernement, dans l'entente, à la page 7, devait satisfaire au nom de la caisse le fait que, si la Caisse de dépôt disait non, disait non à un projet comme celui du SLR et du Train de l'Ouest et que la caisse, nécessairement, avait engagé des dizaines de millions de dollars pour des études... bien, que le gouvernement... À la page 7, là, quand on est au point 4.4.5, là, de l'entente entre la caisse et le gouvernement du Québec, ce que l'article dit... Je vais vous le lire, M. le Président, ce n'est pas très long, là :

«Si un projet va de l'avant, les coûts encourus par la caisse font partie des coûts du projet. Si un projet n'allait pas de l'avant à la suite d'une décision du gouvernement, alors les coûts des études et de toutes autres dépenses encourus par la caisse pour ce projet seraient remboursés par le gouvernement en contrepartie de l'obtention des rapports d'étude. Dans l'éventualité où un projet n'allait pas de l'avant à la suite d'une décision de la caisse, les coûts [et les] études encourus par la caisse pour ce projet seraient alors remboursés par le gouvernement en contrepartie de l'obtention des rapports d'étude.»

Loin de moi d'imaginer, là, que la caisse, après des études importantes, des coûts importants, qui pourraient coûter au minimum, selon moi, 50 millions de dollars... On a juste à regarder l'étude que l'AMT a mise en place avec, nécessairement, l'argent que le gouvernement lui a octroyé. Si je ne me trompe pas, les chiffres étaient près de 30 millions de dollars, M. le Président. Dans le PQI, on en a parlé hier, il y a déjà un 20 millions qui avait été dévoilé pour des études futures. Bon, c'est un sujet qui était sur un autre article de la loi hier, mais mon point est fort simple : la Caisse de dépôt, bon, ont des actifs importants, ils ont de l'argent. D'un certain côté, le gouvernement souhaite que cette entente soit au bénéfice de tous les Québécois, des déposants. On est tous d'accord avec ça. Si la caisse disait, pour des rendements qui ne seraient pas assez importants pour ses déposants... Là, on peut revenir, et tout le monde, je pense, l'a entendu dans les dernières semaines, la caisse l'a dit aussi, mais dans une certaine mesure. La caisse, en bas de rendements de 7 %, ne dira certainement pas oui à un projet comme celui-là, parce qu'elle doit répondre minimalement à une certaine pérennité pour ses régimes de retraite. Ça, c'est indéniable.

Alors, au final, pour moi, je trouve ça un peu particulier que les contribuables québécois, si la caisse disait non à ce projet, aient à payer l'entièreté de ces études. Alors, si la caisse dit non à ces projets parce qu'elle ne peut convenir que les tarifs seront assez importants pour compenser, aller chercher un certain rendement — on a parlé de la plus-value — bien, c'est compréhensible. Mais, si on a dépensé 50 millions de dollars, sinon plus, pour des études importantes... Puis, au-delà de ça, je comprends que la caisse va remettre ses études au gouvernement, mais, en échange de ça, le gouvernement va faire un chèque complet de la facture, 100 % de la facture à la Caisse de dépôt et placement, là. J'ai un peu de misère. J'ai un peu de misère parce que je ne vois pas pourquoi les contribuables québécois auraient à déboursier l'entièreté de ces études si la caisse disait non. C'est un partenariat, selon l'entente, gagnant-gagnant pour tout le monde. Alors, pourquoi le gouvernement et les contribuables, surtout, auraient à payer pour ces études dans son entièreté?

• (15 h 20) •

Alors, pour moi, je pense qu'il était normal de demander minimalement que le coût de ces études, M. le Président, soit partagé à parts égales entre le gouvernement et la caisse. Je ne dis pas maintenant que la caisse doit payer au complet, mais je pense que, pour les contribuables québécois qui vont nécessairement avoir une facture assez salée si la caisse disait non à ce projet de loi, que le gouvernement ou le ministre des Finances soit sensible à cette situation en se disant... On ne parle pas d'un organisme, là, qui vient de naître hier matin. La Caisse de dépôt, là, les actifs sont assez importants, et je pense que, dans les circonstances, ils vont faire un travail sérieux. Ça, j'en suis persuadé. Mais, au-delà, en échange de ces études, que le gouvernement ait à absorber l'entièreté du coût de ces études, moi, je vois mal pourquoi les contribuables auraient à payer pour tout ça au complet.

Donc, je suis prêt à déposer un amendement, M. le Président, qui est fort simple. L'article 11, donc, je peux vous le lire, l'article 11, ou vous le lire tel qu'amendé, si vous le souhaitez, là. Je vais vous le lire tel qu'amendé, M. le Président. Donc, au point... à l'article 88.10 :

«88.10. Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif.

«Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse.»

Et l'amendement se lit comme suit :

«En cas où le projet n'est pas réalisé par la caisse, le coût des études qui ont été nécessaires doit être partagé en parts égales entre le gouvernement et la caisse.»

Le Président (M. Bernier) : Merci. Donc, je vais suspendre quelques instants pour faire des photocopies pour que puissiez prendre connaissance de l'amendement déposé par le député de Granby.

(Suspension de la séance à 15 h 21)

(Reprise à 15 h 23)

Le Président (M. Bernier) : Alors, s'il vous plaît! Donc, nous reprenons nos travaux. Donc, nous étions... Le député de Granby vient de déposer un amendement à l'article 88.10. Avez-vous autres commentaires à apporter sur votre amendement, M. le député de Granby?

M. Bonnardel : Oui. Bien, je pense, M. le Président, que j'ai bien détaillé mon explication face au coût des études. Le gouvernement ne peut certainement pas savoir quel sera le coût. On peut prévoir, nécessairement, que... Si on regarde les coûts des études de l'AMT pour le train qu'on souhaitait avoir sur le futur pont Champlain, ça a coûté près de 30 millions de dollars. Si on regarde les études que l'AMT aussi a dû faire pour le Train de l'Est... Bon, dans l'ensemble, si le gouvernement avait déjà octroyé 20 millions de dollars aussi pour débiter des études, on peut convenir que ce sera un montant quand même assez substantiel. Alors, pour moi, il était, je pense, intéressant que le gouvernement se penche et,

nécessairement, se dise : Écoutez, là, on va faire un travail sérieux. Oui, on en convient, la caisse est un partenaire, pour nous, important, mais, au-delà de ça, ces études...

Même si la caisse, demain matin, donnait ses études, qui valent 50 millions de dollars, au gouvernement, si la caisse a dit non pour un projet... pour deux projets comme le SLR et le Train de l'Est, je vois mal, demain matin, comment le gouvernement pourrait décider, dans 18 mois... 18 mois plus tard ou 24 mois plus tard, de décider par eux-mêmes d'aller de l'avant. Ça pourrait, mais je serais très, très, très surpris. Donc, on peut, en tout cas, imaginer que ces études, 24 mois plus tard, 36 mois plus tard, ne vaudraient plus grand-chose. Alors, dans le contexte, je ne vois pas pourquoi le gouvernement, en tout cas, ne pourrait pas se pencher, minimalement... J'ai parlé, là, d'un partage à parts égales, mais, si le gouvernement a une autre idée en tête, bien, j'attends une certaine réponse du ministre pour recevoir positivement cet amendement.

Le Président (M. Bernier) : Merci. Il y a juste une correction de forme sur votre proposition, M. le député. L'entrée en matière se lirait ainsi : Modifier l'article 11 en ajoutant, après le deuxième alinéa de l'article 88.10, l'alinéa suivant, O.K.? Donc, on biffe, là, «au deuxième alinéa de l'article 88.10», on biffe ça.

Une voix : ...

Le Président (M. Bernier) : Oui, c'est sur la forme.

M. Marceau : En fait, je pense que c'est juste une coquille. Dans l'article 11 tel qu'amendé, les mots «pour élaborer ces propositions» n'apparaissent pas. J'imagine que l'intention, c'était de les conserver. Juste une question, en fait. Dans le haut, là, l'amendement, il comporte «pour élaborer ces propositions», mais, dans le bas, là, la partie ombragée, les mots ont disparu. Bien, en tout cas, dans ce que j'ai reçu.

Le Président (M. Bernier) : «En cas où le projet n'est pas réalisé par la caisse, le coût des études qui ont été nécessaires doit être partagé en parts égales entre le gouvernement et la caisse.»

M. Bonnardel : Oui, tu as raison. O.K.

Le Président (M. Bernier) : «En cas où le projet n'est pas réalisé par la caisse, le coût des études qui ont été nécessaires pour élaborer ces propositions doit être partagé en parts égales entre le gouvernement et la caisse.» Donc, on doit lire, dans le dernier paragraphe de la proposition, exactement le deuxième qui vient décrire votre amendement. Ça va? Est-ce que tout le monde comprend les modifications de forme, là? Ça va? M. le ministre.

M. Leitão : O.K. Très bien. Merci, M. le Président. En effet, c'est un sujet important, on en avait discuté à plusieurs reprises, la question des études et qui paie les études. J'aimerais juste mentionner quelques petites choses. Nous ne sommes pas inclinés à accepter l'amendement, et je vais vous expliquer un peu comment nous voyons ça.

Dans le projet de loi, il n'y a rien sur le partage des coûts des études. Cette question-là, des études, qui paie les études, est adressée dans l'entente gouvernement-Caisse de dépôt. Ces projets que, potentiellement, on va référer à la Caisse de dépôt sont des projets que le gouvernement a donc identifiés comme étant d'importance publique, comme des choses importantes qu'on aimerait faire, et donc, s'ils ne se font pas de cette façon qu'on propose avec la caisse, on peut très bien penser qu'ils se feraient d'une autre façon, peut-être plus tard. On aimerait que ça se fasse plus vite, c'est pour ça, en grande partie, que nous voulons adopter ce modèle-là.

Alors, question des études. Donc, dans l'entente, donc, on mentionne, donc, qui paie quoi si le projet est abandonné par ci, abandonné par ça, mais on mentionne aussi... Dans l'article 4.4.5, à la même page que vous avez mentionnée, le deuxième petit paragraphe, on mentionne aussi, donc, à la phase de planification, que la caisse doit fournir un rapport sur l'avancement des coûts engagés par la caisse, donc tout ça au gouvernement, à chaque tranche de 5 millions de dollars. Donc, si jamais on voyait que les coûts des études commençaient à exploser, on était rendu à des montants extrêmement élevés, alors là, à l'intérieur de l'entente, le gouvernement pourrait trouver une autre entente en ce qui concerne le coût des études, parce qu'on va être avertis, on va être informés, à chaque tranche de 5 millions, de l'évolution des coûts de ces études-là.

Dans un scénario, disons, négatif, où le projet serait éventuellement abandonné, bon, les études qui auraient été encourues seraient transférées au gouvernement. Mais il y a donc une clause, dans l'entente, qui, à notre avis, limite une augmentation... l'explosion incontrôlée des coûts des études, parce qu'à chaque tranche de 5 millions on va savoir exactement où on est dans cette question-là.

• (15 h 30) •

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

M. Bonnardel : ...M. le Président, sauf que ça n'enlève pas la pertinence de l'amendement, quand même. Je peux comprendre que le ministre... le Conseil exécutif pourrait décider... le comité exécutif pourrait décider que le projet est parti en explosion des coûts, d'arrêter tout ça, mais, quand même, si c'était le cas et qu'il y avait 50 millions d'engagés par la caisse, bien, il reste que, si la caisse disait non... C'est la caisse, au final, là, qui va décider. Dans l'entente, là, dans les faits saillants de l'entente, à la fin, le financement, mise en oeuvre, explosion des projets, c'est quand même la caisse qui va décider, selon le document que la caisse a remis initialement.

Alors, je peux comprendre, là, que vous dites : Oui, on est protégés, parce qu'à chaque tranche de 5 millions de coûts engagés le comité exécutif va se pencher... Mais ça n'enlève pas la pertinence de l'amendement qui dit que, si le comité exécutif disait : Wo! Attends un petit instant, vous allez trop vite, ou que ça risque de coûter trop cher, c'est quand même la caisse, au final, qui va retirer ses billes. Si la caisse retire ses billes, la caisse aura peut-être engagé 20, 30, 40 millions.

C'est pour ça que mon... Je ne pense pas que mon point est, comment je pourrais dire, majeur en termes d'aspect financier pour la Caisse de dépôt, là. Je ne dis pas que les 50 millions, ce n'est rien, c'est important. Mais c'est important... Mais, si c'est important pour la caisse, c'est important pour le gouvernement, donc important pour le contribuable québécois. Or, vous dites : On se protège. Mais on ne se protège pas en... on ne se protège pas, parce que, même si la caisse...

Puis, selon moi, je peux mal m'imaginer que la caisse vous donne des rapports qui démontrent une explosion de coûts rapidement. Alors, je ne vois pas pourquoi, M. le ministre, on ne pourrait pas se protéger, comme gouvernement, puis dire aux contribuables : Bien, on a confiance que la caisse et nous puissions trouver un taux de rendement qui sera adéquat, un tarif qui sera intéressant pour l'utilisateur, mais que, de l'autre côté, si jamais, si jamais la caisse retirait ses billes, bien, le gouvernement n'ait pas à assumer la totalité du coût de ces études. Vous le savez bien, là, c'est presque impossible que le coût de ces études ne soit pas à hauteur de 40, 50 millions de dollars. Ce serait très, très, très peu probable qu'on n'atteigne pas ces montants.

Donc, 50 millions, on fait pas mal de construction d'urgence dans les hôpitaux du Québec, ou on a pas mal de nouvelles écoles avec 50 millions de dollars. Alors, si on partageait... Je suis persuadé que la caisse pourrait, nécessairement, vous assurer rapidement en vous disant : On prend en considération puis on est prêts à accepter ça. Si vous dites : Pour nous, il est hors de question, bien, je vois mal comment le contribuable québécois serait mal défendu dans ces circonstances, à savoir qu'un partage serait, je pense, adéquat pour une entente comme celle-là.

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

M. Marceau : Oui. Peut-être, avant de dire ce que je pense de l'amendement, j'aimerais poser une question au ministre sur le 4.4.5 de l'entente — si vous l'avez sous la main? Alors, le projet... l'entente-cadre, pardon, prévoit trois circonstances. La première circonstance, le projet va de l'avant. Deuxième circonstance, il ne va pas de l'avant par décision du gouvernement. Puis, troisième circonstance, il ne va pas de l'avant par décision de la caisse.

Dans le dernier cas, on dit que «toutes les autres dépenses encourues par la caisse seraient assumées par cette dernière». La question toute simple, c'est : Quelles sont ces autres dépenses encourues par la caisse?

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

M. Leitão : Oui. Ça serait des dépenses, donc, autres que directement concernées par les études, des dépenses où la caisse aurait engagé du monde. Donc, on a mis en place une... donc des dépenses directes en personnel ou...

M. Marceau : ...du personnel, M. le ministre?

M. Leitão : Pardon?

M. Marceau : À quoi ils serviraient, ces gens-là, M. le ministre, si ce n'est pas pour faire des études?

M. Leitão : À travailler sur ces projets-là. Disons que la caisse crée sa filiale, tout ça, commence à regarder le projet... Parce que nous, on lui a demandé de faire ça, le SLR, alors donc on met en place une filiale projet pour le SLR. Certaines études sont commandées, d'autres sont faites «in-house». Donc, il y aurait un certain nombre de personnes qui auraient été engagées pour commencer à travailler sur ce projet-là en particulier. Et, si, à la fin, le gouvernement décide qu'il n'y a aucune des options soumises par la caisse qui est acceptable, à notre avis, donc si c'est le gouvernement qui met fin à l'entente, dans ce cas-là, c'est une chose. Si c'est la caisse qui ne trouve pas... Bon. Donc, il y a les deux...

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

M. Marceau : ...je veux juste être bien clair, là. Ma question est bien claire. Enfin, peut-être qu'elle n'est pas claire, mais je vais essayer d'être clair. Moi, j'essaie de comprendre quel type de dépenses la caisse pourrait encourir qui ne pourrait pas entrer dans la catégorie de coût des études. J'essaie de comprendre. Parce qu'en principe, là, ce n'est pas à nous à... si la caisse se dote d'un secrétariat dans sa filiale Infra, est-ce que c'est au gouvernement à payer parce que... En tout cas, moi, je ne vois pas très bien comment ça peut marcher, là. Il me semble que les dépenses qui sont pertinentes sont celles qui ont rapport aux études. J'essaie de... Je ne vois pas... En tout cas, à moins que vous me donniez des exemples auxquels je n'ai pas pu penser, je ne vois pas de quoi on parle précisément.

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

M. Leitão : Bon. Je pense qu'il y a, bon, enfin, des dépenses directes quand on commande une étude, mais il y a aussi des dépenses indirectes en termes, donc, d'analyse de contrats, d'autres types de dépenses qui seraient attribuées à ces projets en particulier qui seraient éventuellement abandonnés pour une raison que le gouvernement décidait qu'on abandonne. Donc, ces autres dépenses ancillaires seraient aussi remboursées à la caisse de dépôt.

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

M. Marceau : J'aimerais ça que vous soyez plus précis. Est-ce que vous pouvez me donner un exemple ou des exemples?

(Consultation)

M. Leitão : C'est ça, c'est...

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

M. Leitão : On présume qu'il y aurait plusieurs consultants qui seraient engagés pour cette phase d'étude. Et il y a donc des dépenses reliées à ça qui ne seraient pas nécessairement reliées directement à l'étude elle-même et, encore une fois, des ressources humaines, du personnel qui serait engagé, d'heures qui seraient facturées à la caisse, ou qui ne seraient pas nécessairement comptabilisées dans la production directe des études, mais qui sont indirectement attribuables au processus d'analyse du projet.

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

M. Marceau : Disons que je suis moyennement convaincu puis que je vous invite à avoir des définitions claires pour le jour où vous allez devoir séparer la facture reliée aux études puis la facture reliée au reste, parce que, pour l'instant, ce n'est pas parfaitement clair. Je vais quand même aller...

M. Leitão : ...

M. Marceau : Écoutez, si vous voulez parler, allez-y, là. Sinon, après ça, j'irais sur d'autres choses.

Le Président (M. Bernier) : Avez-vous d'autre chose à ajouter, M. le ministre?

M. Leitão : Peut-être une chose, parce que, donc, c'est justement la question que je voulais aborder, ça s'insère un peu dans les commentaires à l'amendement proposé par le député de Granby, que nous trouvons que, dans le projet de loi, un tel amendement, donc de telles précisions très concrètes sur le coût des études, n'est pas approprié parce que ce type de questions est adressé justement au cas par cas... d'abord au cas par cas, bon, et dans les ententes qui seraient éventuellement signées entre le gouvernement et la caisse. Et, si on a une entente-cadre, quand on va vraiment commencer à analyser un projet spécifique particulier, il y aura une entente particulière avec ce projet particulier. Et donc, dans ces ententes-là particulières, là il y aurait des possibilités d'être beaucoup plus précis et explicites dans ces questions-là. Dans un projet de loi, à notre avis, au point de vue légal, c'est vraiment inapproprié d'inclure de telles précisions.

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

• (15 h 40) •

M. Marceau : Bien. Bon, la première chose que je dirais, c'est que tout ce que je peux imaginer puis comprendre, c'est qu'on parle ici des coûts normaux... appelons-les normaux ou réguliers, standard, habituels, d'opération de la filiale Infra, puis, à un moment donné dans le temps, il y a quelqu'un qui dit à cette filiale-là : Vous allez faire une étude sur, mettons, le SLR, puis là une partie des frais normaux d'opération de la filiale Infra vont être passés comme coûts liés à la production des études. C'est ça que je comprends. En tout cas, c'est la seule que je puisse imaginer.

Regardez, là-dessus, moi, je trouve que ce n'est vraiment pas parfaitement clair, mais je vais aller plus directement au but. 4.4.5, dans l'entente, il prévoit deux choses distinctes dans le cas où le projet ne va pas de l'avant. Si le projet ne va pas de l'avant à la suite d'une décision du gouvernement, alors tout est remboursé par le gouvernement. Si ça ne va pas de l'avant par suite d'une décision de la caisse, les études sont remboursées mais pas les autres dépenses.

M. Leitão : C'est ça.

M. Marceau : O.K. Première des choses que ça me dit, moi, c'est que, si j'étais... Puis là je ne veux pas prêter de comportement malveillant à personne, mais, moi, si je suis à la caisse, ce n'est pas compliqué de faire en sorte que le gouvernement refuse, j'ai juste à proposer au gouvernement quelque chose qui n'a pas de bon sens, avec des tarifs très, très élevés, mettons.

Alors, il y a comme... Nous autres, on appelle ça, chez les économistes, on appelle ça du risque moral. On appelle ça l'idée que, devant le choix de moi-même me pénaliser en proposant des études... En tout cas, moi, mettons que je veux que ça ne marche pas, là, parce que je trouve que les projets, ça ne se tient pas, il n'y a pas moyen d'y arriver, là, bien, je vais mettre l'odieux du refus sur le gouvernement, parce que, dans ce cas-là, toutes mes dépenses vont être payées. Ça, ça me semble assez évident.

Mais, bon, j'ai de la misère à comprendre comment vous allez faire la distinction, donc, entre un refus d'aller de l'avant qui vient du gouvernement puis un refus d'aller de l'avant qui vient de la caisse. Ce qui fait que je trouve que la proposition du député de Granby a du très raisonnable. Elle a du raisonnable en ce sens que, premièrement, elle ne fait

pas de distinction entre l'origine... enfin, ne distingue pas la raison du refus, elle ne distingue pas que ça vient du gouvernement ou que ça vient de la caisse, et ça, je trouve ça raisonnable. Parce qu'encore une fois je pense que ça prête à des... en tout cas, ça n'invite pas au meilleur comportement, ce qui est présentement rédigé. La deuxième chose, c'est que je trouve que la partie des dépenses encourues par la caisse qui ne sont pas liées au rapport d'étude... je ne suis pas certain de comprendre pourquoi les contribuables devraient payer. Alors, peut-être que la formulation du député de Granby ne vous convient pas puis qu'il y aurait peut-être lieu de réarranger l'amendement du député de Granby, mais en même temps je trouve qu'il y a du très raisonnable dans ce qu'il présente. Puis je continue de dire que de distinguer qui a dit non, ce n'est pas souhaitable.

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

M. Leitão : J'aimerais juste, peut-être, quelques précisions en ce qui concerne, donc, que les parties soient... sans vouloir prêter des mauvaises intentions à qui que ce soit...

M. Marceau : Je n'ai jamais fait ça.

M. Leitão : ...mais cette situation est un peu prévue dans le Code civil, parce que, quand il y a des contrats, la bonne foi est présumée. Donc, il y aurait un risque réputationnel énorme pour la Caisse de dépôt de faire exprès que le gouvernement refuse son projet, donc sa crédibilité et sa... et même des poursuites, si jamais... Dans un tel scénario catastrophique, le Code civil est clair là-dessus.

Mais je reviens, je pense, à l'essentiel, c'est que d'ajouter des précisions sur le coût des études dans le projet de loi, ça serait extrêmement difficile et complexe, parce que c'est au cas par cas que ça va se faire, et donc ces questions sont prévues dans l'entente que le gouvernement signe avec la Caisse de dépôt, avec la provision que, bon, à chaque 5 millions de dollars, le gouvernement est informé. Donc, il y aurait une façon d'empêcher une explosion de coûts.

Peut-être, pour revenir à la question aussi fondamentale du collègue de Rousseau, il y a une différence entre le coût des études, donc on fait une étude directe sur l'achalandage ou quoi que ce soit, et les coûts associés au projet. Et, même l'AMT, par exemple, quand elle examine un projet, quand elle s'embarque dans un projet, bon, il y a les études, mais il y a aussi tous les autres coûts : les loyers, l'électricité, le téléphone, toutes ces choses-là. Donc, c'est toutes ces... comme j'ai dit tantôt, les coûts ancillaires, les coûts de projet qui... donc, on s'engagerait à les rembourser si jamais le projet était abandonné par décision gouvernementale.

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

M. Bonnardel : M. le Président, en tout respect pour le ministre, le ministre a dit que c'était inapproprié, cet amendement. Je ne vois pas en quoi cet amendement est inapproprié. Vous dites : On est protégés par le paragraphe suivant, l'article 4.4.5 de l'entente. Je vous répète que, oui, vous pourriez dire non parce qu'il y aurait explosion de coûts pour les phases du programme : à chaque 5 millions, le gouvernement devra... bien devra autoriser, devra dire oui ou donner son consentement. Je vous le répète, M. le Président, M. le ministre, respectueusement, vous le savez très bien que la caisse va engager au minimum — au minimum — 30 millions, sinon 40, sinon 50. En quoi, aujourd'hui, cet amendement pourrait mettre en péril l'entente que vous avez avec la Caisse de dépôt? En quoi on est persuadés que ça pourrait fonctionner, à moins que la caisse ne trouve pas de partenaire, que le taux de rendement ne soit pas adéquat, que le tarif et l'intégration se fassent mal? On souhaite que ça fonctionne, mais en quoi cet amendement pourrait mettre en péril l'entente? En quoi ça pourrait amener le gouvernement à dire aux contribuables, aux gens : Bien, écoutez, on a pris acte, encore une fois, de cette situation. Les coûts seront quand même importants, 50 millions de dollars, peut-être moins, peut-être même plus. Pourquoi la caisse ne dit pas... le gouvernement ne dit pas à la caisse : Bien, écoutez, on va se partager les coûts, on va se partager les coûts?

Il n'a pas d'exemple à nous donner, à savoir... La volonté du gouvernement, c'est de s'entendre avec la caisse, j'en conviens, mais il n'y a pas rien de fort dans son explication qui me laisse croire... qui me laisse croire que je n'ai pas raison, qu'on n'a pas raison, mon collègue de Rousseau et moi, de vous dire, là, que je pense qu'on protège, dans une certaine mesure, les contribuables québécois et que, de votre côté, si ça coûte 50 millions puis que ça ne fonctionnait malheureusement pas, bien... 25 millions de dollars, là, je vous garantis qu'on rénove pas mal de parcs-écoles au Québec, demain matin, qu'on rénove quelques urgences au Québec. Alors, ce n'est pas banal, ce n'est pas banal. Donc, j'attends une explication qui me laisserait croire, là, que je suis complètement dans le champ avec cet amendement, mais je ne le crois pas, là.

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

M. Leitão : Alors, oui, M. le Président, comme j'ai dit tantôt, nous jugeons que ce n'est pas approprié de mettre un tel amendement dans le projet de loi parce que ça reviendrait comme figer toute cette question pour les projets futurs, pour... je parlais pour l'éternité, l'éternité, c'est très long, mais donc ça enlèverait beaucoup de souplesse aux projets. Et ces questions, qui sont des questions très importantes, et j'en conviens bien, ces questions sont adressées... la meilleure place pour les adresser, c'est dans l'entente qu'il y a entre le gouvernement et la caisse. Il y a l'entente-cadre, mais après il va aussi y avoir des ententes spécifiques pour chaque projet, et donc c'est à cet endroit-là qu'on peut mettre en place les mécanismes pour s'assurer qu'il n'y a pas explosion de coûts.

Et, même dans un scénario où on aurait encouru des dépenses importantes pour réaliser des études, et, on se rend compte pour une raison ou une autre, le projet ne va pas de l'avant avec la Caisse de dépôt, bon, ces études-là seraient remises au gouvernement. Parce que, si on a choisi, identifié au départ un tel projet, disons le SLR, comme étant un projet d'intérêt public, ce projet va éventuellement se faire. Il se ferait dans un autre cadre, si on n'arrive pas à s'entendre avec la caisse. Donc, ces études-là n'auraient pas été inutiles, elles serviraient pour la construction de ce projet-là sous un modèle plus traditionnel, fort probablement beaucoup plus tard que ce qui est considéré ici, mais ça ne serait pas un gaspillage de fonds publics.

• (15 h 50) •

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

M. Bonnardel : Deux points. Le ministre parle de souplesse : Ça enlève de la souplesse. Bien, l'amendement, de la manière qu'il est libellé, là, on parle d'un projet qui n'est pas réalisé par la caisse. Puis il n'y aura pas 12 projets comme ceux que la caisse va mettre en place dans les 10 prochaines années, là. Et, de toute façon, si c'était le cas pour de futurs projets dans 10 ans, bien, je pense que c'est encore correct de demander que... si, je ne sais pas, moi, il y avait un autre train entre Laval et Montréal — puis je dis ça comme ça — puis que c'était la caisse qui le mettait en place, bien, en quoi ça empêcherait... ça empêchait le gouvernement et la caisse de mettre à profit leur expertise puis de dire : Oui, on va pousser plus loin, puis que, si ça ne se fait pas, bien, la caisse va absorber la moitié de ces études?

Or, vous dites : Manque de souplesse. Il n'y a pas de manque de souplesse, c'est juste un article, je pense, qui démontre une volonté du gouvernement d'expliquer aux contribuables qu'on prend conscience du coût extrêmement important. Vous dites, de l'autre côté : Bien, ce n'est pas perdu, ces études. M. le ministre, on va se dire la vérité, là : Vous avez besoin de la caisse. Si vous disiez non ou la caisse disait non, ne me faites pas croire, dans deux ans, que le gouvernement, soudainement, va avoir les milliards de dollars qui vont lui tomber du ciel. Il n'y a pas de milliard qui va tomber. Puis je serais très, très, très surpris que, demain matin, vous redonniez une certaine confiance au MTQ ou à l'AMT. L'AMT sera même peut-être abolie, parce que, le modèle de gouvernance, le ministre des Transports veut le changer. Alors, il faut juste être un peu réaliste, là.

Alors, c'est pour ça que je ne comprends pas... je comprends mal pourquoi vous êtes si... tu sais, vous ne recevez pas ça positivement, parce qu'en quelque part ce n'est même pas partisan, cet amendement, c'est un contexte qui démontre de la souplesse vis-à-vis l'entente que vous avez. Puis, à la limite, essayez de me convaincre d'une autre manière, ou dites-moi que, l'entente, vous êtes prêt à la revoir avec la caisse. Vous avez des gens de la caisse qui sont ici, là, je ne peux pas croire que vous ne leur avez pas déjà demandé. De toute façon, vous saviez déjà que cet amendement... ou cette question, je vous la poserais, je vous l'avais dit à l'adoption de principe. Alors, pour moi, là, le questionnement que j'ai aujourd'hui, à savoir que ce soit le gouvernement ou que ça soit la caisse qui dise non à ce projet, il reste qu'il y aura des coûts majeurs. Puis ce n'est pas vrai que, demain matin, ces études, là, 24 mois plus tard, le gouvernement va faire alléluia! puis on vient de trouver 2,5 milliards pour le SLR du pont Champlain, si la caisse disait non, là. Je serais extrêmement... — puis vous le savez très bien — je serais extrêmement surpris que ça aille de l'avant de cette façon.

Alors, je ne vois pas pourquoi vous persistez à mettre un non face à cet amendement qui, ma foi, donne, donne l'opportunité au gouvernement de dire : Bien, regardez, là, on aura fait tout ce qu'on peut pour faire accepter... faire passer ce projet, ça ne fonctionne pas. Ça coûte 50 millions, le gouvernement en absorbe la... en assume la moitié, puis, l'autre, c'est la Caisse de dépôt. On ne parle pas, là, de... on ne parle pas d'une caisse, là, qui a des actifs de 1 milliard, là, on parle d'une caisse qui a des actifs de 225 milliards. Puis je pense qu'on va travailler... vous allez travailler sérieusement, j'en conviens, la caisse aussi, je n'ai aucun problème avec ça. Je ne doute même pas de leur intégrité et de vous donner une facture qui sera transparente et réelle, mais ça ne sera pas une facture de 1 million de dollars, vous le savez très bien.

Donc, je persiste, là, je persiste. Puis je pense que je vous travaille un peu au corps, là, mais je suis persuadé que vous êtes sensible à... vous êtes sensible à ça. Puis l'explication que vous me donnez, là, ne m'amène pas à penser, encore une fois, que mon amendement n'a pas de sens.

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

M. Leitão : Écoutez, c'est une question importante. En effet, ça a été discuté longuement, à plusieurs reprises quand on... dans tout le processus, déjà, depuis plusieurs mois qu'on travaille sur cette entente et, par la suite, ce projet de loi. Et la façon dont nous avons, donc, établi le... à la page 7, l'entente, le point 4.4.5, à notre avis, c'est une façon qui satisfait le gouvernement et la Caisse de dépôt. Ça empêche l'explosion inattendue des coûts avec l'obligation d'information à chaque tranche de 5 millions. Donc, pour nous, en tant que gouvernement, c'est quelque chose qui nous satisfait. Nous pensons que les contribuables sont bien protégés de cette façon-là.

Et, pour ce qui est du cadre légal, donc, du projet de loi, l'article 88.10, encore une fois, ce ne serait pas... ça serait trop... il y aurait un grand manque de flexibilité si on va inclure de telles précisions dans le cadre du projet de loi. Ces précisions-là appartiennent... leur place, c'est dans l'entente, et l'entente, telle qu'elle est rédigée, à notre avis en tout cas, ça nous satisfait, et je pense que les contribuables sont bien protégés comme ça.

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

M. Spénard : Merci, M. le Président. Écoutez, M. le ministre, moi, j'ai beaucoup de difficultés, comme mon confrère de Granby et mon confrère de Rousseau, à dire que le paragraphe qui suit, comme quoi que... «Ce rapport sera produit pour chaque tranche de 5 millions de coûts [engrangés].» Je suis un peu d'accord qu'on va avoir un rapport à

chaque tranche de 5 millions, mais ce n'est pas un frein. On s'arrête où? Est-ce qu'on va avoir fini les études? Est-ce qu'on va avoir fini l'étude? Est-ce qu'on va avoir fini l'étude? Où est le frein pour dire que ça ne peut pas marcher, ça ne marchera pas? Il est-y après cinq études de 5 millions ou il est-y après 10 tranches de 5 millions ou 15 tranches de 5 millions? Ça, il n'y a rien qui nous garantit ça. Alors, je pense que ça, ça ne protège pas personne et puis ça ne protège surtout pas le contribuable ou le payeur de taxes, là, pour le coût des études.

L'autre chose qu'il faut regarder aussi avec la Caisse de dépôt, c'est : à un moment donné, nous sommes dans une relation de fournisseur, un fournisseur de services qui s'appellerait la Caisse de dépôt, qui opérerait le service et qui chargerait une tarification pour faire en sorte de rentrer dans son capital et d'avoir des rendements intéressants. Moi, j'appelle ça un fournisseur de services, et le client, le client, bien, c'est le gouvernement. Le client, ce sont tous les contribuables.

Alors, lorsqu'on parle d'une relation entre un fournisseur de services qui... S'il fait le service, il va s'arranger pour faire de l'argent avec, c'est à peu près... il faut revenir à la base, et nous, nous sommes le client, client auquel il va charger x montant de tarification, qui va être établi, et tout ça, pour faire en sorte que le projet va être rentable pour la caisse. Bien, moi, je pense que, dans un contexte privé, M. le ministre, vous sauriez... vous savez très bien que c'est le fournisseur de services qui paierait ces expertises pour nous fournir le service puis pour essayer d'avoir le contrat. Étant donné que c'est du public-public, la moindre des choses, la moindre des choses, ça serait 50-50.

Et puis qu'est-ce qui arrive à 50-50? Puis je ne vous dis pas... J'ai beaucoup de respect pour la Caisse de dépôt, j'ai beaucoup de respect pour les personnes qui sont là, j'ai beaucoup de respect pour le gouvernement en place, sauf qu'il ne faut pas que ça devienne un «bar open». Si on dit au fournisseur de services : Faites les études, c'est nous autres qui vont payer, moi, je trouve qu'ils vont en faire, puis ils vont en faire, puis ils vont en faire. Puis ça, quand on va les arrêter, je ne peux pas concevoir comment... sous quel prétexte qu'on va les arrêter. Sauf que ça va être eux autres qui vont dire : Oubliez ça, ce n'est pas rentable. Là, ils vont dire au gouvernement : Ce n'est pas rentable, on vous conseille d'abandonner le projet.

Maintenant, moi, je ne sais pas où est-ce que ça va s'arrêter. Il faut le voir comme : nous sommes le client, et il est le fournisseurs de service, avec lequel service il est supposé de faire de l'argent pour préserver nos pensions. Maintenant, est-ce que c'est au gouvernement encore à payer les études pour qu'il fasse encore plus d'argent? Mais là c'est encore tous les contribuables qui paient, au lieu de juste ceux pour qui la Caisse de dépôt est là.

Alors, l'autre question, M. le ministre... Ça, c'est mes craintes. Et là une question bien précise : Dans les autres projets dans lesquels est impliquée la Caisse de dépôt, qui a payé les études? Est-ce que le projet s'est vendu... Je parle de Heathrow, je parle de Canada Line, je parle de... Est-ce qu'il y a eu un coût des études refilé lorsque la Caisse de dépôt a investi? Est-ce qu'on a des exemples? Je vous pose la question.

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

• (16 heures) •

M. Leitão : O.K., deux choses. D'abord, la deuxième réponse à votre question : Je n'en ai pas la moindre idée. Je n'en ai pas la moindre idée avec... Donc, l'accord, l'entente entre la caisse et Heathrow, d'autres projets, sur cette information de la caisse, je n'ai pas été informé.

M. Spénard : Vous ne le savez pas?

M. Leitão : Et, en tous les cas, ce n'est pas de la même façon, parce que, dans ces autres projets là, la caisse n'est pas maître d'oeuvre.

Maintenant, je vais juste revenir à quelque chose que vous avez dit au début, parce que je pense que c'est important de clarifier. La Caisse de dépôt et placement n'est pas un simple fournisseur de services, ce n'est pas du tout ça. C'est un partenaire et un partenaire institutionnel, ce n'est pas la même chose. On n'est pas du tout dans un cadre de fourniture de services. C'est complètement différent.

Pour ce qui est de l'entente, et là on revient donc à l'amendement proposé par le député de Granby, cette entente, c'est une entente, donc, contractuelle. Le gouvernement a signé cette entente avec la Caisse de dépôt. On ne peut pas unilatéralement, ici, maintenant, changer cette entente-là. C'est un contrat qui a été signé avec la Caisse de dépôt. Ça a été discuté longuement, la question des études, et c'est donc la formulation que les deux côtés ont trouvée, qui était acceptable, celle qui est incluse dans la section 4.4.5, à la page 7. La changer maintenant, ici, ce serait de changer un contrat. Il faudrait recommencer le processus. On ne peut pas, nous, unilatéralement, changer un contrat qui a été signé.

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

M. Spénard : Il y a un mot que vous avez dit qui est fort intéressant, M. le ministre, c'est qu'il ne faut pas le voir comme un fournisseur de services, il faut le voir comme un partenaire, et justement un partenaire, le mot le dit, c'est du partenariat.

M. Leitão : Partenaire commercial, oui.

M. Spénard : Partenaire commercial. Alors, si un partenaire à 50-50, il ramasse 50 % du bill puis 50 % des profits, c'est un partenaire... Quel genre de partenaire? Un partenaire, pour moi, c'est quelqu'un qui regarde, on est deux, là, on fait des projets, là, puis on est partenaires ensemble. Bien, pour moi, un partenariat, ça implique des décisions communes dont les coûts sont assumés communément par de l'argent public, mais il y a un partenariat, là, il y a... et ça, je ne suis pas sûr de... En tout cas, je ne suis pas sûr de comprendre c'est quoi, votre partenariat.

Mais je veux revenir à qu'est-ce que vous venez de dire, M. le ministre, sur cette fameuse entente entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement, vous dites qu'on ne peut même pas modifier l'entente...

M. Leitão : Unilatéralement.

M. Spénard : ...unilatéralement. Mais, si je comprends bien, le gouvernement s'est engagé à travers une entente sans avoir présenté son projet de loi, sans avoir fait approuver son projet de loi. Bien, moi, j'aimerais ça être clair là-dessus, là, parce que, si on ne peut rien changer dans l'entente et on ne peut rien changer dans le projet de loi qui changerait l'entente, ce que j'en conclus, j'en conclus que le gouvernement a signé l'entente, qu'il est lié avec avant de faire adopter son projet de loi n° 38 qui est la Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec. C'est ça que j'en conclus.

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

M. Leitão : Je pense que ce ne serait pas la bonne conclusion. Cette entente va se concrétiser seulement si nous approuvons le projet de loi. Si nous, les législateurs, décidons que ça n'a pas d'allure, on vote contre, on ne l'approuve pas, ça ne se fait pas. Donc, c'est toujours au législateur de décider ça.

Les différentes dispositions dans les articles, ici, du projet de loi, les différents articles, vont permettre ce modèle qui est un modèle qui est très innovant, qui est quelque chose de nouveau. Donc, quand on parle de partenaire, oui, nous sommes des partenaires, mais, comprenons-nous bien, ce n'est pas un PPP traditionnel, ce n'est pas un... c'est quelque chose de complètement nouveau où il y a une étape où le gouvernement confie à la caisse l'analyse d'un projet que nous avons décidé qui était important. Il y a toutes ces études qui vont être faites, toute cette analyse qui va être faite. Par la suite, il va y avoir une décision qui va se prendre par le gouvernement, une fois qu'on a pris connaissance de toutes les différentes options. Si la décision gouvernementale est acceptée par la Caisse de dépôt, on va de l'avant, et le gouvernement se retire complètement. Donc, ce n'est pas un partenariat traditionnel, c'est quelque chose de très innovant. Il y a une délégation de contrôle qui se fait, et nous avons beaucoup martelé, au tout début, sur l'importance de préserver l'indépendance et l'autonomie de la caisse. Donc, c'est dans ce contexte-là que je pense que le projet d'amendement, tel que proposé par le député, votre collègue le député de... notre collègue le député de Granby, n'est pas... nous ne sommes pas à l'aise à l'accepter.

Le Président (M. Bernier) : Juste comme précision, M. le député de Beauce-Nord, je veux vous...

M. Spénard : Le but...

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

M. Spénard : Oui?

Le Président (M. Bernier) : Juste comme précision par rapport à votre question : En ce qui nous concerne, nous, à la Commission des finances publiques, il y a un projet de loi qu'on étudie actuellement, et il y a un projet d'entente qui a été déposé. Donc, pour nous autres, il y a un projet de loi. Si le projet de loi n'est pas adopté, il n'y a pas d'entente. C'est comme ça qu'on voit les choses. Donc, c'est... je veux juste préciser cette chose-là : Dans le mandat que nous avons, là, nous, c'est d'étudier un projet de loi. Découlera un projet d'entente qui est là. S'il n'y a pas de projet de loi, il n'y a pas d'entente. Merci.

M. Spénard : O.K. Merci, M. le Président. Je reviens à vous, M. le ministre. J'ai de la misère... Parce que ça se passe en plusieurs étapes. Il y a une étape de partenariat. Il y a une étape d'étude où est-ce que le gouvernement va payer 100 % des études. Mais l'objectif ultime, l'objectif ultime de cette entente et de ce projet de loi est de faire de la Caisse de dépôt, pour ce projet-ci, le fournisseur de services pour la population. Ça, vous venez de le dire, parce qu'après ça le gouvernement se retire, et c'est la caisse qui assume tout le roulement, et tout. Donc, pour moi, si le fournisseur de services... le gouvernement... Vous venez de le dire, le gouvernement se retire, en autant que ça marche, le gouvernement se retire, aucune ingérence dans la Caisse de dépôt, et la Caisse de dépôt devient le fournisseur du service. Pour moi, là, ça a beau être public, là, mais c'est un fournisseur de services au même titre que la Société d'assurance automobile puis au même titre que les autres, là.

Le Président (M. Bernier) : Fini après.

M. Spénard : Bien, c'est ça que j'ai cru entendre de votre bouche, M. le ministre. Je ne sais pas si vous pourriez me rassurer, mais l'objectif ultime, pour moi, c'est que la Caisse de dépôt est le maître d'oeuvre du transport collectif, que ça soit la ligne de l'ouest ou que ça soit le SLR sur Champlain. L'objectif ultime... Mais on dit : Il y a des étapes entre ça, là, on est en train de les regarder, les étapes, mais l'objectif ultime, c'est le fournisseur de services.

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

M. Leitão : Non, la caisse n'est pas un fournisseur de services, la caisse veut être le propriétaire de cette infrastructure-là. Elle va être l'opérateur, le propriétaire. Elle va, bon, d'abord, l'étudier, le construire et, par la suite, l'opérer, et va demeurer le propriétaire de la chose. Ce n'est pas... Elle ne fournit pas un service au gouvernement. Elle a un actif qu'elle va exploiter et qui va lui donner un rendement. Il s'avère que cet actif qui va donner le rendement est un actif dans le domaine du transport collectif, le transport urbain, mais ce n'est pas un fournisseur de... Il n'y a pas un contrat de service entre la caisse et le gouvernement. La caisse est la propriétaire de cette infrastructure-là.

Le Président (M. Bernier) : Merci. M. le député.
• (16 h 10) •

M. Spénard : J'ai de la misère un peu, M. le ministre... Parce que vous avez travaillé dans... Vous êtes un économiste, vous savez que, lorsqu'on prend tous les risques, bien, on est tout seul, on est actionnaire unique, et puis on prend les risques, puis on s'en va. Lorsqu'on est partenaires, bien, il faut que les risques soient divisés en conséquence. Là, la caisse va... Moi, ce que je vois ici, c'est que la caisse ne prend aucun risque, et puis c'est toute la population du Québec qui le prend par l'intermédiaire du gouvernement, et puis il n'y a pas moyen de changer ça parce que l'entente est signée, mais le projet de loi n'est pas encore passé. Et, si le projet de loi ne passe pas ou n'est pas accepté, l'entente ne tient plus. Donc, je me dis que l'entente ne doit pas être finale non plus. Si le projet de loi n'est pas final, l'entente ne peut pas être finale avant que le projet de loi soit adopté, sans ça... Je ne sais pas, moi, on doit pouvoir modifier une entente si le projet de loi n'est pas fini.

M. Leitão : Mais, M. le Président, vous l'avez bien expliqué. Et d'ailleurs c'est dans la première page même de l'entente entre le gouvernement et la Caisse de dépôt. On dit tout de suite qu'«à cet effet le gouvernement s'engage à déposer dans les meilleurs délais les mesures législatives — donc, projet de loi n° 38 — requises pour la mise en oeuvre de cette entente». Donc, cette entente a été signée, oui, avec tous les détails que nous venons de discuter, mais elle sera mise en oeuvre seulement une fois que le projet de loi soit adopté. Elle n'est pas mise en oeuvre aujourd'hui, mais elle sera mise en oeuvre une fois qu'on fera ça.

Et je reviens à la question du partage de risques. Justement, nous avons discuté avec le député de Rousseau dans les premiers jours de notre commission. Un des éléments qui étaient un peu plus difficiles, c'était justement que, les risques, c'est la caisse qui prend les risques, ce ne sont pas les contribuables. Les risques de construction, les risques d'opération, les risques financiers, c'est la caisse qui les assume. Et c'était une des raisons de vouloir structurer cette entente de cette façon-là, c'était justement ça. Et la caisse, d'une façon très consciente, après analyse, elle est prête à assumer ces risques-là, et on va de l'avant si elle juge que ces risques sont maîtrisables, sont gérables. Ou, si elle juge que les risques ne sont pas gérables, sont trop élevés, elle ne le fera pas. Mais, justement, le risque est transféré à la caisse, c'est la caisse qui assume les risques, ce n'est pas le contribuable qui assume les risques.

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

M. Bonnardel : Je pense que c'est un amendement important de se questionner à savoir si la caisse doit absorber la moitié des coûts de ces études. J'ai une question fort simple : Avez-vous pris la peine de discuter avec M. Sabia de ce possible amendement ou de cette possibilité que la caisse absorbe la moitié de ces coûts?

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

M. Leitão : Nous avons discuté longuement, pas nécessairement et pas directement avec M. Sabia, de cette question particulière, mais nous avons discuté longuement de cette question avec des personnes de la Caisse de dépôt, oui.

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

M. Bonnardel : Et ces gens de la caisse vous ont dit que c'était un «deal-breaker» ou... excusez de le dire en anglais, là, mais vous ont dit que...

M. Leitão : Et nous avons convenu aussi qu'on ne jugeait pas nécessaire d'aller dans cette direction-là, parce que ce qui avait été établi dans l'entente, à la page 7, comme je vous ai dit, nous satisfait et satisfait la caisse.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Bonnardel : Si vous aviez forcé un peu légèrement la note, la caisse n'aurait... aurait peut-être dit oui. On aurait peut-être été enclins à sauver 15, 20, 25 millions de dollars si l'entente n'était pas pour le mieux, à savoir des rendements adéquats pour la Caisse de dépôt.

Je trouve ça fascinant, en politique, même huit ans après mon arrivée, que, par un simple amendement, on pourrait faire sauver 15, 20, 25 millions de dollars aux Québécois et qu'à quelque part... Si on avait pris le temps juste de donner un coup de fil à la personne intéressée, soit Christian Dubé ou Michael Sabia, de leur dire : Écoutez, là, on a un amendement puis là... Bon, on a officié une entente qui dit que, si vous vous retirez ou le gouvernement se retire, peu importe, les études vont être remboursées par le gouvernement. Que vous n'ayiez peut-être même pas eu le petit réflexe ou que quelqu'un au gouvernement n'ait pas le réflexe d'appeler Christian Dubé ou Michael Sabia en leur disant : Hé! les gars, O.K., on

vous a donné pas mal de leste, là, si ça ne fonctionne pas, qu'est-ce que vous en pensez, là, l'amendement ou le changement qu'on pourrait peut-être avoir dans l'entente? Puis, de toute façon, dans la loi, ça ne vous engage, dans le futur, à rien d'autre que cette entente spécifique, aujourd'hui, avec la caisse ou de possibles autres projets avec la caisse. Si c'était le cas dans 10 ans, 15 ans, 20 ans, bien, je pense que ce serait intelligent, intelligent dans 20 ans encore, même pour un futur projet x, y, que la caisse ait à déboursier la moitié du coût des études si ça ne fonctionnait pas. Alors, je vois mal, je vois mal même après 45 minutes peut-être, là, de débat sur cet amendement, que vous n'ayez pas eu ce goût, là, rapidement de dire : Hé! il y a peut-être 20 millions de dollars en jeu là-dedans, là, puis, ce 20 millions, bien, je suis conscient, comme ministre des Finances, comme... mon collègue du Trésor serait peut-être bien content si ce projet n'allait pas de l'avant, que la caisse ait à payer la moitié.

Puis la caisse... Je pense quoi? Il y aurait peut-être 20 % des chances que ça ne fonctionne pas. Je pense que tout le monde est d'accord que Montréal et que le Québec ont besoin de ces deux projets, puis tout le monde va vouloir s'arranger pour que ça fonctionne, que le financement soit adéquat et que les tarifs soient adéquats, que l'intégration se fasse bien. Je pense que vous souhaitez ça, puis l'entière des Québécois aussi. Mais, encore une fois, si ça ne fonctionnait pas puis que la caisse disait non ou même vous, vous disiez non... câlîne! On est à quelques minutes peut-être de sauver 15, 20, 25 millions de dollars pour les contribuables québécois, à dire... Puis ça n'enlève pas de la souplesse, ça indiquerait qu'en cas où le projet n'est pas réalisé par la caisse les coûts des études, qui ont été nécessaires, doivent être partagés à parts égales entre le gouvernement et la caisse.

Alors, je ne sais pas, là, le ministre ne m'a pas convaincu que j'avais tort, encore une fois... ou même aux réponses de mon collègue de Beauce-Nord, même aux réponses de mon collègue de Rousseau, M. le ministre. Respectueusement, je ne comprends pas pourquoi vous restez fortement sur votre position en disant que ce n'est pas applicable, c'est inapproprié. Tu sais, je ne le crois pas, je ne le crois pas, puis ça serait tellement, tellement simple de dire... puis, à la limite, à la limite, de suspendre l'article jusqu'à 19 h 30, ce soir. Je suis persuadé qu'on donne un coup de téléphone aux gens de la caisse, puis on leur dit : Aïe! On en arrive à ça puis on... Moi, je suis abasourdi de voir qu'il y a si peu de souplesse, là, pour un amendement qui m'apparaît tellement, tellement, tellement simple, là, puis qui va protéger en grande partie aussi, dans une certaine manière, le portefeuille des Québécois dans un dossier qui pourrait, malheureusement, peut-être achopper. Mais, si ça achoppe, bien, au moins, on aura un partage d'égal à égal entre le gouvernement et la caisse.

M. Leitão : Bien, écoutez...

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

M. Leitão : ...je n'ai pas de nouveaux arguments à vous donner, sauf que de vous dire encore une fois que c'est un sujet qui a été longuement discuté, depuis des mois, dans l'élaboration de l'entente, et même par la suite, et c'est très important de... pour la Caisse de dépôt et pour le gouvernement, sujet important. Et, encore une fois, la façon dont nous l'avons élaboré ici nous convient très bien, à nous et à la Caisse de dépôt. Et, dans une question, maintenant, de respecter l'entente de janvier 2015, c'est une décision conjointe de la Caisse de dépôt et du gouvernement. Et, encore une fois, je n'anticipe pas, je ne vois pas les risques que vous... auxquels vous faites allusion. Je ne vois pas ça comme étant un risque injustifié pour le contribuable et pour le gouvernement.

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

M. Marceau : ...

Le Président (M. Bernier) : Aviez-vous terminé?

M. Bonnardel : M. le Président, M. le ministre, vous venez de dire «un risque injustifié».

M. Leitão : Je ne crois pas que c'est un risque...

M. Bonnardel : Justifiable.

M. Leitão : ...élevé, ou utilisez le mot que vous voulez, là. Je ne vois pas ça comme étant la façon dont nous avons élaboré l'entente, à la page 7, je ne vois pas ça comme mettant à risque les contribuables québécois.

M. Bonnardel : Bien, à risque, M. le Président, si le ministre ne peut pas me confirmer le coût des études, bien... Il sait très bien, là, que ça sera au minimum, au minimum 30 millions de dollars. Si ça a coûté ça pour juste le SLR pour l'étude de l'AMT, on peut calculer que ça en coûtera un autre 10 millions, sinon un autre 15 millions pour le Train de l'Ouest.

M. Leitão : On ne peut pas présumer.

M. Bonnardel : Bien, en tout cas, on peut présumer...

M. Leitão : On ne peut pas présumer de ces coûts-là.

M. Bonnardel : Non, bien, prenons juste celle de l'AMT, 30 millions de dollars. Ne me dites pas que ce n'est pas justifiable puis qu'on protège le contribuable dans ces conditions quand vous avez juste, juste l'élément de dire : Ah! à chaque 5 millions de dollars de coûts engagés, on pourra dire non. Allez, allez, M. le ministre, là, un peu de raisonnement, là, pour que les gens qui nous écoutent, là, disent : Bien, voyons! On risque de mettre... de perdre 10, 15 millions de dollars, 20 millions de dollars pour un amendement qui serait si simple à accepter pour protéger, dans une certaine mesure, le contribuable et dire à la Caisse de dépôt : On se partage à parts égales le coût des études si ça ne fonctionne pas. Mais voyons! il me semble que c'est tellement, tellement, tellement simple comme amendement et comme protection qu'on se donne. Et la possibilité que vous aviez eue... ou que vous avez eue, dans les dernières 48 heures, 72 heures, à donner un coup de téléphone à la personne concernée à la caisse pour leur dire : Ça risque d'arriver, cet amendement... Alors, écoutez, je suis sans mot, là.

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

• (16 h 20) •

M. Leitão : Ce n'est pas rien qu'un coup de téléphone, ça ne se fait pas à coups de téléphone à gauche et à droite. Nous avons, encore une fois, négocié longuement, et c'est une entente qui nous convient. Et d'ailleurs, dans le... Encore une fois, si on revient à l'entente, si on va à la page 10, on met en place un comité exécutif qui, d'une façon mensuelle, avec trois représentants de la caisse, deux représentants du gouvernement... Il y a toute une série de responsabilités pour ce comité exécutif là. Ce comité approuve l'ensemble des règles de gouvernance, les objectifs, le programme de travail, les budgets, les études, les rapports. Donc, tout ça est très bien balisé. C'est pour ça que je vous dis : Ce n'est pas quelque chose qu'on fait au pif et que, ah! bof! ça va coûter quelques millions, et puis, bon, si ça ne marche pas, ça ne marche pas. Non, tout ça a été bien réfléchi, bien établi, bien élaboré, et les intérêts des contribuables québécois, à notre avis, sont bien protégés par cette entente-là. Donc, je ne vois pas la nécessité d'aller au-delà de ça.

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

M. Marceau : Merci. J'avais deux choses à dire. La première, toute simple, c'est que je suis conscient que le gouvernement s'est entendu avec la caisse. D'ailleurs, comme le disait notre président tout à l'heure, le projet de loi que nous sommes à étudier découle de l'entente, ce qui n'empêche pas le fait que l'Assemblée nationale, les législateurs peuvent exprimer le souhait puis même avoir la volonté que le projet de loi prévoie des dispositions qui ne sont pas nécessairement parfaitement alignées avec l'entente. Je dirais d'ailleurs que l'Assemblée nationale, je ne dirais pas cinq fois par session, mais au moins une fois par session, souvent dans le cadre de projets de loi privés, et même, des fois, à l'occasion de projets de loi publics, comme le projet de loi n° 3 qui examinait la question des retraites... bien, l'Assemblée nationale, régulièrement, revoit des contrats qui ont été signés par des parties dans le passé. C'est arrivé à plusieurs reprises. Dans le cas du projet de loi n° 3, vous vous rappellerez qu'il y a des conventions collectives qui ont été dûment signées par des parties, des patrons et des employés, que ces conventions collectives ont été modifiées, de manière unilatérale, par l'Assemblée nationale.

Alors donc, j'accepte, j'accepte l'idée que ce n'est pas souhaitable, disons, de changer des contrats, ce n'est certainement pas souhaitable et il ne faut pas... il faut le faire avec une extrême prudence puis évidemment aussi rarement que possible. Mais il n'en demeure pas moins que, si, comme législateurs, on pense que des changements pourraient faire une différence puis, en particulier, protéger les contribuables, je pense que c'est un motif raisonnable. Ça, c'est le premier élément que je voulais donc vous dire, M. le Président.

Le deuxième, ça va être, je vais terminer là-dessus... Et puis je trouvais que le député de Beauce-Nord avait raison, là, de mentionner que... Dans l'article 4.4.5 de l'entente, au deuxième paragraphe, on nous dit que, pendant «la phase de planification, la Direction de programme caisse fournira un rapport sur l'avancement des coûts engagés par la caisse au comité exécutif. Ce rapport sera produit pour chaque tranche de 5 millions de coûts engagés.» Alors, le député de Beauce-Nord a raison de dire que ça ne constitue pas un frein. C'est un élément d'information

Puis, en fait, si on relit bien le 4.4.5, on se rend compte que, si le gouvernement en venait à trouver que c'est trop cher ou que les coûts des études augmentent trop rapidement, le seul moyen que le gouvernement a pour arrêter ça, c'est de dire non, c'est de freiner, donc, lui-même. Et, dans cette éventualité, c'est lui qui va payer à la fois pour les coûts d'études puis pour les autres frais. Moi, je vous dirais que le meilleur frein qui soit, bien meilleur que celui qui est prévu dans l'entente, là, c'est celui de faire en sorte que chacun paie son bout. Quand une partie paie... Hein, si la caisse payait une partie des études, mettons la moitié des coûts, ça pourrait être un autre chiffre, mais c'est clair qu'il y aura un frein. Ce frein, ce serait que, pour chaque dollar dépensé, elle en assume 0,50 \$. Et, quand on assume une partie de la facture, évidemment ça nous freine, puis on fait attention, puis on... Bon. Je ne dis pas que la caisse... encore une fois, je ne lui porte pas... je ne lui prête pas de mauvaise intention, mais le meilleur frein qui soit, dans un contexte comme celui-là, c'est le partage des coûts.

Alors, je m'arrête là-dessus, parce que je pense que beaucoup de choses ont été dites puis je ne veux pas répéter tout. Je voulais juste le dire clairement comme je le pense. Voilà.

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

M. Leitão : M. le Président, est-ce que je peux...

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

M. Leitão : ...ajouter quelque chose? Je reviens au comité exécutif qui est créé par cette entente si le projet de loi est adopté, qui se réunit mensuellement. Ce comité exécutif là a le droit... Donc, il approuve l'ensemble des coûts, des programmes. Donc, oui, on peut, comme vous avez... tirer la plug, le comité exécutif peut... si vous voulez d'une autre façon, le comité exécutif doit approuver toutes ces dépenses-là. Donc, ça a été prévu. Donc, je ne vois pas... Encore une fois, je pense que les contribuables sont bien protégés comme ça.

Et, pour ce qui est de l'entente, de l'entente-cadre, cette entente peut être modifiée par la suite par une autre entente entre le gouvernement et la Caisse de dépôt, quand on va aller dans les projets spécifiques. Ce que l'amendement proposé par le collègue viendrait faire ici... viendrait complexifier, d'une façon qui n'est pas nécessaire, un projet de loi, parce que nous...

D'ailleurs, nous disons... Dans le 88.10, au tout début, on dit : «Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt», blablabla. Donc, c'est au niveau des ententes que ces détails-là peuvent et doivent être adressés, et pas dans le cadre rigide d'un projet de loi... d'un article de loi, pardon.

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

M. Bonnardel : M. le Président, le ministre dit que, le comité exécutif qui sera créé, à la page 10, le gouvernement est représenté, les contribuables sont protégés. Les membres qui ont un droit de vote, il y en a cinq, il y en a trois représentés par la caisse, deux par le gouvernement. C'est quand même la caisse qui a le dernier mot sur cette entente, non? Alors, si la caisse décidait que ça ne fonctionnait plus, on passe au vote, trois contre deux, c'est terminé.

Alors, j'ai une question fort simple, là. Le ministre ne semble pas d'accord à un partage à parts égales. Est-ce qu'il a l'ouverture d'un sous-amendement? Si ce n'est pas à parts égales, 50-50, est-ce qu'il a l'ouverture d'amener un pourcentage différent de 50-50?

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

M. Leitão : Non, M. le Président, non. Encore une fois, nous croyons que, de la façon dont l'entente a été élaborée, avec toutes les «checks and balances», avec tous les détails qui sont inclus, encore une fois, nous croyons que les contribuables sont bien protégés comme ça.

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Bonnardel : M. le Président, vous me verrez extrêmement déçu, extrêmement déçu de voir qu'il n'y a pas de souplesse de la part du gouvernement face à un enjeu que je croyais très facile à expliquer, très facile à comprendre, très facile à engager de la part du gouvernement, de la part de la Caisse de dépôt, si on avait eu la volonté minimalement, peut-être, de se parler et d'amener, de la part du gouvernement et des contribuables, bien, une certaine protection, à savoir que, si cette entente n'avait pas lieu, n'était pas mise en place, bien, minimalement, la caisse aurait eu à déboursier une part égale du coût total de ces études.

Alors, écoutez, je crois comprendre qu'on reste fermés, on reste fermés, de la part du gouvernement, face à cet amendement. Et je l'avais dit que je travaillerais de façon constructive, je pense que je le fais, mais je pourrais bien passer trois heures additionnelles à essayer de faire passer ça, parce que je pense que j'ai raison. J'ai raison, puis il n'y a pas eu l'élément de réponse de la part du gouvernement qui m'amène à penser que j'ai tort.

Alors, là-dessus, M. le Président, bien, je demanderai le vote nominal sur l'amendement.

Le Président (M. Bernier) : Le vote nominal est demandé. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui. M. Bonnardel (Granby)?

• (16 h 30) •

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Spénard (Beauce-Nord)?

Une voix : Il y a juste un vote normalement.

La Secrétaire : Ah! excusez-moi! Excusez-moi!

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

La Secrétaire : M. Marceau (Rousseau)?

M. Marceau : Pour.

La Secrétaire : M. Therrien (Sanguinet)?

M. Therrien : Pour.

La Secrétaire : M. Leitão (Robert-Baldwin)?

M. Leitão : Contre.

La Secrétaire : M. Bolduc (Mégantic)?

M. Leitão : M. Bolduc, Mégantic.

Le Président (M. Bernier) : M. Bolduc, vous devez voter.

M. Bolduc : Contre.

La Secrétaire : Mme de Santis (Bourassa-Sauvé)?

Mme de Santis : Contre.

La Secrétaire : M. Matte (Portneuf)?

M. Matte : Contre.

La Secrétaire : M. Carrière (Chapleau)?

M. Carrière : Contre.

La Secrétaire : M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Contre.

La Secrétaire : M. Bernier...

Le Président (M. Bernier) : Abstention. Résultats, Mme la secrétaire?

La Secrétaire : 4 pour, 7 contre, une abstention.

Le Président (M. Bernier) : Donc, l'amendement est rejeté. Donc, nous revenons maintenant à l'étude de l'article 11. Oui, M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Oui, je suis encore à l'article 88.10, M. le Président. Juste avant qu'on aille à 88.11, là, il y a un autre point que je veux apporter, qu'on a entendu de la part... que ce soit de M. Labeaume, que ce soit de M. Denis Coderre. La situation au gouvernement, dans l'entente qu'ils auront à mettre de l'avant pour le SLR et le Train de l'Ouest, mais on sait très bien que ce qui sera utilisé comme emplacement pour ce futur SLR, ce futur Train de l'Ouest, bien, on va nécessairement passer dans différentes municipalités de l'Ouest-de-Montréal et aussi à l'entrée du pont, que ce soit du côté de la partie nord ou de la partie sud. Et là-dessus je souhaitais déposer un amendement, M. le Président, qui amenait le gouvernement à devoir consulter les municipalités directement touchées par le projet avant de soumettre les conditions, les besoins, les objectifs d'intérêt public à la caisse. Donc, je vous dépose l'amendement rapidement, M. le Président, pour qu'on puisse en discuter.

Alors, l'article 11, tel qu'amendé, là, je vous le relis, au 88.10 :

«88.10. Le ministre peut, avec l'autorisation du gouvernement et aux conditions que celui-ci détermine dans chaque cas, conclure une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour [but] — l'objet, ayant pour objet, pardon — une nouvelle infrastructure de transport collectif.

«Le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant le projet et autorise la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la caisse.»

Et l'amendement se lit comme suit :

«Le gouvernement se doit de consulter les municipalités directement touchées par le projet avant de soumettre les conditions, les besoins et les objectifs d'intérêt public à la caisse.»

Le Président (M. Bernier) : Merci. Je vais donc suspendre de façon à ce qu'on puisse recevoir l'amendement, le projet d'amendement, et faire les photocopies. Je suspends.

(Suspension de la séance à 16 h 33)

(Reprise à 16 h 37)

Le Président (M. Bernier) : À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, nous reprenons nos travaux. Nous allons étudier un projet d'amendement déposé par le député de Granby à l'article 88.10. M. le député de Granby, la parole est à vous, en expliquant...

M. Bonnardel : M. le Président, dans un contexte de collaboration, comme l'a mentionné le maire de Québec, M. Labeaume, M. Coderre et tous les autres maires, j'imagine, qui auraient pu être ici ou qui verront une certaine emprise être demandée sur leur territoire pour que le futur Train de l'Ouest puisse prendre forme, bien, il va de soi, selon moi, là, que... l'amendement que je dépose aujourd'hui, de demander au gouvernement de consulter les municipalités directement touchées par le projet avant de soumettre les conditions, les besoins et les objectifs d'intérêt public à la caisse, il va de soi. Puis, de toute façon, M. Sabia l'avait déjà mentionné, la caisse, qui aura à définir le trajet du futur Train de l'Ouest, bien, va nécessairement, par l'entremise du MTQ, faire les expropriations, mais aussi, par la suite, développer, développer minimalement, je pense, la gare et peut-être un potentiel de développement immobilier. Les villes concernées seront nécessairement intéressées, voudront peut-être entreprendre des discussions. Donc, dans les circonstances, je pense que c'est un contexte de collaboration et de transparence d'accepter, d'accepter que le gouvernement, comme tel, consultera la caisse, consultera les municipalités concernées qui seront touchées par le projet.

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

M. Leitão : Oui, M. le Président. Encore une fois, malheureusement, nous avons de sérieuses réticences avec cet amendement pour plusieurs raisons, et la principale étant que, de la façon dont c'est exprimé ici, ce serait de renverser complètement l'ordre des choses, ce serait de limiter de façon excessive la marge de manoeuvre gouvernementale, parce que ça voudrait dire que le gouvernement se doit de consulter les municipalités directement touchées. Donc, ça va empiéter dans les compétences du ministre des Transports, par exemple. Ça créerait un précédent vraiment inacceptable pour le gouvernement.

Pour ce qui est de la caisse, elle, déjà... Et c'est établi dans l'entente, à la page 5, que, oui, la caisse va procéder à des consultations avec les parties prenantes, incluant les municipalités. Mais d'inclure que le gouvernement se doit de consulter les municipalités directement touchées, à notre avis, c'est très contraignant pour l'orientation... l'opération du gouvernement.

• (16 h 40) •

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

M. Bonnardel : Bien, M. le Président, j'aurais imaginé minimalement un peu d'ouverture, là. Consulter, là, ça ne veut pas dire demander l'autorisation de la ville, là. Le MTQ a la possibilité d'exproprier qui ils veulent, dans l'entente, pour du transport collectif. Comme les maires de Montréal et de Québec l'ont mentionné, les villes veulent être des partenaires. Je pense que c'est ça, ce n'est pas... on ne veut pas être en confrontation. Et je ne dis pas dans cet amendement que le gouvernement doit obtenir l'autorisation des municipalités, ce qui ne serait pas adéquat, je parle de consulter. Consulter... le gouvernement va aviser la ville de Montréal, va aviser Baie-d'Urfé, va aviser, peu importe, Dorval, que, écoutez, on risque d'arriver... Des ententes de confidentialité peuvent être signées avec le maire de chaque ville, le responsable des dossiers transport de chaque ville, et ces ententes vont nécessairement protéger de la spéculation, tiens, la spéculation que le ministre pourrait m'amener en me disant : Ah mon Dieu! Si on amène à discuter avec les municipalités, ça pourrait soulever une certaine spéculation. Plein d'ententes sont protégées par des ententes de confidentialité. Alors, je ne vois pas, je ne vois pas pourquoi le gouvernement, minimalement, là, s'objecte à consulter les municipalités. Encore une fois, là, je ne vois pas où est-ce que ça peut être contraignant pour le gouvernement.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le ministre, avez-vous des choses à ajouter?

M. Leitão : Oui, M. le Président. Écoutez, ce qui est en cause ici, c'est, donc, d'enchâsser dans la législation une procédure qui créerait un précédent qui n'est pas acceptable pour le gouvernement. Dans la pratique, le gouvernement, bien sûr, consulte les différents acteurs. Quand le gouvernement décide qu'un tel projet, un tel SLR ou un tel train serait d'intérêt public, bien sûr que cette décision ne se prend pas sans avoir préalablement discuté de la nécessité avec les acteurs locaux. Donc, cette consultation se fait dans le courant normal des activités gouvernementales. Ici, il y aurait une obligation. Donc, on viendrait soumettre le gouvernement du Québec aux municipalités. C'est inacceptable, nous ne pouvons pas accepter ça.

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

M. Bonnardel : Oui, M. le Président, on signe des ententes avec les municipalités du Québec. On a un projet important qui s'appelle le SLR et le Train de l'Ouest, le gouvernement veut être en proximité avec la FQM, l'UMQ. La définition de «consulter», là, du *Petit Larousse*, c'est : «Demander à quelqu'un son avis, son conseil, chercher des renseignements auprès de lui...» Alors là, le ministre des Finances nous dit : C'est, encore une fois, impossible à appliquer. Bien, comment, impossible à appliquer? Je veux dire, il y aura des gens du MTQ, conjointement avec la Caisse de dépôt, qui vont nécessairement cogner à certaines villes ou à certains maires, leur dire : Bonjour, on s'en vient peut-être. Voici l'entente de confidentialité qu'on va signer avec vous, voici ce qui risque d'être implanté dans les six prochains mois, la prochaine année. Vous en... Bien, vous en pensez quoi! Voici ce qui va être notre plan, voici comment vous allez bénéficier de notre arrivée dans votre ville. C'est quoi, cette volonté, là, de ne pas consulter les villes ou d'être... je ne sais pas, je ne veux pas dire en confrontation, là, mais c'est presque ça.

Je vois mal en quoi, encore une fois, le ministre des Finances pourrait ne pas être ouvert face à un amendement aussi simple que de consulter les municipalités directement touchées par le projet. Et je suis, encore une fois, là, abasourdi

de voir qu'il y a si peu d'ouverture de la part du ministre face à un amendement aussi simple, qui aurait peut-être pu l'amener à me parler, là, de possibilités que les entrepreneurs immobiliers, là, se manifestent, ou achètent, ou qu'ils amènent un défi de spéculation face aux achats que le MTQ pourrait faire pour exproprier. Mais, en tout cas, je ne sais pas, le ministre va peut-être élaborer plus longuement sur le pourquoi de son refus, parce qu'à quelque part... Il a bien entendu comme moi, là, ce n'était pas un ultimatum qu'il a envoyé, M. Labeaume, ni M. Coderre, mais ils ont dit : Ce serait bien le fun qu'on soit consultés, minimalement, qu'on participe à la démarche. Alors, pourquoi un refus si rapide?

M. Leitão : Écoutez, ce n'est pas si simple que ça. Je pense que ce que le collègue voudrait que nous inscrivions dans la loi, comme j'ai dit tantôt, ça serait de renverser l'ordre des choses. Le gouvernement se doit de garder son autonomie d'action. C'est inacceptable, pour... Par exemple, dans les projets qui sont présentement au PQI, par exemple, ces projets-là, évidemment, ne sont pas choisis de façon aléatoire. Il y a certainement analyse de besoins, et donc c'est pour ça qu'on décide d'inscrire un tel projet dans le PQI, mais c'est une décision gouvernementale. Par la suite, oui, il y a toute une série de consultations qui vont se faire quant à déterminer les spécificités du projet, le tracé, la technologie, la tarification, l'intégration, tout ça. Oui, il y a beaucoup de consultations qui vont se faire avec les municipalités et autres acteurs. Mais qu'au préalable, avant même d'arriver à cette étape-là, le gouvernement soit obligé de consulter les municipalités, encore une fois, c'est quelque chose que je ne peux pas accepter.

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

M. Bonnardel : ...ne pas accepter ça, je vais formuler ça différemment. Si le maire Labeaume a... non, tiens, le maire de Montréal cogne à la porte du MTQ ou de la caisse, vous lui fermez la porte au nez? Vous faites quoi? Vous lui fermez la porte au nez? Ou, si le maire de Baie-d'Urfé dit : J'ai entendu dire que? Bien, «j'ai entendu dire», vous faites quoi? Vous lui dites : On ne veut rien savoir de toi, là, tu sais? On n'a pas besoin de ton opinion, on n'a pas besoin de te consulter, on est maître d'oeuvre et... Vous leur dites quoi?

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

M. Leitão : Loin de moi, M. le Président, de vouloir fermer la porte au nez au maire Coderre ou n'importe quel autre maire. Nous sommes toujours ouverts — et, croyez-moi, ils cognent à notre porte souvent — et nous sommes toujours ouverts à discuter de toutes sortes de projets, pas seulement d'infrastructures, mais toutes sortes d'autres projets. Il y a un dialogue constant avec les gouvernements municipaux, et c'est tant mieux que ce soit comme ça. Mais, encore une fois, quand on est dans le cadre précis d'un projet, l'obligation d'imposer au gouvernement... de vouloir imposer au gouvernement l'obligation de consulter les municipalités directement touchées, encore une fois, pour nous, c'est quelque chose qui ne peut pas être accepté.

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

M. Bonnardel : M. le Président, le ministre vient de dire : Je ne fermerai pas la porte au maire Coderre. Bon, il ne la fermera peut-être pas au maire de Baie-d'Urfé, il ne la fermera sûrement pas au maire de Dorval, à la mairesse de Longueuil ou de Brossard. Alors, pourquoi, si vous dites : Oui, rentrez dans mon bureau, on va vous expliquer ce qui s'en vient chez vous, pourquoi on s'empêcherait de minimalement dire dans la loi : Bien, il faut cogner à la porte de chaque municipalité où on va aller s'implanter pour définir le prochain trajet du Train de l'Ouest? Quelle est la différence entre dire : Le maire cogne chez nous et s'en vient discuter de ce projet, que de le mettre dans la loi, qui va être contraignant de quelle manière? Contraignant de quelle manière que de dire : Écoutez, là, le trajet est défini, on a huit municipalités auxquelles on devra communiquer? De toute façon, vous avez déjà ces outils pour, les sous-ministres, les employés, dire : Écoutez, voici l'entente qu'on va signer, vous et moi, ensemble. Vous serez mis au courant, vous allez être des partenaires d'affaires dans ce projet d'importance. Tout le monde sera heureux, et, minimalement, les municipalités vont se sentir concernées. Puis, si, de l'autre côté, les gens cognent à votre porte, vous allez les recevoir. Alors, pourquoi ne pas minimalement dire... Il n'y a absolument rien de contraignant dans cet amendement, qui empêche le gouvernement d'aller de l'avant avec cette entente et, minimalement, dire à la caisse : On a accepté, là, que... De toute façon, je suis persuadé que vous allez le faire. Vous allez le faire.

• (16 h 50) •

M. Leitão : Justement. Justement.

M. Bonnardel : Bien, si vous allez le faire...

M. Leitão : On l'a déjà fait.

M. Bonnardel : Bien, pourquoi ne pas vous protéger, protéger les municipalités, qui vont être immensément fières de voir que vous allez être des partenaires d'affaires dans ce projet d'importance? Vous allez de toute façon le faire, vous le dites vous-même, M. le ministre.

M. Leitão : Il y a peut-être, M. le Président...

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

M. Leitão : Je pense qu'on... peut-être d'être en train de... Il y a une petite confusion, si je peux me permettre de suggérer ça. Ce genre de consultation que vous voulez est déjà prévu dans l'entente-cadre. Et d'ailleurs, dans les amendements proposés par le député de Rousseau, on avait adressé un peu cette situation-là.

Une fois qu'on aura donné le feu vert à la caisse, une fois que la caisse aurait créé sa filiale infrastructure, tout ça, et que le projet va commencer à se concrétiser, à ce moment-là, oui, il y a toute une série de consultations qui doivent se faire avec les municipalités, avec tous les acteurs locaux, le tracé, toutes ces choses-là. Et c'est la caisse qui va le faire. Encore une fois, ce que nous ne pouvons pas... nous ne sommes pas du tout à l'aise, c'est d'enchâsser dans un article de loi cette obligation que le gouvernement consulte les municipalités. Le gouvernement n'a pas l'obligation légale de consulter les municipalités. Le gouvernement le fait, dans les faits, parce que c'est de la bonne gouvernance, c'est normal, c'est... Mais, encore une fois, on ne peut pas le mettre dans une loi, parce que la loi doit être... et je ne suis pas, moi, un grand expert en affaires légales, mais une loi, ça doit être souple et doit adresser des grands principes, et ce sont les ententes, elles, qui vont aller dans le plus de détails. Et, encore une fois, de vouloir enchâsser dans la loi que le gouvernement doit consulter les municipalités, c'est une étape qu'on n'est pas prêts à franchir.

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

M. Bonnardel : Oui, la vérité, M. le Président, c'est que le ministre veut une loi la moins contraignante possible pour son gouvernement et la caisse. C'est aussi simple que ça.

Le maire Labeaume disait : «En fait, il est indéniable — quand il est venu en commission parlementaire — que les infrastructures de transport collectif auxquelles s'adresse le projet de loi concernent d'abord et avant tout le transport collectif local. Rien dans ce projet de loi ne vient faire le pont avec l'administration locale. Comment peut-on répondre à un besoin local alors que le rôle des principaux concernés que sont les villes n'y est pas prévu?»

Alors, je comprends. Le ministre me dit aujourd'hui que c'est trop contraignant pour lui, même si c'est déjà dans l'entente, de le rajouter dans la loi qui nous amène... amènerait nécessairement le gouvernement à mettre en place des consultations, qui sont, oui, déjà écrites dans l'entente, mais qui n'amènerait certainement pas plus de difficultés à faire accepter cette loi. Alors, je vois mal... La seule chose que je peux comprendre, c'est que le gouvernement veut une loi qui ne pourra pas l'amener à avoir les mains liées... Bien, les mains liées! Je ne devrais même pas dire ça ainsi. Il n'aura pas les mains liées, il va juste, nécessairement, mettre en place ce qui est écrit dans l'entente. Puis la consultation, ce n'est rien de plus contraignant, pour le gouvernement et la caisse, que de consulter, déjà ce que lui veut faire avec cette entente particulière. Mais, bon, encore une fois, c'est difficile à imaginer puis à comprendre que ce qui est écrit dans l'entente ne pourrait pas s'appliquer directement dans une loi qui ne va pas nécessairement amener cette entente à ne pas aller de l'avant.

Le Président (M. Bernier) : Merci, M. le député de Beauce-Nord, vous avez des choses à ajouter? Non? Oui?

M. Spénard : Ah! bien, juste une chose sur cet amendement-là que mon confrère de... que la Coalition avenir Québec demande, c'est... Vous savez, lorsqu'on parle d'expropriation puis qu'on parle de passer une autoroute rapide, il y a tout le temps des problèmes. Il arrive tout le temps des problèmes. Moi, je l'ai vu avec l'autoroute 73 dans la Beauce. Ça a pris un projet de loi spécial... un projet de loi privé. Il y a toujours des problèmes. Mais il reste qu'une des solutions, et ça... une des solutions qui évitent beaucoup de problèmes, c'est de faire des municipalités ses alliées, et, pour faire de ces municipalités-là ses alliées, il faut les consulter. Et ça, je pense que ça aplanit beaucoup, beaucoup, beaucoup de difficultés lorsque vient le temps de dire : Bien, écoutez, là, regardez, là, nous autres, on est obligés de passer ça là. Est-ce que vous êtes d'accord avec ça puis vous allez nous aider à défendre ça face à des propriétaires récalcitrants? Ça évite beaucoup, beaucoup de problèmes. C'est dans ce sens-là qu'on voulait déposer cet amendement-là, c'est pour faire des municipalités qui vont être concernées puis dont leurs citoyens vont être concernés... d'en faire des alliées au lieu de les prendre de front puis dire : Regardez, là... Parce que le ministère des Transports a fait souvent des erreurs en n'en parlant pas avant, en ne discutant pas avec le monde concerné avant. Je vois de mes confrères qui ont été maires dans le temps aussi, qui ont été préfets, même, et puis, lorsqu'on ne se fait pas des alliés avec les municipalités, je vous dis que, des fois, c'est difficile de faire accepter nos idées. Alors, c'était juste dans ce sens-là.

Puis je pense que c'est plein de bon sens, c'est plein de bon sens de dire que le gouvernement devrait au moins insister là-dessus pour que, tu sais... puis ça, avant même que le gouvernement définisse les besoins de la caisse, là, tu sais? En tout cas, je ne sais pas ce que vous en pensez, M. le ministre, mais, en tout cas, moi, ça me semble... en tout cas, ça me semble, de prime abord, majeur comme démarche avant d'imposer un train de l'ouest ou...

Le Président (M. Bernier) : Merci.

M. Leitão : ...M. le Président.

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

M. Leitão : Nous sommes entièrement d'accord que c'est du gros bon sens, et c'est clair que le gouvernement... Avant d'identifier un tel projet a, b ou c, c'est clair que le gouvernement va étudier cette question avec les acteurs locaux. On est aussi d'accord qu'une fois que le processus est enclenché, là, il y a toute une série de mesures légales qui font en sorte qu'il va y avoir des consultations, certaines très formelles, comme par exemple, en termes d'environnement, il y aura

probablement un BAPE, de zonage municipal, etc. Donc, ces choses-là doivent se faire, ces consultations doivent se faire. Ça, c'est prévu dans l'entente. On a même... Dans les amendements introduits par le député de Rousseau, dans le mécanisme d'intégration, on a été un peu plus loin. Donc, tout ça, je pense qu'on a fait un très bon travail là-dessus.

Encore une fois, ce qui revient ici, c'est que... Ce que vous suggérez, c'est qu'en amont, en amont de tout ça, le gouvernement, dans un... donc, dans un article de loi, qu'on force le gouvernement à consulter les municipalités. Il y a une question de hiérarchie ici, là, de... Nous devons avoir de très bonnes relations, tout à fait, les gouvernements locaux, les gouvernements de proximité, on veut être des partenaires, mais il y a cette question qui, à notre avis, n'est pas... On ne doit pas enchâsser ça dans un article de loi.

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

• (17 heures) •

M. Marceau : Oui. Moi, je veux simplement dire que je trouve que l'amendement est bien raisonnable, je ne trouve pas qu'il impose des obligations qui sont trop lourdes. On parle de consulter, ça semble aller de soi. Je suis un peu surpris, moi aussi, de la réaction du gouvernement.

De manière plus générale, je dirais, le projet de loi ne contient pas de disposition qui prévoit que des consultations vont être tenues à un moment ou à un autre dans la préparation d'un projet qui sera éventuellement construit puis opéré par la caisse. Je parle de consultations ici, M. le Président, de toutes natures, là, je parle à la fois de consultation des municipalités, mais plus généralement de consultation des citoyens, qui, de manière naturelle, devraient avoir la possibilité de s'exprimer sur les choix qui seront faits. On aurait pu envisager d'enchâsser dans le projet de loi que des consultations soient tenues sur le projet qui est retenu par le gouvernement parmi les propositions qui lui sont faites par la caisse, mais avant que l'entente soit signée. On aurait pu imaginer que ça, ça se produise. Ça n'y est pas. Je reviendrai plus tard là-dessus, parce que je vais vous faire tout à l'heure, M. le Président, la liste des choses qui, il me semble, auraient dû être dans le projet de loi, mais on n'est pas rendus à cette étape-là maintenant.

Donc, je veux simplement dire quand même que les consultations qui sont prévues, consultations des municipalités dans ce cas-ci, qui sont prévues dans l'amendement du député de Granby, sont, quant à moi, tout à fait justifiées. Puis nous allons, de notre côté, appuyer l'amendement. Voilà.

M. Bonnardel : Alors, je vais demander...

Le Président (M. Spénard) : Alors, M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Oui. Je vais demander le vote nominal sur mon amendement, M. le Président.

Le Président (M. Spénard) : Alors, le vote nominal est demandé.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Marceau (Rousseau)?

M. Marceau : Pour.

La Secrétaire : M. Therrien (Sanguinet)?

M. Therrien : Pour.

La Secrétaire : M. Leitão (Robert-Baldwin)?

M. Leitão : Contre.

La Secrétaire : Mme de Santis (Bourassa-Sauvé)?

Mme de Santis : Contre.

La Secrétaire : M. Bolduc (Mégantic)?

M. Bolduc : Contre.

La Secrétaire : M. Matte (Portneuf)?

M. Matte : Contre.

La Secrétaire : M. Carrière (Chapleau)?

M. Carrière : Contre.

La Secrétaire : M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Contre.

La Secrétaire : 3 pour, 6 contre.

Le Président (M. Spénard) : Alors, l'amendement est rejeté. Alors, nous revenons à l'article 88. À l'article 11(88.10), alors est-ce qu'il y a d'autres discussions ou amendements à cet article-là?

M. Marceau : Oui.

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

M. Marceau : Oui, merci, M. le Président. Alors, on a eu une discussion, je ne me rappelle plus trop quand, je crois que c'était hier, sur les procédures d'appel d'offres de la caisse, vous vous en rappellerez. Et, lorsqu'on a eu cette discussion, on avait convenu qu'il valait mieux reporter cette discussion au moment où on serait à étudier l'article 11, ce que nous sommes à faire présentement.

Alors, j'aimerais bien avoir la discussion sur ce point-là. Je vais commencer en disant que nulle part dans l'article 11 il n'est question des mécanismes d'appel d'offres, mais les mécanismes d'appel d'offres font partie de l'entente qui s'incarne dans l'article 11, O.K.? Donc, en fait, il y a un choix qui a été fait, un choix délibéré par le gouvernement de ne pas inclure de disposition précisément sur les appels d'offres dans le projet de loi, de la même façon qu'il n'y en a pas sur les consultations, qu'il n'y en a pas sur le partage des coûts, bon, des études. Donc, il y a beaucoup de choses qui n'apparaissent pas dans le projet de loi.

Alors, sur la procédure d'appel d'offres, ce que je voulais dire précisément, c'est la chose suivante : Le cadre qui est présenté à la page 15 de l'entente prévoit... Bon, on peut peut-être passer au travers si vous le voulez, mais je vais vous résumer ça simplement en disant que la caisse va respecter les meilleures pratiques de transparence et de saine concurrence, là, dans l'acquisition des biens et services et des travaux de construction dont elle aura besoin pour mener à bien la construction et l'opération des infrastructures.

Et par la suite on nous dit : Essentiellement, il y a deux cas. Il y a le cas des contrats de grande envergure, et il faut comprendre par là, M. le Président, des contrats qui ont une valeur qui atteint ou excède 7,7 millions de dollars canadiens, et puis il y a les contrats de moindre envergure, c'est-à-dire ceux qui sont de moins de 7,7 millions de dollars canadiens. Bon, dans le cas où les contrats sont de plus... valent plus que 7,7 millions de dollars canadiens, on va procéder par appel d'offres public ouvert au marché international. Dans le cas où on va... dans le cas de contrats de moins de 7,7 millions de dollars, on va procéder par des appels de qualification de fournisseurs par domaines d'affaires et on va, pour les contrats qui ont une valeur inférieure à 560 000 \$, octroyer les contrats, parmi les fournisseurs qualifiés, de gré à gré ou par appel d'offres sur invitation. Puis, lorsque c'est entre 560 000 \$ et 7,7 millions, on va faire un appel d'offres parmi les fournisseurs qualifiés. Bon, je pense qu'on... je vais me contenter de regarder le cas des contrats de grande envergure pour l'instant, si vous permettez.

Alors, dans le cas des contrats de grande envergure, la caisse va procéder par appel d'offres public ouvert au marché international. Peut-être, le ministre pourrait nous dire qu'est-ce que ça veut dire, cette phrase-là.

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

M. Leitão : Oui, ça veut dire exactement ce que ça veut dire. Ça veut dire donc des contrats ouverts à tous, des soumissionnaires locaux et étrangers.

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

M. Marceau : O.K. Et puis comment va-t-on établir — appelons ça le gagnant — celui qui va obtenir le contrat?

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

M. Leitão : Bon, écoutez, je ne suis pas spécialiste dans les contrats. Peut-être que... je ne sais pas s'il y a un de nos collègues qui pourrait nous aider, mais juste pour mentionner que c'est clair qu'une fois que la caisse va examiner les propositions qui lui sont faites, elle va choisir celle qui est la plus appropriée pour son projet.

M. Marceau : O.K. Donc, pas nécessairement celle qui est la moins chère.

M. Leitão : Encore une fois, je ne peux pas être sûr à 100 %. Si vous me donnez un instant, je vais voir s'il y a quelqu'un qui...

Le Président (M. Spénard) : Oui. Alors, je vous donne... Alors, bienvenue, monsieur. Pour les besoins, veuillez vous identifier, s'il vous plaît.

M. Lord (Jean-François) : Bonjour. Mon nom est Jean-François Lord. Je suis avocat au ministère de la Justice du Québec, à la Direction des affaires juridiques du ministère des Relations internationales. Et, à ce titre-là, je travaille beaucoup avec les accords de commerce, mais aussi en matière de marchés publics.

Le Président (M. Spénard) : Alors, vous voulez répondre à la question du député de Rousseau?

M. Leitão : Donc, pour ce qui est... Quand on parle d'un contrat ouvert au marché international, de quoi est-ce qu'on parle au juste, de...

M. Lord (Jean-François) : On parle à ce moment-là, donc, de procédures d'appel d'offres qui vont être accessibles aux fournisseurs, donc, du marché local, comme M. le ministre l'a dit, et aussi, donc, du marché international.

M. Marceau : O.K. Mais ma question était de savoir qui allait l'emporter parmi l'ensemble des soumissionnaires et sur quelle base ça allait se faire.

M. Lord (Jean-François) : À ce moment-là, ça va dépendre évidemment de ce qui sera indiqué dans l'appel d'offres. Parce que c'est chaque appel d'offres au cas par cas qui détermine les conditions non seulement d'admissibilité, mais également les conditions à partir desquelles l'entité, le donneur d'ordres, va évaluer l'ensemble de ces soumissions-là.

En général, c'est la règle du plus bas soumissionnaire conforme qui détermine qui va être le gagnant, mais, dans certains cas, ce ne sera pas nécessairement le soumissionnaire qui a le plus bas prix. Il peut y avoir aussi des conditions de qualité qui vont être évaluées et qui vont donner un certain nombre de points, et donc ça va être sur la base du pointage. Ce sera le plus fort pointage ou, habituellement, le plus bas prix, là, qui va permettre de déterminer qui est le gagnant.

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

M. Marceau : O.K. Ça correspond à ce que je pense, moi aussi. Est-ce qu'il va y avoir des points pour le contenu québécois?

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

M. Marceau : Peut-être pour expliquer à ceux qui nous écoutent ce que j'entends par là, là, c'est qu'évidemment, si c'est ouvert à l'international puis qu'un consortium ou une entreprise étrangère obtient le contrat, il est tout à fait possible que ce contrat soit réalisé sans contribution d'entreprises québécoises. Donc, on pourrait envisager que... Évidemment, c'est difficile de croire que ce soit 100 % de l'oeuvre qui soit réalisée sans intervention d'entreprises québécoises, mais la question qui se pose, c'est : Est-ce qu'il va y avoir des points dans ce cas-ci? Est-ce qu'on va favoriser les entreprises québécoises d'une façon ou d'une autre?

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

• (17 h 10) •

M. Leitão : M. le Président, encore une fois, je ne suis pas l'expert dans ce domaine, mais, non, ce n'est pas prévu qu'on mette en place des mesures qui, de façon explicite, favoriseraient des fournisseurs locaux. D'ailleurs, dans les règles de commerce international, on ne peut pas faire ça.

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

M. Marceau : Oui, c'est ça, et j'ai comme... j'ai plusieurs choses à dire là-dessus. La première, c'est que, surtout — surtout — quand on parle de matériel roulant, de trains, de métros, on est dans le monde où ça s'est fait ré-gu-liè-re-ment au Québec. Ça s'est fait pour les wagons de métro qui se sont construits à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ça a été introduit dans l'accord de libre-échange qu'on a signé avec l'Europe... enfin, qu'on a signé... une entente de principe en tout cas, et c'est quelque chose qui pourrait demeurer et qui pourrait être prévu ici. Il n'y a rien qui interdit ça. Enfin, il n'y a rien qui interdit ça... je recommence cette phrase-là : C'est possible de le faire, surtout.

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

M. Leitão : Oui. Dans le cadre spécifique du métro, on parlait à ce moment-là de contenu canadien, pas nécessairement de contenu local. Mais, d'une façon plus générale... Et ça a été très clair aussi, depuis le tout début de ce processus, quand on discutait de ces questions avec la Caisse de dépôt et placement, que ce n'était pas question d'imposer des conditions, des restrictions, quoi que ce soit, à la Caisse de dépôt. Donc, pour maintenir l'indépendance de la caisse dans tout ce processus-là, non, le gouvernement n'a pas l'intention d'utiliser ces contrats-là comme mesures de développement économique local. Je pense que je suis assez clair là-dessus.

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

M. Marceau : Je pense que c'est assez clair que je suis en désaccord avec vous.

M. Leitão : Je l'imagine.

M. Marceau : Je vais être très clair là-dessus. Je suis très en désaccord avec vous. Soyons clairs, là, je comprends que, les contrats, on parle habituellement de contenu canadien, puis je comprends très bien cela. Mais, cette idée de ne pas prévoir de moyen, d'obligation de favoriser des entreprises québécoises, moi, je trouve que c'est être un peu... puis je ne le dis pas méchamment, là, mais il y a une part de naïveté.

Tout le monde fait ça à travers le monde. On serait les dindons de la farce qui ne le faisons pas. Ça existe, il y a le Buy American Act, il y a en partout, là. Tout le monde le fait. Et il ne s'agit pas, évidemment, de mettre des proportions de contenu québécois ou canadien qui soient déraisonnables. Il s'agit de s'assurer d'un minimum de retombées pour les entreprises du Québec. Et, je répète, tout le monde le fait. On peut bien tenter de faire comme si ça n'existait pas, mais je pense que les entreprises québécoises ont le droit d'avoir une part des retombées qui découlent de la mise en place de ces infrastructures-là.

Alors, je ne vais pas déposer d'amendement, je voulais signifier que je suis en désaccord avec le fait de ne pas l'avoir fait puis de ne pas vouloir le faire. Je trouve que vous faites une erreur. La caisse est une institution qui doit à la fois obtenir du rendement puis à la fois contribuer au développement économique du Québec. On parle ici de contrats ayant des valeurs de plusieurs millions de dollars, et je crois qu'il y a moyen d'être raisonnable puis de s'assurer qu'il y a un minimum qui est effectué au Québec. D'ailleurs, ça rejoint une proposition qui était faite par l'ACRGTQ.

M. Leitão : L'Association des constructeurs...

M. Marceau : Cela étant, je n'ai pas eu besoin d'eux pour savoir que j'étais favorable à ça. D'ailleurs, je vous répète que, dans le cas de l'accord de libre-échange qui a été... enfin, au sujet duquel on a obtenu une entente de principe avec l'Europe, la position du Québec, et puis qui a trouvé son chemin dans l'entente de principe, c'était qu'il fallait qu'il y ait du contenu canadien, parce que, bon, effectivement, c'est exprimé en termes de contenu canadien, et les partenaires ont trouvé ça tout à fait raisonnable. Alors, voilà... même si ça a fait l'objet de négociation.

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

M. Leitão : En effet, dans l'accord de libre-échange Canada-Europe, quand il sera ratifié, il y a en effet une disposition de 25 % de contenu canadien. Mais, comme on a dit depuis le tout début, ce modèle que nous mettons en place est très différent, est innovant, et la Caisse de dépôt, elle, n'est pas assujettie à ces détails... à ces règles-là. Et donc, depuis le début du processus, c'était très clair que la caisse aurait entièrement toute l'indépendance nécessaire d'établir son processus d'appel d'offres de la façon dont elle juge la plus efficace pour le projet spécifique, sans égard à la nationalité des soumissionnaires.

Le Président (M. Spénard) : Est-ce que, M. le député de Rousseau, vous voulez intervenir?

M. Marceau : Je vais vous... Il y a une chose que je veux dire. Dans ces contrats de très grande valeur, un enjeu qui est souvent... ou qui m'a été rapporté à plusieurs reprises, et puis le monsieur qui est à côté de vous pourra vous le dire, je suis certain, que ça existe, c'est que, lorsque les gens déposent des soumissions dans des contrats qui valent des centaines de millions ou bien des milliards, ça doit être accompagné d'un dépôt très important, là, il doit y avoir une somme qui est mise en caution, qui est souvent très, très significative, et ça empêche la participation d'entreprises... ça peut empêcher la participation d'entreprises du Québec. J'espère que la caisse, d'une façon ou d'une autre, puis là c'est un souhait que j'exprime, là, va s'assurer de ne pas avoir un cadrage de ces appels d'offres qui est tel que ça disqualifie quasiment automatiquement les entreprises du Québec qui n'ont pas nécessairement la masse critique requise pour participer dans des appels d'offres.

Puis, dans le fond, je pourrais le dire autrement : En n'ayant pas d'exigence de contenu québécois et sachant qu'en particulier les Européens ont cette expertise pour aller à l'international dans les grands projets d'infrastructure puis que nous, on ne l'a pas beaucoup, en tout cas pas autant, dans le fond on revient à consacrer le statu quo dans lequel les entreprises du Québec ne participent pas aux projets. Et ce qui est arrivé dans d'autres dossiers, c'est que des entreprises québécoises ont dû se mettre en consortium avec des grandes entreprises de l'extérieur.

Alors, on peut bien se dire : C'est parfait, on laisse ça de même puis on ne change rien, mais moi, j'aimerais bien qu'un jour émergent au Québec des gens qui sont capables de construire des infrastructures de cette nature-là sans avoir besoin d'être en consortium avec d'autres entreprises. Alors, de toute façon, je vous ai dit que je ne déposerais pas d'amendement et je vais m'arrêter là-dessus, sur ce point-là.

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

M. Leitão : Oui, bien, je soulignerais seulement deux choses. D'abord, oui, nous avons quand même au Québec des grandes entreprises qui peuvent faire ça, et qui le font d'ailleurs ailleurs dans le monde. Il y a des entreprises, bien connues, d'ingénierie civile québécoises qui le font, et pas seulement une, il y en a plusieurs.

Aussi, il y a beaucoup de sous-traitants québécois. Quel que soit le consortium qui sera créé, je ne crains pas pour les retombées économiques d'un tel projet, pour l'économie du Québec, parce qu'il y en a... ça va créer beaucoup de travail pour beaucoup de sous-traitants. Et je ne vois pas non plus, a priori, pourquoi des grandes entreprises québécoises ne

pourraient pas sortir gagnantes d'un tel appel d'offres. Que ce soit dans le matériel roulant, qu'on n'a pas mentionné de noms, et aussi dans les travaux d'ingénierie, nous avons des grandes entreprises dans la construction.

Le Président (M. Spénard) : Bon, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le...

M. Marceau : Oui, parce que...

Le Président (M. Spénard) : Allez-y, M. le député de Rousseau.

• (17 h 20) •

M. Marceau : Je veux juste qu'on se comprenne bien, là. Dans le cas du CHUM, par exemple, il n'y avait pas... il a été nécessaire que des entreprises québécoises se joignent à des entreprises étrangères pour devenir soumissionnaires sur le projet du CHUM. Et il n'y avait personne, puis là, écoutez, j'y vais de mémoire, là, mais, de mémoire, il n'y avait personne qui était capable de répondre aux exigences de l'appel d'offres. Il n'y avait pas d'entreprise québécoise qui, d'elle-même, était capable, et ce sont des entreprises de l'extérieur du Québec qui sont venues participer... D'ailleurs, il y en avait très peu. Ça, ça a été le deuxième enjeu, là, ça a été le deuxième enjeu : il y avait très peu d'entreprises, il y avait très peu de consortiums qui ont participé, ce qui fait que la concurrence a été très limitée.

Moi, je vous dirais, quand je regarde ça, que la façon dont on avait fabriqué l'appel d'offres était problématique. Un appel d'offres, quand ça a seulement deux soumissionnaires, il y a un problème à quelque part, là. Alors, tout ce que je vous dis, c'est que je souhaite, puis j'espère que la caisse sera sensible à ça, que les appels d'offres seront conçus de manière telle qu'il y ait plus que deux concurrents, qu'il y en ait plusieurs.

Puis l'autre affaire, c'est qu'il y a moyen de les réaliser avec un maximum de contenu québécois, puis je pense que c'est souhaitable et puis que la caisse doit s'assurer que ça arrive. Je vais m'arrêter là-dessus, à moins que vous ajoutiez quelque chose qui suscite une réaction de ma part.

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

M. Therrien : Merci, M. le Président. Question très rapide : Dans les autres projets où ce que la Caisse de dépôt a été impliquée, est-ce qu'ils ont eu à faire face à ce genre de restrictions, là, comme on parle maintenant, ailleurs?

M. Leitão : Je présume... encore là, je ne peux pas être sûr à 100 %, mais je présume que, dans, par exemple, le projet de Canada Line, à Vancouver, donc, les mêmes règles de compétition internationale ont dû s'appliquer aussi. Je ne vois pas comment le gouvernement de la Colombie-Britannique aurait pu ne pas respecter les accords internationaux. Mais je n'ai pas d'information directe là-dessus. Je ne pourrais pas vous le dire. Je présume que c'est comme ça, mais je ne peux pas vous le...

M. Therrien : Les accords le permettent, les accords internationaux le permettent, d'avoir une restriction.

M. Leitão : Dans certains cas, c'est possible. Encore une fois, je...

M. Therrien : Donc, la Colombie-Britannique, qui est encore dans le même pays, là, pour un temps, mais éventuellement ça va changer, mais ils sont encore dans le même pays que nous... Je suis un... En économie, on fait des prévisions, des fois on se trompe, mais souvent on ne se trompe pas. En tout cas, peu importe...

Le Président (M. Spénard) : M. le député de Sanguinet, nous sommes toujours sur le projet de loi n° 38.

M. Therrien : Oui, ça va aller. Non, mais ce que je veux dire, M. le ministre, c'est qu'ils sont dans la même situation que nous, la Colombie-Britannique, par rapport aux règles internationales, à moins que je n'aie pas compris quelque chose, là.

M. Leitão : Chaque juridiction a quand même des règles qui peuvent être un peu particulières aussi.

M. Therrien : O.K. Puis, si j'ai bien compris, là, de toute façon c'est logique aussi, vous ne voulez pas imposer ces règles-là à la Caisse de dépôt et placement parce que vous ne voulez pas alourdir la facture qu'ils pourraient avoir à payer pour faire ce genre de travail là. C'est ça?

M. Leitão : Il y a une question de facture, oui, et d'ailleurs, depuis le tout début, comme on a mentionné tantôt, cette question d'avoir, donc, le projet le plus efficace. Mais il y a aussi une question d'autonomie et d'indépendance. Donc, ce n'est pas au gouvernement d'imposer des restrictions ou des conditions à la caisse, c'est la caisse qui va... qui est totalement libre et indépendante de... C'est elle, le maître d'oeuvre, c'est la caisse qui est le maître d'oeuvre du projet, donc c'est à elle de choisir.

M. Therrien : Oui, je comprends, mais la mission initiale de la caisse était double, là : de faire en sorte de gérer le bas de laine, puis la deuxième mission, c'était de stimuler l'économie québécoise. Il ne serait pas nécessairement bienvenu, justement, d'arriver avec des règles qui nous permettent et qui permettent à la Caisse de dépôt de s'assurer qu'elle

réalise un deuxième objectif — qui a été un peu tassé en 2003, mais peu importe, là — qu'elle réalise un deuxième objectif et s'assurer qu'elle le réalise bien?

M. Leitão : Elle le fait, et je pense qu'elle le fait bien, à travers d'autres moyens, d'autres investissements directs dans l'économie québécoise, par d'autres divisions de la Caisse de dépôt. Et, pour ce qui est des projets spécifiques de transport collectif dont on discute ici, ces projets-là vont aussi contribuer à l'essor économique du Québec, soit directement, par le nombre de personnes ou d'entreprises, de sous-traitants qui vont participer au consortium, mais indirectement, par l'amélioration du transport dans la grande région de Montréal, la fluidité, toutes ces questions-là qui vont contribuer au développement économique.

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

M. Therrien : Tantôt, vous avez dit : Mais je ne crains pas qu'ils vont utiliser des entreprises québécoises pour réaliser leur travail. Vous avez dit ça tantôt : Finalement, je ne crains pas qu'ils vont avoir à utiliser des entreprises québécoises pour faire ce travail, ces travaux-là, qui sont éventuellement annoncés. Vous avez dit ça tantôt.

M. Leitão : Bien, probablement, oui, mais...

M. Therrien : Bien, en tout cas, vous avez dit bien des choses, mais, bon...

M. Leitão : ...vous savez, ce que je vous...

M. Therrien : Je ne veux pas vous prendre au...

M. Leitão : O.K., allez-y, allez-y, allez-y.

M. Therrien : Non, non, je ne veux pas vous prendre au mot, là, ce n'est pas ça, l'idée, là. Mais, vous savez... tu sais, si on ne craint pas... Puis on a une belle expertise au Québec, là, quand vient... Tu sais, on parle du transport collectif, là. Tu sais, on ne parle pas d'extraire du pétrole de notre sol, là, c'est plus compliqué, là. Mais je pense qu'on a une belle expertise là-dedans. Vous ne craignez pas que ces gens-là soient...

M. Leitão : ...je ne crains... Ces entreprises sont... Je pense que ce n'est pas approprié de mentionner des noms ici, mais nous savons tous de qui nous parlons, ces entreprises-là ont l'expertise nécessaire pour pouvoir accomplir des grands travaux. Donc, je ne crains pas qu'elles soient exclues de ce processus-là.

M. Therrien : Et voilà, c'est exactement ce que vous avez dit tantôt. C'est ça. Mais, vous savez, un gouvernement comme le vôtre a un lourd travail à accomplir : c'est de stimuler l'économie, d'utiliser une politique économique adaptée pour faire en sorte qu'on ait des croissances économiques enviables. Et vous êtes pour la lutte au déficit zéro, on y est aussi. Mais une des façons que nous, on prône, c'est de stimuler l'économie, d'élargir l'assiette fiscale, et non pas d'imposer davantage les gens. Là, vous avez une occasion en or pour utiliser un levier économique qui nous permettrait de faire en sorte d'accroître la croissance économique québécoise. Vous avez un levier potentiel très simple.

Tu sais, des fois, on se casse la tête, puis ce n'est pas toujours évident de faire des politiques économiques qui remplissent, hein, qui remplissent les objectifs. Tu sais, ce n'est pas évident, là. Tu sais, souvent, on vous accuse que vous n'avez pas de politique économique. Bon, même si c'est vrai, là...

Une voix : ...

M. Therrien : Non, mais, je veux dire...

M. Leitão : Ce qui n'est pas le cas...

M. Therrien : Non, non, mais, écoutez, tu sais... Non, mais c'est vrai, tu sais, on vous chicane, là : Bien là, regardez, votre politique économique, c'est un peu n'importe quoi, puis, bon, on vous chicane souvent. Là, vous avez une possibilité d'inclure dans ce genre d'entente là un stimulant économique pour le Québec puis vous refusez. Ça va à l'encontre de votre discours, le discours que vous avez depuis le début. Tu sais, depuis que vous avez été élus, vous dites : Bien, il faut stimuler l'économie, créer des emplois, ainsi de suite. Moi, je comprends ça, là, puis je suis bien d'accord avec vous. Mais moi, je me dis : Vous avez une occasion en or de le faire puis vous ne le faites pas. C'est un drôle de message que vous envoyez à la population québécoise quand vous refusez de faire ce qu'on vous suggère.

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

M. Leitão : Écoutez, ces projets-là, disons, quelques milliards de dollars, oui, ils vont avoir un effet stimulant sur l'économie du Québec. Qui que ce soit, le consortium, quelles que soient les entreprises qui font partie du consortium, ces dépenses-là vont se faire au Québec, donc ça va stimuler l'économie.

M. Therrien : Mais oui. Écoutez, c'est ça, l'avantage des investissements au Québec. C'est que ça stimule à court terme puis à long terme l'économie. J'en conviens. Mais l'idée, c'est de faire en sorte qu'elles stimulent davantage à court terme. L'idée que ça stimule à long terme, les infrastructures, là, moi, je m'entends très bien avec vous là-dessus. Mais, je vous dis, il y a le deuxième aspect qui est très important : dans le cas où vous faites une lutte au déficit, c'est d'arriver à amplifier l'effet initial en faisant en sorte de stimuler davantage l'économie du Québec à travers des ententes comme ça.

Ceci étant dit, je ne veux pas vous faire changer... Je voudrais vous faire changer d'idée, mais je sens que la partie est perdue. Mais je veux qu'à quelque part on se souvienne bien que nous avons suggéré d'utiliser un levier économique très facile à faire, puis vous avez refusé. Tu sais, c'est là l'idée de mon intervention, c'est : Je trouve ça dommage, parce que vous pourriez amplifier l'effet multiplicateur de cette dépense-là. C'est ça.

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

M. Leitão : Oui. Écoutez, nous pensons justement que ces dépenses-là vont avoir un effet multiplicateur important, la plupart de ces dépenses-là vont se faire ici, chez nous, encore une fois, qui que ce soit, les membres du consortium, et que, pour le bien — le bien-être, si on peut ainsi l'exprimer — du projet lui-même, donc pour que ça se fasse de la façon la plus efficace possible, à notre avis c'est tout à fait convenable de laisser à la caisse toute l'indépendance nécessaire, qu'elle choisisse le consortium, ou les partenaires, ou les constructeurs qu'elle juge les plus efficaces.

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

• (17 h 30) •

M. Therrien : En terminant, en quelque part, là, vous allez peut-être stimuler des entreprises de l'étranger. Moi, je ne suis pas contre l'idée, là, d'utiliser des entreprises étrangères, sauf que, quand vous regardez le multiplicateur keynésien... Regardez la formule du multiplicateur keynésien, vous le savez sans doute, là, ce qui va faire en sorte de diminuer son ampleur, c'est la propension marginale à importer. Vous pourriez jouer là-dessus, vous pourriez faire en sorte de créer davantage d'emplois ici, de stimuler l'économie davantage, de ramasser davantage de taxes et impôts à partir de ça. Vous refusez.

Le Président (M. Spénard) : O.K. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le 88.10? Oui, M. le député de Rousseau?

M. Marceau : Oui. En fait...

Le Président (M. Spénard) : Je vous mentionne qu'il vous reste trois minutes, à vous, je pense...

Une voix : ...

Le Président (M. Spénard) : Une minute à lui? Une minute, M. le député de Rousseau.

M. Therrien : Est-ce que ça fait partie de la minute...

M. Marceau : Bien, c'est à cause que... O.K., on peut passer au 88.11, puis je vais commencer sur le 88.11, si vous permettez. Ça ne changera rien pour moi, de toute façon.

M. Therrien : Puis vous allez oublier cette minute-là, ça fait qu'on va revenir à 20 minutes.

Le Président (M. Spénard) : Alors, on va passer au 88.11. Ça va? Alors, vous l'avez déjà lu?

M. Marceau : Non, il ne l'a pas... M. le ministre doit présenter ses commentaires. Je tente de vous aider, M. le Président, là.

Le Président (M. Spénard) : Alors, allez-y, M. le ministre.

M. Leitão : Alors, voilà. Très bien. Donc, le 88.11, peut-être qu'on peut le répéter, parce qu'il est très court. Donc : «L'infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10 est et demeure affectée à l'utilité publique en quelques mains qu'elle passe.»

Alors, l'article 88.11, que je viens de répéter, établit la règle fondamentale de l'affectation publique à l'égard d'une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10, peu importe qui en est ou sera le propriétaire, la Caisse de dépôt et placement ou un tiers.

Cet article vise essentiellement à protéger l'intérêt général tout en respectant les principes du Code civil en ce qui concerne les biens et leur appropriation. Voilà.

Le Président (M. Spénard) : Merci, M. le ministre. Alors, M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Alors, M. le Président, avant de vous parler directement du 88.11, je veux parler de l'ensemble de 88... de l'ensemble de l'article 11, donc à la fois 88.10, 88.11, 88.12, 88.13, 88.14 et 88.15, pour vous dire que, de notre

côté, ultimement, là, quand on sera rendus à prendre un vote sur cet article-là, on va voter contre l'article. Et je voudrais prendre quelques minutes pour expliquer pourquoi.

Mais fondamentalement, en fait, ce n'est pas par ce qui s'y trouve tant que par ce qui ne s'y trouve pas. On vient d'avoir cette conversation sur le contenu québécois qui, à mon avis, est problématique. On a eu, plus tôt, la conversation, à la suite du dépôt d'un amendement par le député de Granby, sur les consultations. Lui parlait de consultations des municipalités, mais, quant à moi, il manque aussi les consultations de la population, carrément. Il manque aussi, il faut l'ajouter... — puis je vais prendre le temps d'élaborer là-dessus dans quelques instants, mais, comme je fais ma liste, je vais finir ma liste, là — il manque des éléments quant à la reddition de comptes et quant à la transparence. Il n'y a rien à cet effet dans l'article 11.

Sur ça, je veux dire que, tel qu'il est rédigé, l'article, présentement, pour les Québécois, il sera très difficile de savoir ce qui se passe véritablement avec ces projets-là, parce qu'en fait il va y avoir un transfert vers la caisse de la responsabilité de construire puis d'opérer une infrastructure de transport collectif. Puis, à partir du moment où ça va être dans les mains de la caisse, on passe du régime de transparence et de reddition de comptes du gouvernement, qui est quand même assez... enfin, qui, d'après moi, est plus contraignant, au régime de reddition de comptes de la caisse, qui, quant à moi, est moins contraignant.

Et ce qu'il faut qu'on comprenne tous ici, M. le Président, c'est qu'à partir du moment où le projet est dans les mains de la caisse l'opposition officielle, les parlementaires ne pourront pas, par exemple, savoir c'est quoi, le rendement, par exemple, d'un projet de transport collectif. On ne pourra pas avoir d'information sur le rendement d'un projet. On ne saura pas... Pour le dire de façon très claire, on va probablement avoir le rendement du portefeuille infrastructures de la caisse, mais, dans ce rendement-là, il va y avoir le SLR, il va y avoir le Train de l'Ouest, il va y avoir Heathrow, il va y avoir je ne sais trop quel autre projet. Je n'aurai pas l'information sur comment ça se passe dans le projet de loi SLR... pardon, dans le projet d'infrastructure SLR, dans le projet d'infrastructure Train de l'Ouest. Donc, il y a une perte d'informations qui est importante, auxquelles nous aurions, d'une certaine façon, accès si le projet d'infrastructure était réalisé en mode conventionnel, en mode participation du gouvernement.

Et là je vous ai parlé des taux de rendement de chacun des projets. Évidemment, il y a d'autres enjeux que ceux-là. Il y a la question des coûts, il y a la question de l'achalandage, il y a la question de... Enfin, il y a un paquet de questions qui vont se poser. Je vous donne un exemple, M. le Président, puis je pense que tout le monde ici va être à même de comprendre ce que ça implique, là. Si, dans 10 ans, ou dans 15 ans, ou dans 20 ans, pour des raisons, là, sur lesquelles je n'ai pas besoin d'élaborer, mettons que ça ne se passe pas bien... Mettons que ça ne se passe pas bien sur la caisse pour des raisons sur lesquelles je n'élabore pas, mais on a tous l'imagination suffisamment fertile pour savoir qu'il peut arriver des pépins dans des projets d'infrastructure collective, et imaginons donc que, dans ce contexte, la caisse veuille réviser la tarification, ce qui évidemment est possible. Quand je dis «réviser», c'est-à-dire : changer la tarification d'une manière qui n'était pas prévue à l'entente. Alors, évidemment, dans ce cas, c'est une évidence, là, la caisse va devoir aller cogner à la porte du gouvernement et lui demander de rouvrir l'entente, ce qui pourrait, j'imagine, arriver. Enfin, ce n'est certainement pas interdit par la loi ou par aucun principe juridique de rouvrir des ententes qu'on a signées. À partir du moment où les deux parties sont prêtes à danser le tango, bien, tout le monde peut embarquer dans la danse. Alors, il est tout à fait pensable que les deux parties rouvrent le contrat dans 20 ans, mais, je vous le répète, à ce moment-là, on n'aura pas, nous, les informations requises pour juger des changements qui pourraient être apportés.

Alors, j'aurais, moi, souhaité — j'en ai parlé à d'autres moments, là, je pense que ça a été aussi abordé par plusieurs autres personnes qui sont venues en consultations — moi, j'aurais souhaité que de l'information soit disponible sur chacun des projets et qu'on puisse en savoir plus en tant que citoyens ou, évidemment, aussi en tant que parlementaires, qu'on en sache un peu plus. J'avais même suggéré que des propositions nous soient transmises par la caisse quant aux éléments supplémentaires par rapport à la pratique habituelle, là, parce qu'il y a une pratique habituelle, donc quels sont les... J'aimerais vous suggérer que, par rapport à la pratique habituelle, on nous suggère des éléments à même de nous rassurer pour la suite des choses, et, de toute évidence, ça n'a pas été retenu, ça n'a pas été accepté par la caisse.

Mais moi, M. le Président, je suis là pour vous dire que je m'en déssole. Je suis là pour vous dire que je m'en déssole. Moi, j'aurais souhaité que le privilège de construire des infrastructures au Québec s'accompagne d'obligations supplémentaires pour la caisse. J'aurais souhaité ça parce que c'est un privilège que la caisse se voit octroyer par l'entente qui a été signée puis par le projet de loi que nous sommes à même d'adopter. C'est un privilège que la caisse reçoit, et à des privilèges correspondent habituellement des obligations et des responsabilités. Alors, je dois vous dire encore une fois que je suis désolé de cette situation.

Et je vais simplement terminer ce petit mot en vous disant qu'à partir du moment où il n'y a rien sur la consultation, il n'y a rien sur la reddition de comptes, il n'y a rien sur le contenu québécois, c'est certain que moi, je ne peux pas appuyer l'article 11. Alors, je pourrais vous dire : Je vais faire la bataille et tenter d'incorporer ces amendements-là. Je sais que ça ne fonctionnera pas. Alors, je me suis dit que, ce que je ferais, je l'exprimerais de façon très claire et que, voilà, on pourrait procéder par la suite avec l'adoption du reste. Mais je voulais prendre le temps de signifier ce que je viens de signifier. Voilà.

• (17 h 40) •

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

M. Leitão : M. le Président, écoutez, j'entends le député de Rousseau, mais, encore une fois, nous pensons que notre entente est bien cadrée. Et, en effet, nous avons une divergence d'opinions fondamentale, mais je n'ai pas vraiment d'autre chose à ajouter.

Le Président (M. Spénard) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le 88.11? Ça va? Alors, nous allons passer au 88.12. M. le ministre, vous allez en faire la lecture, étant donné que vous n'avez pas lu les commentaires.

M. Leitão : C'est ça. Alors, 88.12, bon, est-ce que je relis le... Bon, je relis : «La Caisse de dépôt et placement du Québec ne peut céder en tout ou en partie ses droits, titres et intérêts dans les terrains constituant [l'assise] d'une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10 avant la fin des travaux de construction.»

Alors, le commentaire est le suivant : L'article 88.12 prévoit une interdiction temporaire à la libre disposition, par la Caisse de dépôt et placement, de ses droits, titres et intérêts dans les terrains constituant l'assiette d'une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10. Il est d'intérêt général que la gestion et la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport collectif demeurent sous la responsabilité d'une autorité publique durant les travaux de construction.

Le Président (M. Spénard) : Alors, est-ce qu'il y a des interventions sur le 88.12?

M. Marceau : ...

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

M. Marceau : J'ai dit : Ça me va.

Le Président (M. Spénard) : Ça vous va. M. le député de Granby.

M. Bonnardel : Ça me va aussi.

Le Président (M. Spénard) : Alors, ça va. Alors, nous allons passer au 88.13. Alors, M. le ministre, je vous écoute.

M. Leitão : Très bien. Alors, le 88.13 : «Les modalités et conditions relatives à l'exploitation de l'infrastructure de transport collectif stipulées dans une entente conclue en vertu de l'article 88.10 lient tout acquéreur subséquent.»

Alors, l'article 88.13 proposé a pour effet d'intégrer une exception au principe énoncé à l'article 1440 du Code civil selon lequel un contrat n'a d'effet qu'entre les parties contractantes. Il est d'intérêt général que tout tiers acquéreur d'une infrastructure de transport collectif construite par la Caisse de dépôt et placement soit lié par les modalités et conditions relatives à son exploitation stipulées dans une entente conclue en vertu de l'article 88.10.

Le Président (M. Spénard) : Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur le 88.13?

M. Marceau : Moi, ça me va, M. le Président.

Le Président (M. Spénard) : Ça vous va? Alors, 88.14. Alors, M. le ministre, on vous écoute de nouveau.

M. Leitão : Merci beaucoup. «88.14. La Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et la Loi sur les sociétés de transport en commun ne s'appliquent pas à une infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10.»

Alors, ce que... l'article 88.14 proposé vise à soustraire toute infrastructure de transport collectif visée à l'article 88.10 de la compétence territoriale ou exclusive que la loi attribue, le cas échéant, à l'Agence métropolitaine de transport, à un conseil intermunicipal de transport ou à une société de transport en commun.

Le Président (M. Spénard) : Alors, des interventions sur le 88.14? M. le député de Rousseau.

M. Marceau : Simplement vous dire que j'imagine que les mots «l'Agence métropolitaine de transport» vont être modifiés dans le projet de loi du ministre des Transports. J'imagine que ça va venir modifier ça, ici, éventuellement.

Une voix : ...

Le Président (M. Spénard) : Madame, pourriez-vous vous identifier?

M. Marceau : C'est premier arrivé, premier modifié, c'est ça? En fait, dernier arrivé, premier modifié.

Mme Bacon (Nathalie) : Oui, M. le Président. Me Nathalie Bacon, Direction des affaires juridiques, ministère de la Justice, pour le secteur des transports.

Alors, effectivement, si défunte Agence métropolitaine des transports il y a, alors, si l'Assemblée nationale est saisie d'un projet de loi concernant l'Agence métropolitaine des transports de manière à revoir la gouvernance dans la région de Montréal, si tel est le cas, il y aurait une modification de concordance pour effectivement venir changer l'article 88.14 nouvellement introduit à la Loi sur les transports. C'est un travail de concordance qui est fait à chaque projet de loi.

M. Marceau : ...on s'entend, le sens ne sera pas changé.

Mme Bacon (Nathalie) : Exactement.

M. Marceau : Parfait.

Le Président (M. Spénard) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le 88.14? Ça va? Alors, 88.15. M. le ministre, je vous écoute.

M. Leitão : Très bien, merci. Alors : «Dans la présente...» Je relis le 88.15 : «Dans la présente section, une référence à la Caisse de dépôt et placement du Québec est également une référence à une filiale en propriété exclusive au sens du cinquième alinéa de l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec (chapitre C-2) et qui est visée au troisième alinéa de l'article 32 de cette loi.»

Alors, l'article 88.15 proposé édicte une règle d'interprétation voulant qu'une référence à la Caisse de dépôt et placement du Québec est également une référence à l'une de ses filiales en propriété exclusive au sens du quatrième alinéa de l'article 4 de la Loi sur la Caisse de dépôt et placement du Québec et visée au troisième alinéa de l'article 32 de cette loi. La mise en oeuvre du nouveau modèle d'affaires avec la Caisse de dépôt et placement peut donc procéder soit avec la caisse soit avec l'une des ses filiales.

Le Président (M. Spénard) : Merci, M. le ministre. Alors, interventions sur le 88.15?

M. Marceau : Je ne suis pas sûr de comprendre ce qui est en cause ici. Il y a une ambiguïté où dans... À quel endroit il y a une ambiguïté qui vient être... qui vient disparaître par l'ajout de cet article-là?

M. Leitão : Je pense que ce qu'on fait ici, c'est que... Bon, nous sommes tous d'accord que la caisse est le mandataire de l'État, donc on fait référence un peu partout : gouvernement, caisse, Caisse de dépôt et placement. Et donc ce que je pense, c'est que cette référence-là qu'on fait à Caisse de dépôt et placement du Québec se fait aussi à la filiale qui sera éventuellement créée, CDPQ Infra. Je pense que c'est un peu ça.

Une voix : À 100 %.

M. Leitão : À 100 %, oui.

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

M. Marceau : Ça va.

Le Président (M. Spénard) : Ça va? D'autres interventions? M. le député de Granby? Alors, considérant que le 88.15 était le dernier sous-article, alors est-ce que l'article...

M. Marceau : ...avant qu'on passe au vote, avant qu'on passe au vote, oui, sur l'ensemble de...

Le Président (M. Spénard) : Oui, M. le député de Granby.

• (17 h 50) •

M. Marceau : ...sur l'ensemble de l'oeuvre, un dernier point que j'ai oublié de mentionner tout à l'heure. Simplement, je voulais redire que les consultations qui ont été mises de l'avant par mon collègue de Granby sont quelque chose d'important. J'ai parlé des... Donc, lui évoquait, le député de Granby, la question des consultations des municipalités, qui sont... que c'est quelque chose de très raisonnable, il me semble. Moi, j'ai soulevé la consultation de la population, là, surtout quand on parle de transport collectif. On conviendra rapidement qu'il y a des gens qui vont les utiliser, ces transports-là, et que ce n'est pas une mauvaise idée que d'entendre la population s'exprimer sur ce qui est le plus avantageux ou pas.

Le dernier point que je voulais dire sur les consultations puis j'avais oublié, c'est qu'il y a aussi, parmi les gens qui sont venus nous voir, les retraités, qui ont exprimé leur inquiétude relativement au projet que nous sommes à évaluer, là, et... que nous sommes à adopter, je devrais dire, et puis qui exprimaient le désir qu'ils soient plus consultés, surtout dans des projets comme ceux-là qui ont des impacts à long terme et puis qui comportent, je pense que tout le monde en convient ici, un certain volume de risques, puisque même le ministre nous dit : Un des avantages pour moi, c'est que les risques, ils s'en vont du côté de la caisse. Alors, évidemment, c'est bien pour le gouvernement quand les risques s'en vont du côté de la caisse, mais évidemment c'est moins bien pour ceux qui vont avoir à vivre avec ça. Et puis ceux qui vont avoir à vivre avec ce risque-là, ce sont en partie, pas seulement mais en partie, les retraités, qui ont leurs économies qui sont liées à cela. Puis je pense qu'il faut se rappeler que, dans les cas où les risques se matérialisent sous une forme désagréable, bien, il y a des conséquences, il y a des conséquences. On a vu que ce qui s'est passé en 2008 a eu des conséquences à plein d'égards, à plein, plein d'égards, hein? Même certains changements qui ont été apportés ici encore récemment découlaient de ce qui s'est passé en 2008. Alors, les retraités appellent de leur voeu d'être mieux consultés, et je ne peux que vous encourager à le faire, M. le ministre. C'était le sens de cette dernière intervention, M. le Président, avant que nous passions au vote.

Le Président (M. Spénard) : Alors, j'imagine que vous demandez le vote nominal sur l'article 11, M. le député de Rousseau?

M. Marceau : Absolument, absolument.

Le Président (M. Spénard) : Alors, l'appel des votes.

La Secrétaire : Oui. M. Leitão (Robert-Baldwin)?

M. Leitão : Pour. Donc, l'article 11...

La Secrétaire : Mme de Santis (Bourassa-Sauvé)?

Le Président (M. Spénard) : Article 11 tel qu'amendé.

M. Marceau : Voilà, c'est ça.

Le Président (M. Spénard) : Oui, tel qu'amendé, M. le député de Rousseau. Excusez-moi.

La Secrétaire : Mme de Santis (Bourassa-Sauvé)?

Mme de Santis : En faveur.

La Secrétaire : M. Bolduc (Mégantic)?

M. Bolduc : En faveur.

La Secrétaire : M. Matte (Portneuf)?

M. Matte : Pour.

La Secrétaire : M. Carrière (Chapleau)?

M. Carrière : Pour.

La Secrétaire : M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Pour.

La Secrétaire : M. Marceau (Rousseau)?

M. Marceau : Contre.

La Secrétaire : M. Therrien (Sanguinet)? Pardon. M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : 6 pour, 2 contre.

Le Président (M. Spénard) : Alors, l'amendement... l'article 11, tel qu'amendé, est adopté. Alors, nous passons maintenant à l'article 12. Alors, M. le ministre, c'est le moins long de tout.

M. Leitão : Il me semble que c'est le plus compliqué de toute l'affaire. Donc : La présente loi entre en vigueur le jour où ça sera voté.

Le Président (M. Spénard) : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 12? Ça vous va? Alors, M. le ministre, compte tenu que... Est-ce que l'article 12 est adopté? On ne passera pas au vote nominal, là, M. le député de Rousseau, non? O.K.

Alors, compte tenu que c'est la fin de l'étude détaillée du projet de loi n° 38, alors j'en appelle à l'adoption du titre du projet de loi. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : ...

Le Président (M. Spénard) : Oui, c'est vrai. Alors, il faut aussi proposer l'adoption d'une motion de renumérotation, étant donné qu'il y a deux articles qui ont été supprimés, le 7 et le 8, je crois. Alors, il faudrait avoir une proposition...

Une voix : ...

Le Président (M. Spénard) : Il faudrait une proposition pour proposer l'adoption d'une motion d'ajustement des références. Ça vous va?

Des voix : Oui.

Le Président (M. Spénard) : Alors, la renumérotation, est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Spénard) : Adopté. La motion d'ajustement des références, est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Spénard) : Alors, nous en sommes rendus aux remarques finales. Alors, M. le porte-parole du deuxième groupe d'opposition, la parole est à vous.

M. Marceau : M. le Président, juste avant...

Le Président (M. Spénard) : Oui.

M. Marceau : Il est 17 h 55, 17 h 53. Moi, j'en ai pour plus que cinq minutes, mais j'aimerais... je propose que nous terminions maintenant plutôt que de revenir à 19 h 30. Alors, moi, je suis prêt à nous autoriser collectivement à passer au-delà de 18 heures puis à se rendre au bout des remarques finales, si ça convient à tout le monde. C'est ce que je voulais dire.

Le Président (M. Spénard) : Est-ce que c'est adopté?

Des voix : Adopté.

Remarques finales

Le Président (M. Spénard) : Alors, c'est bien. Alors, nous en sommes rendus à l'étape des remarques finales. Alors, je passe la parole au représentant du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Granby, la parole est à vous.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Écoutez, je serai bref. Je pense qu'on l'a mentionné... bien, je l'ai mentionné lors de l'adoption de principe que nous allions travailler de façon constructive. On a gagné quelques points, on en a perdu quelques autres. Maintenant, on comprend que ce projet de loi est important pour Montréal, est important pour la Rive-Sud, la Rive-Nord, pour le Québec en entier, et, dans ces circonstances, ce fut, je pense, des heures intéressantes pour un projet qui risque d'être extrêmement intéressant pour le Québec.

Alors, je vous ferai part plus longuement, lors de la prise en considération, de mes états d'âme et de certains points qui m'ont satisfait, d'autres non, mais je ne vais pas prendre plus de temps suite à l'étude détaillée, qui, ma foi, a pris quand même quelques heures mais qui, au final, a été, je pense, bénéfique, bénéfique pour ce projet de loi. Voilà.

Le Président (M. Spénard) : Merci beaucoup, M. le député de Granby. Alors, maintenant, je cède la parole au porte-parole de l'opposition officielle, le député de Rousseau.

M. Nicolas Marceau

M. Marceau : Oui. Merci, M. le Président. Alors, je vais prendre, de mon côté, un peu plus de temps pour bien expliquer l'état d'âme dans lequel je me sens maintenant, quitte à le redire à la prise en considération.

La première chose, c'est que je dois dire que, bon, le point de départ de cette étude détaillée, c'était que, le projet de loi qui nous avait été présenté, de notre côté, on considérait qu'il était intéressant mais qu'il manquait des éléments dans le projet de loi puis qu'il y avait certains problèmes, là. J'avais fait toute une liste lors de la discussion sur le principe du projet de loi, j'avais présenté toute une liste, donc, de changements que je croyais nécessaires. Et je dois, à ce stade-ci, dire que je reconnais quand même que, du côté du gouvernement, il y a eu un effort pour prendre en compte ou prendre en considération les points que j'ai soulevés lors de l'étude du principe, lors de la discussion sur le principe au salon bleu. Donc, il y a eu un effort, j'en conviens, et je pense qu'à la suite de cette étude détaillée que nous sommes à terminer le projet de loi, effectivement, a été amélioré, qu'il est meilleur.

Je pense qu'on peut dire que les pouvoirs de la caisse sont quand même mieux encadrés, mieux circonscrits qu'ils ne l'étaient au départ. Je suis heureux qu'aient été intégrées au projet de loi les obligations relatives à la tarification puis aussi à l'intégration aux autres systèmes de transport en commun. Ça, je pense que ça a été une amélioration du

projet de loi. Je suis aussi heureux que certains articles problématiques aient été retirés du projet de loi. Donc, pour ces raisons-là, je pense que le projet de loi, aujourd'hui, il est meilleur que ce qu'il était lorsqu'on est arrivés ici, en commission, il y a quelques jours, en tout cas, certainement.

Malgré tout et malgré les efforts, par ailleurs, je dois dire que plusieurs des inquiétudes qui m'habitaient quant à ce projet de loi, plusieurs de ces inquiétudes-là demeurent, sont encore présentes, et on n'est pas parvenu à me rassurer. Et je vais simplement vous faire part de quelques-uns des problèmes que je vois encore.

Sur l'indépendance de la caisse, il y a eu des progrès qui ont été faits. Entre autres, il y a eu quelques mots qui ont été retirés, je crois que c'est de l'article 1, qui sont venus élargir la portée des mots «indépendance» dans l'article, et ça, c'est bien. Ça, c'est bien, puis, encore une fois, je salue l'ouverture dont a fait preuve le ministre dans ça.

Cela étant, il n'y a pas de mots qu'on peut mettre dans un projet de loi qui sont suffisants pour venir contrer l'ensemble des faits puis l'ensemble des choses qui se produisent par ailleurs dans la réalité. Et, dans la réalité, ce qui se produit, c'est que le gouvernement plaide l'urgence. Dans la réalité, ce qui se produit, c'est que c'est dans le programme électoral du gouvernement du Parti libéral qu'un SLR va être construit puis qu'un train de l'Ouest va être construit. C'est là, là. Et, malgré les mots qui ont été introduits dans le projet de loi, j'ai beaucoup de misère à voir comment la caisse va pouvoir dire non puis comment la caisse ne va pas ultimement se torturer, là... je pense qu'on peut dire ça, la caisse va se torturer pour être certaine d'accoucher d'un projet qui pourrait faire l'affaire. Puis je pense qu'il y a un danger qu'on étire un peu le cadre financier du projet, qu'on étire un peu certaines hypothèses pour arriver à quelque chose qui pourrait satisfaire le gouvernement. Je ne dis pas que c'est de la mauvaise intention puis c'est malveillant, là, d'une part ou d'une autre. C'est juste que, les circonstances sont telles, que le gouvernement a tellement fait la démonstration qu'il le voulait à tout prix, qu'il voulait à tout prix ces projets-là, je pense que, dans un contexte comme celui-là, ça va être très difficile pour la caisse de dire non. Alors, cette inquiétude-là que j'avais à l'entrée de la commission parlementaire, je dois le dire, je l'ai encore malgré le fait que je reconnais certains progrès.

• (18 heures) •

Deuxième chose que je dois dire, c'est qu'il y a encore des éléments qui sont absents, puis là je ne vais pas répéter ce que j'ai dit sur l'ensemble de l'article 11, là, tout à l'heure. Enfin, je ne vais pas répéter longuement, je vais simplement rappeler les éléments. J'ai parlé de transparence et de reddition de comptes qui ne sont, à mon avis, pas suffisantes. Je peux vous parler de consultations, qu'on parle de municipalités, comme le proposait le député de Granby, comme la consultation de la population, consultation des retraités. Ça aussi, c'est absent. Évidemment, les dispositions de contenu québécois, dont j'ai eu l'occasion de parler.

Mais, au-delà de ces éléments-là, je vous dirais que le projet de loi, tout aussi séduisant soit-il, puis l'entente, tout aussi séduisante soit-elle, comportent, à mon avis, un vice fondamental... un problème fondamental qui est simplement que — en tout cas, à ce jour — le transport en commun au Québec, ce n'est pas une activité qui est rentable, ce n'est pas une activité qui est payante. Et les exemples connus, que ce soit le Canada Line, qui a été souvent évoqué dans nos discussions en consultations puis même pendant la commission parlementaire en étude détaillée... Le Canada Line, on s'en rappellera, est financé à 65... la construction, là, a été financée à 65 % d'argent public. Alors, évidemment, quand on paie 35 % de l'infrastructure, après ça l'opérer puis arriver à rentrer... c'est quand même, peut-être, un peu plus possible, à rentrer dans ses frais. Cela étant, c'est des mondes différents, des contextes différents, je comprends tout ça. Mais tout ce que je dis, c'est que... En tout cas, quant au Canada Line, je ne suis pas convaincu.

L'autre exemple auquel on a eu droit, c'est celui du métro de Montréal, qui est la partie apparemment la plus rentable du réseau de la STM. Puis, même là, on nous disait que les usagers payaient 80... — 80 % ou 85 %? — 80 %, de mémoire, 80 % des frais, et je ne sais pas si ça incluait les frais reliés au paiement du capital, là, je pense qu'on parlait strictement des frais d'opération, là, actuels, là. Alors, quand même, là... Donc, il en manque, là, même dans le cas du métro.

Et, encore une fois, là, au fond de tout ça, là, ce qui, moi, m'intrigue, c'est comment on va pouvoir obtenir un rendement satisfaisant alors qu'on nous dit... donc, un rendement satisfaisant pour la caisse, alors qu'on nous dit que la tarification va être faible et qu'elle va favoriser l'achalandage, qu'il va y avoir très peu de captation de la plus-value foncière ou même... en tout cas, de manière minimale, puis qu'il n'y aura pas de subvention gouvernementale.

Alors, on nous dit... D'une certaine façon, on invoque quasiment la magie, M. le Président. C'est comme s'il y avait quelque chose de magique là-dedans. Et on a trouvé la manière de faire les choses, là, magique, qui fait que ça ne va coûter rien à personne. On est là-dedans, M. le Président, on est là-dedans. On a trouvé la manière magique de faire des choses. Donc, des infrastructures vont apparaître sur le territoire québécois, ne seront pas payées par le gouvernement, ne seront pas payées par les municipalités, ne seront pas payées par les usagers puis elles ne seront pas payées par de la captation. Ça fait qu'il y a de la magie. Et moi, M. le Président, je vous le dis : Il y a quelqu'un qui va payer. Et moi, je ne crois pas à la magie. Il y a quelqu'un qui va payer. Je ne sais pas c'est qui. À ce stade-ci, je ne le sais pas. Mais il y a quelqu'un qui va payer. Ça, c'est clair pour moi. Moi, je ne crois pas à la magie.

On nous dit aussi, M. le Président, qu'il y a du transfert de risques. Moi, je crois qu'il va y avoir des... qu'il y a des risques importants, effectivement, dans la réalisation de ces projets-là. Que ce soit dans la phase construction puis dans la phase opération, ce sont des risques qui sont bien réels. En pratique, quand il y a des risques, le rendement doit être conséquent, c'est-à-dire doit être plus élevé pour compenser la prise de risques. Alors, ça ajoute à la difficulté, là, à laquelle on est confrontés.

Quand on investit dans une infrastructure qui est déjà en place, qui roule, au sujet de laquelle on peut avoir des données sur l'achalandage, bon, on va convenir, c'est vrai que c'est attrayant. Parce que ça, hein, la caisse nous l'a dit : Les investissements dans les infrastructures sont très attrayants. C'est attrayant puis en même temps il y a moins de risques. Mais là, quand on part de «scratch», là, puis qu'on construit, puis on met en place, puis on opère, les risques, c'est autre chose, c'est à un autre niveau, puis évidemment ça prend des rendements qui sont en conséquence. Puis, encore une fois,

là on nous dit : Il va y avoir du rendement qui va être suffisamment... qui va être en conséquence des risques qui sont impliqués — on nous dit ça — puis en même temps on nous dit : Il n'y a personne qui va payer, il n'y en a pas. La magie opère, M. le Président. Alors, écoutez, moi, je répète, je ne crois pas à la magie et je ne crois pas qu'on puisse... En tout cas, moi, de mon côté, là, j'ai beaucoup de misère, dans un contexte comme celui-là, à donner mon assentiment au projet de loi.

M. le Président, je vais vous dire qu'on a voulu améliorer le projet de loi, tenant compte, là, des difficultés que j'ai évoquées. On a posé beaucoup de questions, on a suggéré des changements, on a même déposé des amendements. Mais évidemment il y a des limites à l'amélioration qu'on peut apporter à un projet de loi si le fondement même du projet de loi repose sur quelque chose qui nous apparaît problématique. Et donc, M. le Président, je peux vous annoncer d'emblée que nous, on va voter contre le projet de loi pour toutes les raisons que j'ai évoquées, pour toutes les circonstances que j'ai décrites.

Cependant, je peux vous dire qu'on a, je pense, agi de façon constructive, on a agi de façon... bon, enfin, on a agi de manière à permettre l'adoption du projet de loi maintenant, cette session-ci, et donc, d'une certaine façon, on donne la chance au coureur. On donne la chance au coureur, on donne à la caisse la possibilité de nous prouver que les inquiétudes qu'on a quant à sa capacité à faire cette opération-là... que, donc, elle va être capable de le faire, et qu'elle va être capable d'obtenir du rendement, puis que les taux de... les tarifs vont être faibles, puis qu'il n'y aura pas beaucoup de captation de plus-value. On va laisser à la caisse le soin de nous faire la démonstration qu'elle a raison puis que nous, on n'a pas raison d'être inquiets. Mais, M. le Président, je veux simplement vous dire que — puis je veux que les gens le sachent — nous, de notre côté, en tout cas, on va veiller au grain, on va surveiller les choses de près, et puis l'avenir nous dira qui avait raison, l'avenir nous dira qui avait raison, l'avenir nous dira si nos inquiétudes étaient fondées ou pas. C'est là-dessus que je m'arrête, M. le Président.

Le Président (M. Spénard) : Merci, M. le député de Rousseau. Alors, avant de passer la parole à M. le ministre, est-ce qu'il y a d'autres députés qui veulent intervenir en remarques finales? Alors, M. le ministre, la parole est à vous pour votre remarque finale.

M. Carlos J Leitão

M. Leitão : Merci, M. le Président. Alors, moi aussi, je serai bref. Je veux d'abord remercier tous les collègues des deux côtés, nous avons travaillé fort depuis le début de ce processus... le projet de loi n° 38, remercier évidemment les deux partis d'opposition, les fonctionnaires qui étaient ici, de plusieurs ministères — ça a pris le travail coordonné de plusieurs ministères. Et je reconnais, je reconnais l'effort et la sincérité des membres des deux oppositions qui ont travaillé. Et, plus spécifiquement, je veux reconnaître et souligner le travail très honnête et très constructif du député de Rousseau, du député de Sanguinet, du député de Granby, du député de Beauce-Nord. Je pense que nous avons bien travaillé, et, honnêtement, je pense que nous avons réussi, dans une façon constructive, à faire ça pour le bien du Québec, et nous avons tous contribué — honnêtement, je le crois — à créer un modèle innovant, un modèle qui risque d'être copié ailleurs dans le monde, et donc je suis très fier du travail que nous avons tous accompli ici. Et voilà, c'est tout. Merci.

Le Président (M. Spénard) : Merci, M. le ministre. Alors, à mon tour de remercier tous les parlementaires pour leur harmonie dans les débats ainsi que leur coopération, ainsi que tout le personnel qui vous a assisté, M. le ministre.

Alors, je lève la séance, et la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 18 h 9)