



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente de l'agriculture, des pêcheries,
de l'énergie et des ressources naturelles**

Le mercredi 29 février 2012 — Vol. 42 N° 87

Étude détaillée du projet de loi n° 27 — Loi sur la
Société du Plan Nord (13)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	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
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
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 de l'agriculture, des pêcheries,
de l'énergie et des ressources naturelles**

Le mercredi 29 février 2012 — Vol. 42 N° 87

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Document déposé	18

Intervenants

M. Claude Pinard, président

M. Clément Gignac
M. Nicolas Marceau
M. Daniel Bernard
M. Gérard Deltell
M. Luc Ferland
Mme Lorraine Richard

* Mme Isabelle Giguère, ministère des Ressources naturelles et de la Faune

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mercredi 29 février 2012 — Vol. 42 N° 87

Étude détaillée du projet de loi n° 27 — Loi sur la Société du Plan Nord (13)

(Onze heures trente-sept minutes)

Le Président (M. Pinard): Alors, bienvenue, chers collègues, à cette 13e séance sur l'étude détaillée du projet de loi n° 27, Loi sur la Société du Plan Nord.

Ayant constaté le quorum, je déclare donc la séance de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles ouverte. Et je demande instamment à toutes les personnes dans cette salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de votre téléphone cellulaire.

Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 27, Loi sur la Société du Plan Nord.

Mme la greffière, avons-nous ce matin des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. le Président: M. Paradis (Brome-Missisquoi) est remplacé par M. Matte (Portneuf); Mme Ouellet (Vachon), par M. Ferland (Ungava); M. Simard (Kamouraska-Témiscouata), par M. Marceau (Rousseau); et M. Trottier (Roberval), par Mme Richard (Duplessis).

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Lors de l'ajournement de nos travaux, le 23 février dernier, nous en étions à l'étude d'un amendement du député de Rousseau à l'article 47 du projet de loi. Sur l'amendement du député de Rousseau, il restait à M. le député d'Ungava un temps de parole de 5 min 35 s; au député de Rousseau, un temps de parole de 12 min 5 s; à Mme la députée de Duplessis, un temps de parole de 3 min 5 s; et, au député de Chauveau, un temps de parole de 20 minutes sur l'amendement. Et comme l'amendement a été déposé le 23 février dernier, vous allez me permettre de le lire.

Alors, le projet de loi n° 27 est modifié par l'ajout, à la fin de l'article 47, des alinéas suivants — ouvrez les guillemets:

«Toute infrastructure majoritairement utilisée par une ou des entreprises privées et dont la conception ou la réalisation fait l'objet d'une contribution autorisée à partir du Fonds du Plan Nord doit faire l'objet d'un partage des coûts.

«Ce partage entre le gouvernement du Québec ou tout organisme ou entreprise qui en relève et les entreprises privées doit correspondre à l'utilisation faite de l'infrastructure.»

Alors, je serais prêt, à ce stade-ci, à reconnaître... Est-ce qu'il y a un collègue qui veut prendre la parole sur l'amendement qui a été déposé par M. le député de Rousseau? M. le député, je vous rappelle qu'il vous reste un temps de parole, sur votre amendement, de 12 min 5 s. Alors, M. le député de Rousseau et critique officiel de l'opposition en matière de finances, à vous la parole.

● (11 h 40) ●

M. Marceau: Oui. Merci, M. le Président. Simplement, lorsque nous nous sommes laissés, la semaine dernière, sur ce sujet-là, la légiste, Me Giguère, du ministère des Ressources naturelles, nous avait identifié dans la loi, et là j'essaie de me rappeler c'était la loi de quel organisme, mais enfin la question de la politique d'encadrement de la gestion des risques. Je crois que c'était dans la Loi d'Investissement Québec ou... Non, c'est... Je voulais simplement que Me Giguère nous rappelle la loi en question parce que c'est ce que je cherchais, et je ne le retrouve plus.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce qu'il y a consentement, de part et d'autre, pour accepter que Me Isabelle Giguère, légiste au ministère des Ressources naturelles, prenne la parole ce matin?

Des voix: Consentement.

Le Président (M. Pinard): Il y a consentement? Alors, Me Giguère, pouvez-vous répondre à cette question, si M. le ministre est d'accord, bien entendu? Oui? Me Isabelle Giguère.

Mme Giguère (Isabelle): Je pense qu'on référerait à la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État où on prévoyait que le conseil d'administration doit approuver cette politique d'encadrement là.

M. Marceau: Où avais-je la tête?

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, Me Giguère.

M. Marceau: Bon, merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Et là tout s'est éclairci. Merci, Me Giguère.

Bien, écoutez, je veux simplement revenir sur l'argument qui avait été avancé la semaine dernière, qui était que le partage des coûts que nous suggérons dans l'amendement devrait relever de la politique d'encadrement de la gestion des risques de la société, puisque la Société du Plan Nord est assujettie à la Loi sur la gouvernance. Donc, c'était l'argument.

Et puis, lorsque nous avons abordé cette question-là, la semaine dernière, on avait demandé que soit rendue publique... enfin, qu'on nous dépose un exemple de politique d'encadrement de manière à ce que nous puissions voir de quelle manière le partage de coûts pouvait s'insérer dans une politique d'encadrement de gestion des risques. Alors, c'est là où on... enfin, c'est là où, moi, j'en étais, en tout cas, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Bien, je vous remercie, M. le député de Rousseau, de nous faire un rappel de nos discussions du 23 février. Donc, à ce stade-ci, M. le ministre, est-ce que vous êtes en mesure de déposer cette politique?

M. Gignac: À ce stade-ci, je vais... Non, je ne suis pas en mesure, M. le Président, là, de donner des exemples au moment où on parle, là, au niveau de politiques d'encadrement. Rappelons que la Société du Plan Nord, ça va être au conseil d'administration finalement d'établir les politiques qui devront être soumises à l'approbation du ministre et au Conseil des ministres évidemment, lorsqu'elle va être créée.

Je laisserais peut-être à ce moment-ci aux députés de l'opposition, là, les interventions, puis je me garderais peut-être, après les interventions, une réaction par rapport à cet amendement de l'article 47.

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

M. Marceau: Oui. Merci, M. le Président. Bien, écoutez, juste pour remettre de l'ordre dans... en tout cas, dans mes idées, peut-être pas dans celles de tout le monde, peut-être que tout le monde a les idées claires, mais moi, dans mon cas en tout cas, ça m'aide, là, je voudrais juste rappeler l'idée qui était sous-jacente à l'amendement, qui est très, très simple, là. C'est que, lorsqu'une infrastructure est construite à l'avantage d'entreprises privées, bien, cette infrastructure soit... fasse l'objet d'un partage de coûts réaliste, lequel devra refléter les avantages que l'infrastructure procure à l'entreprise privée. En fait, en gros, c'est ça, là, ce n'est pas très, très complexe.

Et je n'ai pas entendu jusqu'à maintenant le ministre nous dire ce qu'il pensait du fond de l'amendement. Je veux dire par là: Est-ce qu'il est d'accord avec l'idée qu'un partage de coûts doit s'effectuer? Parce que, dans le fond, il y a deux enjeux, là. Il y a, premièrement: Est-ce qu'on trouve que c'est une idée raisonnable que de s'assurer que l'infrastructure soit financée... pardon, fasse... que le financement de l'infrastructure fasse l'objet d'un partage de coûts? Ça, c'est le fond. Puis, à partir du moment où on accepte le fond, est-ce que c'est une façon raisonnable de faire les choses que de mettre un amendement tel que nous l'avons fait ou bien existe-t-il un autre chemin pour y parvenir? Jusqu'à maintenant, je ne sais pas quelle est la position exacte.

La semaine dernière, il avait été... le ministre avait avancé l'idée que la politique d'encadrement prévue à la Loi sur la gouvernance, ça répondait aux objectifs que nous poursuivions mais, encore une fois, là-dessus, je ne suis pas convaincu, moi, du tout, là, quand je relis l'article 15 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État. Quant à moi, en tout cas, ce n'est pas clair du tout que ça implique qu'il va y avoir partage de coûts reflétant l'usage de l'infrastructure par l'entreprise privée pour laquelle on a construit l'infrastructure. Donc, pour être précis, là, mes deux questions, donc: Sur le fond, est-ce que le ministre est d'accord avec les objectifs que nous poursuivons par l'amendement? Et puis, s'il est d'accord sur le fond, peut-être peut-il nous dire les raisons pour lesquelles il trouve que la façon que nous utilisons pour parvenir à l'objectif n'est pas la bonne?

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Rousseau. Pour ceux qui nous écoutent, là, on fait, dans le fond, un retour, là. Nous sommes le 29 aujourd'hui. La dernière fois qu'on a travaillé sur le projet de loi n° 27, c'est le 23. Et là on parlait, à ce moment-là, des infrastructures, routes, ponts, chemins de fer, ports de mer, et tout ça. N'est-ce pas, M. le député de Rousseau?

M. Marceau: Excusez-moi, je n'ai pas...

Le Président (M. Pinard): On parlait à ce moment-là, il y a une semaine, de ponts, chemins de fer, routes...

M. Marceau: Routes, ports...

Le Président (M. Pinard): ...ports. C'est à ce niveau-là.

M. Marceau: Oui.

Le Président (M. Pinard): Non, mais c'est pour le bénéfice de ceux qui nous écoutent.

M. Marceau: Oui, oui, puis, écoutez, je peux ajouter qu'évidemment on peut bâtir, mettons, une route qui va être utilisée par des centaines, voire des milliers de personnes, d'usagers, ce qui est une chose, puisque ce n'est pas ce genre de situation que nous envisageons ici. On parle plutôt d'une route qui, essentiellement, servirait à un ou à deux usagers seulement, là, des entreprises qui font des affaires. Puis c'est bien correct, là. La question ici n'est pas de dire qu'on veut empêcher les

gens de faire des affaires, c'est simplement que, si on bâtit une route coûteuse à coups de millions puis de dizaines, puis voire de centaines de millions de dollars, puis que c'est à l'avantage d'une seule entreprise, bien, dans ce cas-là, je crois qu'il est normal que cette entreprise qui va bénéficier de la route, ou du port, ou du chemin de fer, contribue dans une proportion raisonnable au financement de l'infrastructure.

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

● (11 h 50) ●

M. Gignac: Soyons clairs, M. le Président. Sur le fond, c'est évident que... je pense que, là, je n'utiliserai peut-être pas le mot «osmose» avec mon collègue de l'opposition, peut-être que ça pourrait... «symbiose», ou «osmose», ou quoi que ce soit, là. Je pense que, sur le fond, on est sans doute à la même enseigne, c'est-à-dire, puis notre gouvernement l'a dit, qu'au niveau des infrastructures ça va être multiusage, que, si le gouvernement met des fonds publics... multiusage, et là c'est pour ça que le gouvernement pourrait intervenir dans les infrastructures. Sinon, c'est des cas comme la mine Raglan, projet Éléonore, qu'on a été visiter, le Goldcorp, là, un projet qui dépasse maintenant un milliard. Ils ont construit leur aéroport, ils ont même payé pour l'électricité, là, une portion de la ligne de transmission et tout, et tout.

Donc, mon point, c'est que, sur le fond, on n'a pas de problème. Dans le cas des monts Otish, d'ailleurs, l'entreprise Stornoway, ça a été rendu public, là, 44 millions qu'ils paient au niveau de la construction. Ce n'est pas loin de 15 %, de mémoire. Et ça, c'est à part le coût d'entretien annuel. Vous savez que ça coûte environ 10 000 \$ par kilomètre, là. Peut-être me corriger, mais c'est ce qu'on me dit, 10 000 \$, l'ordre de grandeur, par kilomètre, là, pour l'entretien annuel. Stornoway verse un montant nettement plus élevé que le 15 % en question pour les frais de l'entretien annuel. Donc, le point est là. S'il y en a d'autres qui seraient... qui embarquent dans le décor... Comme, là, actuellement, il y a un projet... excusez l'expression, j'espère que je prononce le mot correctement, je pense que c'est le projet Matoush pour une mine d'uranium, je crois. Et il y a un autre projet également, mine Eastmain. Ça fait que, là, s'il y en a d'autres qui se rajoutent sur la route des monts Otish, eux, il va falloir qu'ils contribuent itou. Donc, le ministère du Transport a prévu, parce qu'il y a des discussions actuellement, des négociations avec les autres minières, qu'eux autres vont contribuer également. Ce n'est pas vrai que, là, le gouvernement finance, mettons, paie 85 %, Stornoway 15 %, puis les autres, c'est «free lunch», excusez l'expression, bar ouvert. Non, c'est que... Donc, c'est structuré. Le ministère des Finances avec le ministère du Transport, on est vraiment assis ensemble pour voir comment qu'on était pour faire cela. Et ça, c'est pour le financement que j'appellerais direct.

Après ça, il faut bien comprendre que le Fonds du Plan Nord va être alimenté par des redevances. Donc, quand on regarde, parce que ça va... excusez, pas le Fonds du Plan Nord mais le... parce que les redevances ne font pas partie du calcul du Fonds du Plan Nord, mais les redevances payées par les minières vont aller au trésor public, au ministre des Finances. Et donc la compagnie Stornoway, finalement, elle paie de trois façons: 44 millions direct pour la construction de la route, elle paie un montant, sauf erreur, de 1,2 million. Vous me corrigerez, M. le sous-ministre, si ce n'est pas... Il me semble que c'est 1,2 million par année pour les frais d'entretien, assuré pour les 10 prochaines années. Et la troisième façon avec ces... les redevances vont à l'État. Donc, les redevances qu'elle va payer à l'État, bien je veux dire, indirectement aussi, ça aide. S'il n'y a pas de route, il n'y a pas de mine, il n'y a pas de redevance, on se comprend aussi. Donc, selon moi, c'est une troisième façon indirecte. Donc, ça coûte nettement moins cher que les gens le pensent, la participation du gouvernement. Et il y a d'autres projets miniers qui actuellement sont en cours, en discussion. Et, pour avoir accès à la route, il va falloir qu'ils paient, O.K., c'est très clair. Et là ça, c'est juste pour le volet minier, il va y avoir sans doute des volets forestiers puis, bon, des possibilités aussi entre nous de développer des pourvoies, puis tout ça. Là, ce bout-là, je pense quand même qu'il passerait des automobiles, ce n'est pas comme des camions, là, sur des routes, là. Ça fait que, là, j'ose espérer que... Je crois comprendre que ça va être un peu différent. Mais grosso modo, c'est ça.

Donc, sur le principe, je veux rassurer le député de Rousseau puis les gens qui nous écoutent et nous regardent: clairement, le gouvernement du Québec demande des contributions des minières pour des infrastructures. Le pourcentage de la contribution des minières est déterminé selon la situation. Si c'est un mono... un usage unique, ils paieront leurs affaires. Je veux dire, si c'est un usage unique, il faut qu'ils paient leurs affaires ou, si c'est nous autres qui le fait, bien je veux dire, puis c'est un usage unique, il n'y a pas d'autre usage, bien, dans le fond, je veux dire, ils le paieront à 100 %, là. Mais, s'il y a un multiusage, multiutilisateur, bien là c'est pour ça. Et là c'est le ministère des Transports, avec le ministère des Finances qui, dans le fond, établit ces règles-là.

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

M. Marceau: Oui. Bien, première réaction, je suis content de savoir que le ministre et nous, on loge tous à la même enseigne. Donc, le ministre est d'accord avec le principe voulant qu'un partage de coûts soit effectué, qui reflète les avantages consentis à l'entreprise par l'usage de l'infrastructure. Donc, c'est ce que je comprends, là. On loge à la même enseigne, et c'est parfait comme ça. Maintenant, il reste donc à débattre de la manière dont ça va s'incarner dans la loi ou de la façon dont ça va s'incarner ailleurs que dans la loi. Et là-dessus, bien là, je suis encore en interrogation. Nous, on a déposé un amendement évidemment qu'on est prêts à modifier, là. Ce n'est pas le texte précis qu'on a déposé qui nous intéresse, c'est l'idée que la notion de partage de coûts apparaisse dans la loi. C'est ça que nous voulons: un partage de coûts qui reflète les avantages qui sont procurés aux entreprises qui utilisent les infrastructures.

Alors, je reviens là un peu, donc, à la question initiale, parce que la semaine dernière le ministre et puis Me Giguère avaient... nous avaient dit que les politiques d'encadrement de gestion des risques prévues à l'article 15 de la Loi sur les sociétés d'État, c'est ce qui permettait d'encadrer puis de prévoir un partage de coûts. Moi, je demeure peu convaincu.

Le Président (M. Pinard): Ce fameux article 15 auquel vous réferez depuis quelques semaines, est-ce qu'il est très long à lire?

M. Marceau: Je vais vous le lire, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Marceau: Donc, c'est la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État, qui a été adoptée en 2006. L'article 15 dit la chose suivante:

«De plus, le conseil d'administration exerce notamment les fonctions suivantes:

«1° adopter le plan stratégique;

«2° approuver le plan d'immobilisation, le plan d'exploitation, les états financiers, le rapport annuel d'activités et le budget annuel de la société;

«3° approuver des règles de gouvernance de la société;

«4° approuver le code d'éthique[...];

«5° approuver les profils de compétence et d'expérience requis pour la nomination des membres du conseil;

«6° approuver les critères d'évaluation des membres du conseil d'administration et ceux applicables au président-directeur général;

«7° approuver les critères d'évaluation du fonctionnement du conseil;

«8° — c'est celui qui nous intéresse — établir les politiques d'encadrement de la gestion des risques associés à la conduite des affaires de la société;

«9° s'assurer que le comité de vérification exerce adéquatement ses fonctions;

«10° déterminer les délégations d'autorité.»

Et, M. le Président, ça continue. Je vais arrêter là, là. Il y en a cinq autres. Il y a 15 éléments. Mais le huitièmement était celui qui était le plus pertinent. Les autres, bien qu'intéressants, ne sont pas directement applicables à ce qui nous intéresse.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

M. Marceau: Voilà.

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

M. Gignac: Moi, à ce stade-ci, je ne sais pas si... Parce que je pense qu'on est à la même enseigne que... On se dit... Écoutez, M. le Président, c'est la société, puis c'est dans l'article 47. Je le lis de nouveau:

«La société finance ses activités par les contributions qu'elle reçoit, les droits qu'elle perçoit et les autres sommes mises à sa disposition.»

Deuxième alinéa: «La Société peut convenir, avec tout intéressé, du versement d'une telle contribution pour le financement d'une infrastructure.»

Je pense — puis, quand on est en commission parlementaire, c'est enregistré, puis vous l'avez dit, pour la postérité — qu'on pourra faire référence aux propos que j'ai tenus, qu'on s'attend à une contribution des entreprises, qu'elles soient minières ou autres, lorsque c'est, dans le fond, un ajout au réseau existant du ministère des Transports, qui peut faciliter le développement minier. Ça, ça va. Ce que j'aimerais peut-être... Parce que, quand on accepte... ou, si on se mettait à accepter cet amendement-là, ça peut créer, selon moi, toutes sortes de situations où que, là, bon, dans tel cas de figure... Parce qu'on devient très, très pointu.

J'aimerais peut-être, avec la permission du député d'opposition... des députés de l'opposition, demander à Me Giguère, en termes de reddition de comptes puis de transparence... Parce que mettons que, l'article 47, on n'accepte aucun amendement, tel que c'est là, puis que le conseil d'administration, le P.D.G. de la Société du Plan Nord fait un arrangement, il y a quand même de la reddition de comptes qu'il doit... à la fin de l'année, là. Il y a des choses qu'il doit... Ça fait que... Puis je pense qu'on a des articles là-dessus. Ça fait que... Je ne sais pas... Je ne veux pas prendre par surprise Me Giguère, là. Mais je ne sais pas s'il y a des... Je pense qu'il y a des articles en termes de reddition de comptes puis de transparence qu'à la fin de l'année il va falloir que, dans le fond, ils divulguent c'est quoi qu'ils ont fait, les amendements, etc. Donc, je ne sais pas si... Soit qu'on revienne un peu plus tard ou soit qu'à ce stade-ci... Je ne sais pas si Me Giguère serait en mesure de nous éclairer là-dessus avant de pouvoir statuer sur l'amendement proposé par rapport à l'article 47.

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

M. Marceau: Oui. Juste ajouter un élément, puis ça va donner du temps à Me Giguère pour finir sa préparation. Juste pour être clairs, là, ce que nous proposons, c'est un partage de coûts dans le cas du financement d'infrastructures qui servent à peu d'usagers. Et ce partage de coûts doit refléter ou correspondre aux avantages que l'infrastructure procure aux entreprises privées qui utilisent l'infrastructure. Puis là, juste pour en ajouter, moi, j'aimerais bien que le ministre nous dise qu'il est d'accord avec le principe que le partage de coûts doit refléter les avantages que procure l'infrastructure. S'il est d'accord avec ce principe-là, la vie va être simple pour la suite des choses.

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

M. Gignac: Quand on part à l'année zéro, admettons, comme, là, le Plan Nord vient juste de sortir, c'est un peu de la musique à l'oreille, dans le sens que, tu sais, tu dis: Comment peux-tu être contre ça? On se comprend? Mais, moi, je sais qu'il y a des usines qui s'installent le long de la 20, qui vont utiliser cette infrastructure-là. Mais ils se disent: Ça fait longtemps que la 20, elle a été construite. Ça fait que, moi, je ne le sais pas, dans 10 ans d'ici... C'est à cause que, si on accepte un amendement, qu'on met ça dans le projet de loi, qu'advient-il si, dans 10 ans d'ici, entre l'an passé — on lance le Plan Nord au mois de juin — là il y a une annonce qui est faite, puis là ce n'est pas trois mines, c'est 10 mines qui ouvrent dans les deux prochaines années, puis là, admettons qu'on est chanceux — puis on a bien aimé la présence du député de Chambly la semaine passée, qui parlait de dizaines de milliards que ça va créer comme retombées, le Fonds du Plan Nord — ... On a Secor qui, plus tôt cette semaine, disait 150 milliards. Aïe! Finalement, M. le Président, on avait sous-estimé... Vous savez comment qu'on est rigoureux, au Parti libéral...

● (12 heures) ●

Le Président (M. Pinard): On a déjà vécu Secor dans un autre domaine.

M. Gignac: Bien oui, on a sous-estimé les impacts et l'enthousiasme associés au Plan Nord. Donc, plus sérieusement, si, tout à coup, puis, dans les deux prochaines années, il y a 10 mines qui ouvrent... Ça pourrait bien arriver. L'Abitibi, là, ça s'est développé, les premières routes se sont faites. On a fait référence même au curé Labelle, hein, pour ceux qui suivent notre commission avec — vraiment, là, de façon systématique, là — assiduité, M. le Président. Je vous... souviendra, quand on a parlé que l'Abitibi, qui s'est développée, bien, c'est là que sont arrivés des projets miniers, puis tout ça. Mais ça fait longtemps que les routes sont payées, puis les nouveaux projets miniers, ils ne payaient pas une maudite cenne, excusez l'expression. Ils ne paient pas un sou pour utiliser les infrastructures. Ça fait longtemps que ces routes-là sont payées.

Ça fait que, là, si, tout à coup, dans les deux prochaines années, il y a 10 projets miniers sur la route des monts Otish, le prolongement de la 167, puis que la route, après huit ans, elle est toute payée, bien là, qu'est-ce qui va se passer dans huit ans d'ici? C'est pour ça que, moi, intuitivement, mon réflexe est celui de prudence. C'est peut-être à force de côtoyer les avocats que je suis devenu prudent, M. le Président, depuis quelques semaines. C'est que, dans leur grande vision de faire attention, il faut se projeter dans l'avenir.

Donc, oui, c'est de la musique à mon oreille que, surtout au début, le premier plan quinquennal, comme on lance actuellement le Plan Nord: Aïe, les compagnies, vous allez contribuer, là, pour les infrastructures, ce n'est pas vrai que c'est un bar ouvert. Mais, si ça va plus vite qu'on ne le pense puis qu'après un nombre d'années très restreint la route est déjà toute payée, qu'est-ce qui se passe par la suite, là? Puis pourquoi qu'à ce moment-là ils continueraient à payer, alors qu'en Abitibi ce n'est pas le cas puis à Chibougamau ce n'est pas le cas? Est-ce que vous comprenez un peu ma réserve puis ma prudence par rapport à ça?

Puis c'est pour ça que je faisais allusion à Me Giguère. Sur le côté transparence, reddition de comptes, qu'en est-il des autres articles où que les décisions qui seront prises par la société d'État, que nous, les parlementaires, puissions voir que c'est des bonnes décisions qui se prennent?

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le ministre. Je cède la parole tout d'abord au député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, suivi du député de Chauveau. D'accord? Puis, après ça... Par contre, le député de Rousseau, il lui reste toujours un 3 min 34 s. Si vous voulez l'utiliser immédiatement, je vous avais reconnu antérieurement.

M. Marceau: Non, mais il y a Me Giguère aussi.

Le Président (M. Pinard): Oui, mais le ministre n'a pas encore donné le O.K. à Me Giguère. Donc, M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

M. Bernard: Merci. Merci, M. le Président. Écoutez, je vais renchérir sur les propos du ministre, parce que, pour les gens qui connaissent l'exploration minière, d'une part, l'accès au territoire est la clé. Puis je vais vous rappeler ma vie de géologue. En 1980, j'ai travaillé pour Ressources Campbell, que le collègue d'Ungava...

Une voix: ...

M. Bernard: Oui, j'étais étudiant à l'époque. Mais on allait travailler sur des projets au sud de Chibougamau, entre Chibougamau et l'Abitibi, dans une zone qui... à l'époque où il fallait rentrer pour aller faire de la prospection par avion, avec des campements. Et puis, à l'époque, il y avait des prospecteurs qui étaient déjà allés travailler dans les années trente puis les quarante puis qui rentraient en canot pour pouvoir aller faire de la prospection.

Et maintenant ces secteurs-là sont maintenant, grâce au réseau de chemins forestiers qui ont donné accès au territoire... On a des projets comme Métanor qui avait été découvert dans ces années-là, même quarante et cinquante puis que... les travaux, pas d'accès, ne permettaient pas d'avoir des gisements économiques, parce que les compagnies n'auraient pas pu développer ce réseau routier là. Donc, c'est important, le réseau routier. Alors, quand le gouvernement participe, à cet égard-là, dans un effort de construire un réseau routier, on ouvre le territoire pas simplement pour la compagnie minière qui a déjà un projet avancé... parce que, rappelez-vous que justement, dans le cadre de Stornoway, c'étaient des camps volants, des chemins d'hiver et autres, et c'est de l'argent qui était difficilement, je vous dirais, dépensé. Alors, l'ouverture du territoire permet d'améliorer l'efficacité de l'exploration minière pour les projets moins avancés et éventuellement, comme disait le ministre, avancer des projets à une phase de mise en valeur et d'exploitation.

Alors, il faut avoir une vision à long terme. Malheureusement, cette vision-là, je ne la sens pas de l'autre côté. Et, lorsque le gouvernement du Québec a ouvert la Baie-James — ça a été la même chose quand ils ont construit la route

de Matagami pour monter au barrage — a ouvert un vaste territoire à l'exploration minière qui... Avant, les gens y allaient, comme je vous disais, de manière très difficile et des courtes périodes de temps. Même chose après ça avec le prolongement vers l'est avec la Transtaïga. Alors, il y a une règle simple et magique: si on veut avoir des mines au Québec, il faut que le gouvernement favorise le développement de liens, entre autres routiers, pour permettre d'avoir une exploration plus efficace pour trouver les mines futures.

Je peux aller même plus loin que ça. À l'époque, entre autres, les gens... puis peut-être que le collègue d'Ungava va s'en rappeler, mais la SDBJ, quand elle a été mise en place pour les barrages, a eu un droit exclusif d'exploration sur le territoire de la Baie-James, à l'extérieur des grands camps miniers, pour rentabiliser, d'une perspective... s'ils faisaient les investissements majeurs, pour leur permettre, à ce moment-là, d'avoir un premier droit de regard sur l'exploration potentielle.

Historiquement, les Américains, quand ils ont construit le chemin de fer vers l'Ouest, aux États-Unis, la compagnie Santa Fe, qui est devenue la Santa Fe Mine.. Étant donné qu'ils investissaient dans le chemin de fer pour développer l'Ouest, le gouvernement américain leur avait donné un droit exclusif d'exploration sur tous les territoires, je ne sais plus combien de kilomètres de large, sur ce tronçon de voie ferrée là, parce que c'était l'investissement privé. Et le gouvernement américain leur a reconnu ce droit-là. Et Santa Fe, qui était un chemin de fer à l'époque, est devenue — elle a trouvé les grandes mines aux États-Unis, dans l'Ouest américain — une grande multinationale.

Donc, le gouvernement se doit d'avoir une vision à long terme. Et il ne faut pas regarder les investissements comme une manière négative, comme un cadeau. Ça sert à de nombreuses entreprises. Seulement sur la route des monts Otish, on parle de quatre projets miniers, un avancé, un autre potentiel. Et le projet Eastmain que le ministre parlait, il a été trouvé dans les années quatre-vingt par des collègues à moi. Puis ça a été une mine difficilement exploitable parce que c'était difficile, tout simplement par chemins d'hiver. Et, avec la chute du prix des métaux, le projet est mort. Alors, encore une fois, c'est une entreprise privée qui a pris tout le risque à elle-même, à l'époque, et le gouvernement, s'il elle avait été en exploitation, aurait eu des bénéfices.

Alors, si on veut faire développer notre territoire, c'est un partenariat qui doit se développer avec les compagnies, oui, mais il faut que le gouvernement, dans sa vision, comme on le fait, nous, à long terme... ouvrir le territoire pour permettre l'exploration efficace et non payer tout simplement, pour les compagnies d'exploration, des voyages d'avion et du «fly-in/fly-out», comme dit mon collègue d'Ungava. Merci.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Rouyn-Noranda—Témiscamingue. M. le député de Chauveau.

● (12 h 10) ●

M. Deltell: Merci, M. le Président. J'aimerais simplement amener quelques éléments de réflexion dans le débat qui nous occupe actuellement. Tout d'abord, j'aimerais... J'entendais l'enthousiasme des collègues ministériels concernant les milliards de dollars de retombées du Plan Nord. J'aimerais simplement rappeler la réalité suivante: c'est le boom minier, privé, donc, qui a généré le Plan Nord et non le Plan Nord qui a généré le boom minier. Et ça, ce n'est pas moi qui le dis, c'est le ministre des Ressources naturelles lui-même qui nous l'a dit il y a un mois en Chambre, ici, en commission parlementaire. Donc, je suis très heureux de constater qu'aujourd'hui il réaffirme le fait que, si ce sont des milliards de dollars qui sont là, c'est parce que les entreprises privées veulent faire du développement minier au Québec, ce qui a généré le Plan Nord, et ce n'est pas le Plan Nord qui a généré le boom minier au Québec. C'est quand même important de rappeler cette réalité de l'oeuf et de la poule, je dirais.

Dans un second temps, j'entendais avec grand plaisir l'expertise du collègue de Rouyn-Noranda par rapport à ce que, lui, a vécu, et c'est très important, puis je prends en compte ce qu'il a dit. Peut-être juste un petit correctif; lorsqu'il parle de la route qu'on a développée pour aller à la Baie-James, je suis d'ailleurs personnellement allé à la Baie-James il y a deux ans, j'ai pris la voie des airs, mais j'ai vu la route, et tout ça. Mais, dans le cas présent, la Baie James, c'est un projet public, c'est un projet d'Hydro-Québec, ça appartient aux Québécois. C'est fort probablement la plus grande réussite collective que nous ayons faite, nous, Québécois, avec la Manic, et qui nous appartient à 100 %. Dans le cas présent, on parle de développement minier fait par l'entreprise privée, avec lequel je suis tout à fait d'accord, mais le risque n'est pas le même et la réalité n'est pas la même lorsqu'on parle du Plan Nord et du développement minier dans le Nord — et de la Baie James.

Troisième élément, M. le Président, je pense qu'il y a une espèce de compromis qu'on pourrait atteindre sur l'objectif et la vision à long terme qu'on peut avoir sur le risque partagé et les ententes à moyen terme qu'on pourrait avoir avec les entreprises privées. Le ministre et le député de Rouyn-Noranda ont tout à fait raison de dire que, vous savez, quand vous ouvrez une route, ça conduit à une mine, mais il n'y a rien qui nous dit que, d'ici 20 ans, 30 ans, 40 ans, 50 ans, il n'y aura pas trois, quatre autres mines qui vont être débusquées et qu'on va faire travailler des gens. Tout à fait juste, et c'est pour ça qu'on pourrait peut-être évoquer, évaluer la possibilité d'avoir des ententes à moyen terme. Puisque c'est une route qui mène à une mine, bon, bien, on prend une entente de risques partagés pour 10 ans, et si par bonheur ça fait naître d'autres développements, bien, à ce moment-là, on fait partager le risque aussi, et ça peut et ça doit évoluer dans le temps. Et, moi, je pense qu'il y a une possibilité, là, d'entente, de compromis qui serait... qui mériterait d'être appréciée.

En terminant, M. le Président, juste vous rappeler une autre réalité historique: je vais vous parler du pont de Québec. Là, vous allez me dire: C'est quoi, le rapport avec le développement du Nord? Il faut savoir que le pont de Québec était un développement privé, au début du siècle, et il faut savoir que les moeurs étaient bien différentes à l'époque. Le maire de Québec, qui était premier ministre du Québec, était actionnaire de la compagnie qui faisait ça. On peut comprendre qu'aujourd'hui ça n'aurait aucun bon sens, mais c'était comme ça que ça se faisait. Et pourquoi je vous parle de ça? C'est parce qu'à l'origine le pont de Québec ne devait servir que les chemins de fer.

Il y avait deux voies de chemin de fer sur le pont de Québec, ça peut paraître un peu ridicule, mais c'était ça, il y avait deux voies de chemin de fer sur le pont de Québec. Par la suite, le développement de l'automobile a fait en sorte qu'on a mis les routes... une route, après ça deux chemins, puis après ça trois chemins, comme on a aujourd'hui.

Pourquoi je vous parle de ça? C'est parce que le gouvernement du Québec a fait des ententes au fur et à mesure avec l'entreprise qui s'occupait du pont de Québec par rapport au fait qu'on payait pour l'utilisation de la route. Mais ces ententes-là étaient extrêmement avantageuses pour l'État du Québec parce qu'on ne payait pas cher, mais, en bout de ligne, ça a eu un effet pervers, c'est que le pont de Québec n'a pas été entretenu comme il se doit et, aujourd'hui, on en paie encore le coût, de ça.

Et c'est pour ça que je rejoins beaucoup la vision du gouvernement qui nous dit qu'il faut avoir une vision à long terme, parce que, des fois, des petits gains rapides qu'on peut faire, comme Maurice Duplessis a signé à l'époque avec le chemin de fer pour le pont de Québec, bien, ça a eu une conséquence à long terme que le pont n'a pas été entretenu comme il se doit. Il y a d'autres facteurs qui rentrent en ligne de compte; la négligence du CN qui aurait dû investir beaucoup là-dedans. Mais c'est clair que, même s'il ne passait que quelques trains par jour sur le pont, alors que ce sont des milliers d'automobiles, la grosse facture était envoyée à la compagnie de chemin de fer, alors que, théoriquement, ça aurait dû être la responsabilité de l'État québécois.

Donc, M. le Président, tout ça pour vous dire que, moi, je crois qu'il y a un compromis qui pourrait être intéressant où, en effet, il y a un risque partagé entre l'entreprise et l'État qui doit être fait, mais qu'avec des ententes à moyen terme — 10 ans, c'est court, 10 ans, c'est du moyen terme dans notre milieu — on est capable d'avoir un risque partagé. Puis, si, par bonheur, ça évolue, eh bien, tant mieux, d'autres seront mis à contribution. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de Chauveau. M. le ministre, est-ce que vous avez un commentaire?

M. Gignac: Non, je pense que ça a été très intéressant d'apprendre toute la... Je n'étais pas au courant de ça, sur le pont de Québec et cet historique-là. Puis, dans le fond, il faut bien faire attention, hein, quand on a un projet de loi. Puis, tu sais, on parle d'un chantier d'une génération, le Plan Nord, les 25 prochaines années, etc., et l'idée, c'est que, si on... Tu sais, dans la décision...

Puis, moi, je ne prends pas ça à la légère, puis je pense qu'ils le savent, les députés de l'opposition, puis mes collègues aussi, tu sais, d'accepter ou de refuser un amendement. Je pense qu'il faut prendre le temps qu'il faut pour en débattre, pour être sûr que si, peut-être, à ce moment-ci, des fois, ça a l'air très attrayant... mais est-ce qu'on ne va pas se menotter puis se tirer dans les pieds pour plus tard? Il faut laisser aussi, je pense, une certaine discrétion, faire confiance au conseil d'administration et à la reddition de comptes.

Et je sais qu'il y a d'autres interventions, du côté de l'opposition, mais, à un moment donné, je vais aimer aussi, avant qu'on puisse trancher notre position, du côté ministériel, sur l'acceptabilité de l'amendement ou non, là, si on l'accepte ou on le refuse, que Me Giguère nous informe aussi sur la transparence, reddition de comptes, le moment venu.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, M. le député d'Ungava et critique officiel en matière de développement nordique.

M. Ferland: Merci, M. le Président. Je sais qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, mais, quand même, deux éléments importants, avant d'arriver à la question que j'ai à adresser au ministre sur l'amendement, bien sûr. Juste rappeler aux gens d'en face, surtout, mais aux gens qui nous écoutent en premier lieu que, justement, on n'est pas contre le fait... Parce que c'est très exact, l'explication du député de Rouyn-Noranda: on n'est pas en désaccord avec l'ouverture du territoire.

M. le ministre a parlé tout à l'heure de presque symbiose, là. Je comprends qu'il ne peut pas être en symbiose avec tout le monde, il est déjà en symbiose avec son boss, son patron, alors, bon, ça prendrait notre accord pour jouer du violon dans cette symbiose-là. Mais il reste qu'on est, sur le fond, en parfait accord. On est sur le même territoire là-dessus, on est sur le même terrain, si on veut.

Alors, ce qu'on dit, c'est que ce n'est pas l'accès à la ressource, ce n'est pas l'accès au territoire... Quand on parle de désenclavement, c'est une chose, désenclaver une communauté, on en a parlé, O.K.? De tout temps, de tout temps, M. le Président, quand on donne accès au territoire, peu importe par quel moyen, que ça soit par l'industrie forestière, le député l'a mentionné tantôt, c'est sûr que ça donne accès à d'autres activités, d'autres utilisateurs, O.K., que ça soit au niveau touristique, au niveau de la pêche, au niveau des chasseurs, au niveau des prospecteurs, au niveau des villégiateurs, nommez-les tous, et au niveau des autochtones, pour donner accès à leurs territoires de trappe, O.K.? Même eux, M. le Président, ne donnent pas leur accord de façon systématique à la construction d'une route forestière, même si ça peut leur faciliter l'accès à leur territoire de trappe. Ils ont des conditions, ils vont dire: Oui, mais voici, hein, nos conditions.

Justement, ce dont on parle ici, notre préoccupation... et le ministre l'a dit, nous aussi on veut être... pas «veut être», on demande à ce qu'on soit très prudents, on demande au gouvernement, par les propositions qu'on fait... On parle d'une démarche sur 25 ans. Le ministre, comme nous, ne sait pas dans 10 ans, dans 15 ans. Même, le ministre, à quelques reprises, lorsqu'il s'est exprimé sur le sujet, a parlé à un moment donné... advenant le cas où il y a une chute du prix des métaux, on arrête le train. Bien là, il faut être prudents, là.

Donc, dans la loi, ce qu'on propose, c'est justement de faire en sorte qu'on soit doublement et triplement prudents. Mais aussi on veut s'assurer de quelle façon on va payer les infrastructures. Est-ce que l'entreprise — à quelle hauteur? — va être mise à contribution? Le gouvernement va participer de quelle façon? Les utilisateurs éventuels, dans l'entente... parce qu'elles sont secrètes, on ne le sait pas, O.K.?

Moi, j'ai posé la question là-dessus, le ministre nous a dit qu'il reviendrait avec le 44 millions. Ça représente 13 %. Et là on attend la réponse de son collègue, il va s'informer, il va nous revenir avec ça: De quelle façon ça a été calculé? Quels sont les critères qui ont été utilisés pour calculer ce 44 millions là? Le 1,2 million pour l'entretien, on parle de pas loin de 50 %, encore là aussi, là-dedans.

L'autre chose, M. le Président, je demanderais au ministre parce que le ministre, à plusieurs reprises, et c'est vrai... Le gouvernement, via, je vais prendre Investissement Québec, est propriétaire... actionnaire à 37 % dans la compagnie Stornoway pour le projet de diamants dans les monts Otish. On est propriétaires à... On est actionnaires à 37 %. Moi, j'aimerais savoir du ministre: Est-ce que ça veut dire qu'on paie encore là une partie du 44 millions? Je veux savoir comment ça marche, parce que, si on est actionnaires, on va être partenaires avec l'entreprise sur le 44 millions, on va être partenaires avec l'entreprise sur le 1,2 million d'entretien? Alors que... C'est peut-être correct, c'est peut-être normal, moi, je pose la question, mais en plus on paie le trois quarts de la facture et plus, parce que c'est 332 millions. Et j'avais posé la question: L'entente qui n'est pas publique — on demande qu'elle le soit — si ça coûte 400 millions, la route, c'est quoi qui est prévu? Est-ce que l'entreprise ou les entreprises vont payer une partie du dépassement des coûts? Est-ce que c'est prévu dans l'entente? Alors, c'est toutes ces questions-là, M. le Président, je sais que je n'avais plus grand temps, mais que j'adresse au ministre.

Et ça, c'est important d'avoir les réponses, M. le Président. Là, on est dans le comment, on n'est pas dans la... On est sortis de la forme, là. On est d'accord au développement, on est d'accord pour donner accès à la ressource. Comment on fait ça avec les partenaires?

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député d'Ungava. M. le ministre.

● (12 h 20) ●

M. Gignac: Bien, premièrement, je voudrais rassurer le député d'Ungava. Je pense que mon collègue ministre du Transport a rassuré l'Assemblée nationale aujourd'hui, là, au niveau des dépassements de coûts, quand on prend l'ensemble des infrastructures. Puis, dépassements de coûts, ce n'est pas les normes, là, tu sais. Donc, je veux dire, c'est... Premièrement, il faut que ça soit des très bons estimés qui soient faits par le ministère du Transport. Et évidemment, plus que les estimés sont bien faits, les calculs bien faits, moins qu'on a des chances d'avoir des dépassements de coûts, là. Tu sais, je pense qu'aujourd'hui le collègue ministre des Transports a soulevé ce sujet-là en Chambre et, je pense, a répondu avec autorité et grande compétence à cette question-là.

Donc, le point, c'est que, par rapport à la route des monts Otish, je l'ai expliqué que, dans le fond, Stornoway, c'est une première entreprise de contribution... qui va contribuer au financement de la route. Stornoway, on est actionnaires. On est actionnaires.

On va faire une distinction, puis, je pense, mon collègue député de Rousseau pourra mettre l'épaule à la roue, là. Si tu es actionnaire à 40 % d'une compagnie, ça, c'est ton actionnariat, là, tu sais. Tu es actionnaire. C'est une entreprise... ça va devenir la plus grosse mine de diamant au Canada, sauf erreur, et c'est heureux qu'on soit actionnaires. Donc, cette entreprise-là va faire des profits...

Et là mon point, c'est qu'il y a une dépense d'immobilisations, O.K., il y a une dépense d'immobilisations qui est faite pour son projet, et elle va payer pour... elle va amortir cette dépense-là, et, à même ses profits d'opération qu'elle va faire, elle va payer pour la route des monts Otish. Donc, c'est à même ses profits. Tu es actionnaire, mais c'est dans le but de faire des profits, donc une partie des... Ses profits vont être moindres. Je vais le dire autrement: ses profits sont moindres parce que, dans le fond, il se trouve à payer une partie de la route. Mais, s'il n'y a pas de route, il n'y a pas de profit, il n'y a pas de projet. Ça fait que, donc, dans ce sens-là, je pense que ce n'est pas une inquiétude de ma part.

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

M. Marceau: Oui. Merci, M. le Président. Quelques points que je voudrais signaler. La première, c'est que les investissements en infrastructures peuvent, à long terme, donner des fruits auxquels on n'avait pas pensé, c'est clair, O.K.? Il arrive, par exemple, qu'on construise une route et puis que, par chance, par bonheur, 20 ans plus tard, 30 ans plus tard, on se rende compte que ça a permis un développement important. Ça peut arriver. Maintenant, on ne va quand même pas, au Québec, dans l'état des finances dans lequel nous nous trouvons, avec les investissements massifs que nous faisons déjà en infrastructures... Je vous signale que nous battons aujourd'hui, en 2012, les records de tous les temps en termes de construction en infrastructures. On ne va pas se mettre, M. le Président, à établir le financement de nos projets d'infrastructures sur la base de perspectives possibles et de développements dans 15 ans, 20 ans, 25 ans.

Je suis désolé, M. le Président, là, mais, moi, ce n'est pas le genre de risque que j'ai le goût de prendre. Je suis désolé, là, je n'ai pas le goût de prendre ce genre de risque là. L'approche «build it and they will come», là, désolé, moi, je ne fonctionne pas de même. C'est clair que, si on construit, il se pourrait que, dans 20 ans, il y ait plus de développement, mais, moi, ce n'est pas sur cette base-là que je veux que les décisions se prennent au gouvernement du Québec. Alors, j'admets, là, que c'est une possibilité, mais, aujourd'hui, là, en 2012, avec l'état de nos finances publiques, je suis désolé, moi, je ne suis pas capable d'accepter ça. Donc, même si je suis ouvert à ce qui a été dit, je considère qu'un partage de coûts reflétant les avantages que ça procure aux entreprises privées, c'est fondamental et c'est nécessaire, quoi qu'il ait été dit.

Par ailleurs, pour revenir à cette idée qu'il y a des risques, là, je rappelle au ministre que, pas plus tard qu'en mai dernier, notre premier ministre avait annoncé le projet d'une usine de bouletage à Port-Cartier, et lequel est probablement d'ailleurs inclus dans l'étude de Secor qui a été rendue publique la semaine dernière, et puis qui, par ailleurs, on l'a appris, ne verra pas le jour, probablement. En tout cas, aux dernières nouvelles, il n'y a pas d'engagement que soit capable de prendre le porte-parole de l'entreprise.

Alors, regardez, là, il y a des risques, je pense que le ministre en conviendra avec moi aisément, et il conviendra aussi aisément avec moi qu'on ne peut pas asseoir des décisions aussi risquées que celle-là sur la possibilité d'un développement futur dans 15 ans, dans 20 ans, dans 25 ans. Je souhaite ce développement-là futur, mais on ne va pas prendre des décisions sur cette base-là, je ne peux pas croire, là, en 2012, avec l'état de nos finances publiques, M. le Président.

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

M. Gignac: Oui. Bien, j'apprécie que le député de Rousseau ait corrigé la fin de sa phrase, là, quand il a fait allusion au projet d'ArcelorMittal sur la Côte-Nord, parce que, sinon, je pense, j'étais pour demander à ce qu'il nous dépose des documents sur quoi qu'on se base pour dire que le projet ne se fera pas.

L'idée est la suivante: la compagnie a émis un communiqué de presse lorsqu'on l'a annoncé, au mois de mai, un projet de deux milliards, qu'il y avait 1,2 milliard, la mine, et un projet d'expansion de Port-Cartier. On travaille toujours sur cette base-là. La firme — évidemment, il y a de la volatilité dans les marchés, on comprend tous ça — actuellement, poursuit ses études techniques et autres. Et finalement je n'ai aucune indication à ce stade-ci que le projet est compromis.

Oui, il y a des délais, il y a des délais actuellement dans la décision de la compagnie avant que ça prenne forme, mais je n'ai aucunement, là... puis l'article, hier, disait qu'il y avait des délais, il ne disait pas que le projet serait compromis. Donc, quand on annonce, c'est parce que la firme s'est avancée. Maintenant, si jamais... J'apprécie qu'il a reformulé un petit peu différemment la fin de son intervention. Je ferme la parenthèse là-dessus.

Je réitère le fait que nous, à ce stade-ci... Puis je serais curieux, à un moment donné, d'offrir la parole à Me Giguère, avec l'autorisation de... la permission des députés de l'opposition, pour qu'on nous rafraîchisse un peu la mémoire sur tout le côté reddition de comptes des ententes qui vont se faire, cette Société du Plan Nord.

Vous savez, on crée une société, on nomme des gens, on délègue un certain pouvoir, mais là, s'il faut les tenir par la main pour tout, tout, tout qu'est-ce qu'ils vont faire, bien, je ne sais pas pourquoi qu'on créerait une société d'État, là, à un moment donné. Puis, il y a une portion reddition de comptes. On veut une certaine souplesse, et la Société du Plan Nord va accorder une certaine souplesse.

Donc, je comprends la position du député de Rousseau. Il sait très bien qu'on niche à la même enseigne sur le principe. Le premier ministre l'a mentionné, je l'ai mentionné, etc... Mais d'accepter un amendement qui va attacher jusqu'à la fin, là... Parce que là c'est un projet de loi, c'est dans une loi, là. Et tu ne changes pas une loi comme ça sur le coin de la table, là. Moi, je pense que, pour changer une loi, il faut l'amener ici, aller en commission. On sait la lourdeur que ça peut impliquer. Donc, moi, à ce stade-ci, je suis vraiment... j'ai de la difficulté, à ce stade-ci, de me faire convaincre qu'il faut absolument entrer ça dans la loi, parce qu'il y a d'autres articles qui prévoient de la reddition de comptes, de la transparence.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a autres interventions sur l'amendement déposé par M. le député de Rousseau? Je vous rappelle les temps de parole: 15 min 20 s au député de Chauveau; Mme la députée de Duplessis, 3 min 5 s; M. le député de Rousseau, 42 secondes et M. le député d'Ungava, une minute juste. Alors, M. le député.

M. Ferland: Alors, M. le Président, à ce moment-ci, je déposerais, parce que c'est un point important, un sous-amendement à l'article 47, qui se lirait comme suit:

L'amendement de l'article 47 est modifié par le remplacement des mots «à l'utilisation faite de l'infrastructure» par les mots «aux avantages que cette infrastructure procure aux entreprises privées».

Le Président (M. Pinard): Alors, nous allons faire des photocopies et nous allons distribuer le sous-amendement. Nous allons donc suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 29)

(Reprise à 12 h 32)

Le Président (M. Pinard): Alors, tous les collègues ayant reçu le sous-amendement de la part du député d'Ungava et critique officiel en matière de développement nordique, je vais demander au député de bien vouloir commenter le sous-amendement qui est déposé à cette commission. Et, pour ce faire, vous avez jusqu'à 20 minutes de temps de parole. Alors, M. le député.

M. Ferland: Merci, M. le Président. On comprend ici qu'à l'amendement précédent... mais celui est en lien direct, là... C'est important, c'est un élément important parce que pour... Et j'avais expliqué tout à l'heure brièvement, parce qu'il ne me restait pas beaucoup de temps, M. le Président... mais qu'à la base nous étions tout à fait favorables à donner accès à la ressource, à désenclaver certains territoires. On a donné plusieurs exemples. Même, il y a eu dans le dernier budget, là, des sommes d'argent réservées pour le prolongement de tronçons ferroviaires de Schefferville à Kuujuaq. Bon, on comprend qu'à ce moment-ci les représentants inuits ne sont pas nécessairement enclins ou prêts à donner leur accord à un désenclavement parce que... et avec raison qu'ils le mentionnent parce que... pour une raison bien simple. C'est qu'avant de désenclaver ils veulent avoir les infrastructures suffisantes pour accueillir soit les futurs travailleurs ou... Ça peut développer l'industrie touristique. Ils ne sont pas prêts, M. le Président, avec raison, pour des raisons valables, O.K.?

Donc, on a dit: Avant de procéder à un désenclavement, il faudrait que le gouvernement s'assure que les communautés inuites ont les infrastructures, puissent avoir les ressources financières, les ressources humaines nécessaires pour régler un certain nombre de problèmes, M. le Président, avant d'ouvrir, si on veut, «à large», ce territoire-là, leur territoire à l'entreprise, aux touristes ou peu importe. Ça, c'est une chose.

L'autre aspect, il est évident que, quand on descend un peu plus au Sud, le Québec se développe, là. Puis je l'ai mentionné tout à l'heure, de façon historique, ça a toujours été, quand on parle... Le député de Rouyn-Noranda, tout à l'heure, nous a donné un petit cours accéléré, 101, d'histoire ou, bon... O.K.? Tout à fait correct, c'est bon pour les gens qui nous

écoutent. C'est important parce que... pour que les gens comprennent bien qu'est-ce qu'on propose, où on veut aller, puis quelle est notre position puis quelle est surtout nous, notre vision des choses par rapport à la façon dont on va donner accès à la ressource et dans le comment... C'est là qu'on est, on n'est pas contre. On est dans le comment, et c'est là que nos visions s'éloignent un peu, nos chemins se séparent, si on veut. Et le ministre et le gouvernement l'ont très bien compris à l'heure actuelle, alors on est là, M. le Président.

Moi, j'ai posé une question tout à l'heure au ministre, mais il m'a ramené par rapport à l'excédent, si jamais ça excède les coûts de 332 millions — j'ai pris l'exemple de la route des monts Otish, ça peut être n'importe quel projet — parce que, quand on fait un estimé, là... Le ministre m'a ramené à la réponse du ministre des Transports ce matin au salon bleu. Mais elle a peut-être rassuré le ministre, parce qu'il est en symbiose, son monde, mais, moi, ça ne nous a pas rassurés de ce côté-ci, M. le Président, je peux vous le dire. Parce que, même si on me répond en disant... on nous répond: Soyez assurés que tous les éléments ont été prévus pour qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts, on va respecter, de façon rigoureuse, les estimés qui ont été faits et l'entente qu'on a convenue avec Sornoway.

Puis il y a d'autres projets peut-être qui s'en viennent, mais il n'y en a pas, d'entente. Les projets ne sont pas encore assez avancés. Sornoway, oui, mais, encore là, pas immédiatement, parce qu'il faut comprendre que c'est quand ils vont être en opération, ils vont être plus avancés. Ils ont encore des étapes à franchir avant de donner l'aval, leurs actionnaires ou la compagnie, avant de donner leur aval, dont... On est actionnaires à 37 %, le ministre l'a mentionné tantôt, j'avais posé la question.

Alors, M. le Président, par expérience, même les gens qui nous écoutent, ils savent très bien que, même si on a prévu l'imprévisible, même si on a fait le tour 20 fois plus... d'aucune, des prévisions budgétaires pour la construction d'une route — on ne nommera pas de route, n'importe quelle — ça se peut-u qu'il y ait un dépassement? La réponse, c'est: Oui. Est-ce que cela se peut? La réponse, c'est: Oui. Moi, je pense que, même si on a tout prévu, moi, la question est bien simple, c'est que, s'il y a un dépassement de coûts... de 332 millions qu'on a prévu puis ça en coûte 375 millions, M. le Président, pour toutes sortes de raisons... Parce que, quand on construit, on peut arriver, puis l'entrepreneur... Puis là on va arriver à des sections qu'il n'y avait pas... Ah, bien là, ça va coûter plus cher parce qu'on a un cap de roche qu'on n'avait pas prévu qu'il faut dynamiter, qu'il faut... Bon, et là, woups, là, il y a un marais, il faut contourner. Bon, vous voyez un peu?

Ils ont tout regardé ça. Parce qu'on a suivi le processus de l'étude qui a amené au tracé. Il y avait plusieurs options. Ça nous a tout été présenté bien avant le fameux plan sur 25 ans, O.K.? Ça nous avait tout été présenté, même au début des années 2000. Et là, quand on a commencé avec le ministère des Transports, avec le comité qu'on avait mis en place, dont j'étais, M. le Président, on nous a tout présenté ça. Là, on est arrivés à l'étape où... l'étude de faisabilité, l'estimé des coûts, 332 millions. On convient d'une entente avec Sornoway.

Mais, moi, M. le Président, j'aimerais que le ministre soit beaucoup plus précis que ça dans sa réponse. Moi, je veux savoir, dans l'entente... Et on l'a dit ce matin, M. le Président; nous avons dit, ce matin, M. le Président, que l'entente en tant que telle... Parce que l'entente avec le gouvernement, qui est redevable à la population, aux Québécois, aux Québécoises, nous, on pense que cette entente-là devrait être publique, devrait être connue. Parce que, si, dans l'entente, M. le Président, il n'y a rien qui est prévu, il n'y a pas une clause qui est prévue, c'est pour ça qu'on veut dans la loi resserrer un peu l'entonnoir. Pas pour attacher le ministre ou pour attacher le gouvernement, on ne veut pas s'attacher non plus, là, nous, parce qu'on sait très bien qu'il y aura un jour un rendez-vous démocratique où on devra... le gouvernement devra se présenter éventuellement devant les électeurs, puis ça se peut qu'il y ait un changement.

Alors, nous aussi, de ce côté-ci, là, quand on propose des choses, M. le Président, on n'est pas sur une autre planète, là. Nous, on est convaincus qu'on est capables de vivre avec ça. On est très à l'aise avec ça, avec ce qu'on propose. Et tout simplement on vient dire aux Québécois: Écoutez, regardez, les risques, là, on va les minimiser encore davantage, mais on le sait, qu'on va se tromper encore; on le sait, qu'il y a une marge d'erreur. On le sait, qu'on va avoir des surprises ou nous aurons des surprises, M. le Président, alors prévoyons dans la loi.

Alors, moi, j'aimerais que le ministre, M. le Président, dans l'entente, nous le dise. Moi, je demande à ce que l'entente... qu'on ait une copie de l'entente pour vraiment que, nous, de ce côté-ci... Puis, moi, je suis convaincu que c'est dans l'intérêt aussi du gouvernement actuel, parce que je suis convaincu qu'il y a plusieurs collègues du ministre, une bonne partie des collègues du ministre qui ne sont pas au courant de l'entente non plus, mais surtout, surtout, M. le Président, les payeurs de taxes, nos contribuables, ceux qui font en sorte que nous soyons ici pour les représenter, qui nous donnent ce privilège-là. Ils peuvent nous l'enlever facilement, M. le Président. Mais, moi, je pense que, quand on est transparents, quand on fait en sorte que les gens puissent prendre connaissance de ce qu'on a convenu comme entente, les gens sont assez brillants, M. le Président, pour être capables de comprendre et, à la limite, poser aussi des questions à nos représentants, à nous: Comment se fait-il... Aïe! C'est risqué, là, il n'y a rien de prévu.

Alors, moi, je demande au ministre, encore une fois, M. le Président, qu'il soit clair, qu'il réponde de façon claire: S'il y a un dépassement de coûts, est-ce qu'il y a une partie de l'entente qui prévoit cet élément-là? Et, si oui, de quelle façon ça va être partagé par l'entreprise et par le gouvernement, M. le Président? Je reviendrai après.

● (12 h 40) ●

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député d'Ungava. M. le ministre, est-ce que vous avez un commentaire à formuler sur les propos de votre critique officiel?

M. Gignac: À ce stade-ci, non, M. le Président. Je pense que je vais réserver, plus à la fin, quand le temps sera écoulé, ma réaction.

Je pense que le sous-amendement va faire juste compliquer la vie encore plus par rapport à l'amendement où j'éprouvais un malaise, parce qu'on y lit... le remplacement de «...l'utilisation faite de l'infrastructure» par «[les] avantages que cette infrastructure procure [...] entreprises privées». Ça fait que, là, je pense qu'on va embaucher quelques fonctionnaires,

certain, pour faire les calculs, c'est quoi, l'avantage que cette infrastructure-là procure aux entreprises privées. Donc, moi, mon point, c'est que... Je vais revenir parce que... Je vais rencontrer les gens du ministère du Transport pour discuter davantage de toute la négociation qui a eu lieu dans le cadre des monts Otish, et tout. Et je sais qu'il y a... C'est des gens qui, dans le fond, avec le ministre des Finances, établissent des calculs scientifiques. Donc, mon point, c'est: Je n'ose pas, là, aller trop en détail puis réagir aux propos du député d'Ungava. Je pense que je vais attendre, là, la fin des interventions.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Merci, M. le Président. Mon collègue de Rousseau a aussi des questions, des commentaires à faire. Juste pour être certain que j'ai bien compris le ministre: Est-ce que j'entends par sa réponse... Il y a deux volets: il attend à la fin de nos interventions pour nous donner sa réponse, mais, dans ce que je viens de comprendre, c'est qu'il consulterait ses collègues des Transports et même des Finances pour nous revenir avec un réponse sur la question que j'ai posée par rapport au dépassement de coûts, par rapport aux autres questions que j'avais posées, là, antérieurement, sur les critères qui ont permis d'établir le 44 millions sur le 332 millions. Mais, la dernière partie, la dernière question, là, elle est majeure. C'est que, s'il y a un dépassement de coûts, là, ce n'est pas clair. Alors, est-ce que j'ai compris que le ministre nous reviendrait là-dessus avec une réponse claire? Et aussi, concernant ma demande sur le fait de rendre publique l'entente... Parce que, moi, je pense que, quand notre gouvernement convient d'une entente sur les ressources qui appartiennent à tout le monde, parce qu'on parle de l'exploitation de nos ressources, même si c'est avec une compagnie privée...

On a l'exemple, ce matin, au salon bleu, M. le Président, de l'ancienne entente avec Alcan, là, Rio Tinto, par rapport au lock-out. Et là on réalise qu'il y a une partie de l'entente qui a été rendue publique, une partie. Et dans ce qu'on a vu, public, c'est que, dans l'entente, il était prévu que, s'il y avait lock-out, l'entreprise se voyait suspendre ses droits, là. Je ne veux pas rentrer dans les détails. Bon, c'est un exemple que je donne, M. le Président. Je ramène ça ici. Alors, si on a une entente... Pas «si», il y a eu une entente de signée, elle a été annoncée, j'étais présent à Chibougamau en août, l'été dernier, O.K.? Et moi, la question est simple: C'est que: S'il y a un dépassement de coûts, est-ce que, dans l'entente, c'est prévu? De quelle façon ces dépassements-là vont être partagés avec l'entreprise? Et est-ce que l'entente... Je demande à ce que l'entente soit rendue publique.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député d'Ungava, merci. Il vous restera un temps de parole de 9 min 2 s sur le sous-amendement. Oui, vous voulez prendre la parole tout de suite, monsieur?

M. Gignac: Peut-être juste en réaction, là...

Le Président (M. Pinard): Oui, vous avez...

M. Gignac: ...dépassement de coûts, je vais vérifier...

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Gignac: ...qu'est-ce qu'il en est. Je serais comme étonné qu'il y aurait une contribution supplémentaire de la compagnie. Je pense que c'est une contribution ferme de la compagnie. Je vais vérifier qu'en est-il par rapport à ça.

Deuxièmement, bien, tu sais, c'est... Comme ça a déjà été rendu public, là, tu sais, je peux peut-être déposer un communiqué de presse qui est déjà public, là, au niveau de la contribution de la compagnie. Et c'est clairement, là, que, dans le fond, on dit que, et je lis: «[L'entente prévoit] que la compagnie investira 44 millions en capital d'ici 2025 pour la construction de la route et, à partir de 2015, un montant de 1,2 million par année pour l'entretien de [...] nouveau tronçon.» O.K., là, moi, là, c'est clair, là, c'est public, là. Donc, on ne parle pas, là, de choses par en arrière, secrètes ou qu'on ne sait même pas comment qu'ils vont payer, là, c'est nommément dit: «...44 millions pour la construction [...] et, à partir de 2015, 1,2 million par année pour l'entretien de ce nouveau tronçon.» Puis, s'il y a d'autres minières qui se rajoutent et qui veulent l'utiliser, la route, bien il va falloir qu'ils payent. Donc, il y a des discussions actuellement avec mine... l'autre projet minier que j'ai... Matoush, que j'ai mentionné tantôt, et aussi je pense que c'est Mines Eastmain. Donc, il y aura de la transparence, M. le Président, là. On va savoir qu'est-ce qu'il en est.

Mais concernant l'autre point, c'est... Je pense qu'il y a des statistiques qui existent que... Vous savez, on fait souvent des grands états de dépassements à gauche puis à droite, mais, en réalité, je pense que mon collègue ministre des Transports a répondu à ça: sur 4 milliards de projets d'infrastructure, la portion de dépassement de coûts — je pense que ça l'a relativisé beaucoup à l'Assemblée nationale; je ne veux pas reprendre tous ses propos, là, mais ça a été plutôt clair — que ce n'est pas la norme, là.

Une voix: ...

M. Gignac: Oui, mais, tu sais, au nombre de chantiers qu'il y a, il peut arriver, par accident, qu'il y ait un dépassement de coûts, mais c'est surveillé de façon très, très, très sérieuse.

Puis dépassement de coûts, c'est quoi? Attends un peu. C'est dépassement par rapport à un estimé qui a été fait. Mais, tout à coup, en cours de route, le ministère du Transport, pour une raison x, y, z de sécurité ou je ne sais pas quoi, a décidé de changer les paramètres, donc ça coûte plus cher. Mais là, si c'est le gouvernement lui-même qui a décidé de changer les règles, donc c'est-u un dépassement de coûts? Ou c'est-u basé sur un estimé? Tu sais, je ne suis pas un linguiste,

là, moi, pour définir qu'est-ce qui est un dépassement de coûts, qu'est-ce qui ne l'est pas. Mais je pense que mon collègue du ministère des Transports avait vraiment vulgarisé ça beaucoup mieux que moi à l'Assemblée nationale aujourd'hui. Puis j'invite les gens d'aller écouter la période des questions à l'Assemblée nationale, évidemment, après avoir... tout en nous restant fidèles et nous revenir lorsqu'on va recommencer nos travaux plus tard aujourd'hui.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, il nous reste encore 10 minutes avant la suspension de nos travaux pour le dîner. Je serais prêt à reconnaître M. le député de Rousseau et également critique officiel de l'opposition en matière de finances publiques. Alors, M. le député.

M. Marceau: Merci, M. le Président. Je veux simplement faire un petit commentaire sur les propos que le ministre vient de tenir pour lui dire que, de mon côté, je ne suis vraiment pas rassuré par ce que... par la réponse qui a été fournie par le ministre des Transports ce matin. La fréquence à laquelle il y a des extras dans les contrats est très importante et très grande. Et on s'attendrait... Puis évidemment, pour que tout le monde le sache, les extras, évidemment, ce n'est pas l'objet... ce n'est pas l'objet d'appels d'offres, là. Les extras sont consentis à ceux qui avaient gagné l'appel d'offres initial. Or, on s'en doute bien, il est plus facile de gagner en appel d'offres si on sous-estime les coûts, puis, par la suite, on va rechercher les montants qu'on avait sous-estimés par des extras. Enfin, écoutez, on ne va pas faire un grand débat là-dessus, mais je dirai simplement que je ne suis pas complètement rassuré.

Le Président (M. Pinard): Vous allez convenir tous ensemble qu'on pourrait en discuter de longues, longues, longues heures.

M. Marceau: Voilà.

Le Président (M. Pinard): Alors...

M. Marceau: Alors, je vais revenir...

Le Président (M. Pinard): S'il vous plaît.

● (12 h 50) ●

M. Marceau: ...au sous-amendement qui nous intéresse, M. le Président. La première des choses, le sous-amendement, que mon collègue d'Ungava a déposé, visait à rassurer le sous-ministre, M. Sauvé, qui avait exprimé, la semaine dernière, certaines... des réserves quant à la formulation du deuxième alinéa de l'amendement. Le deuxième alinéa de l'amendement disait que le partage de coûts devait correspondre à l'utilisation faite de l'infrastructure. Et le sous-ministre avait laissé sous-entendre que c'était trop précis, que c'était trop pointilleux et que... Puis je me rappelle très bien, là, le sous-ministre avait dit ça, parce qu'il disait: Comment on va mesurer l'utilisation?, puis l'utilisation pourrait être une mauvaise mesure des avantages que ça implique pour l'entreprise. Alors, bref, je vous ressortirai les galées si vous voulez, M. le Président, mais vous allez voir que le sous-ministre avait des réserves.

Alors, nous, on s'est dit: On va aider le ministre à accepter notre amendement. On va le sous-amender de façon à retirer les parties irritantes de l'amendement, puis là on va réécrire l'amendement de manière à ce que ce soit plus intéressant. Et, moi, je pense que la formulation qu'on a incorporée dans le sous-amendement est très, très générale. Je vais vous lire comment... je vais vous lire le deuxième alinéa de l'amendement ou de l'article, là, ce qui deviendrait le troisième alinéa de l'article. Ça se lirait comme suit. Une fois sous-amendé, ça se lirait: «Ce partage entre le gouvernement du Québec ou tout organisme ou entreprise qui en relève et les entreprises privées doit correspondre aux avantages que cette infrastructure procure aux entreprises privées.» Et les avantages pourraient découler de l'utilisation directe, mais ça pourrait découler de l'utilisation indirecte, ça pourrait découler de... enfin, il y aurait plein de chemins par lesquels l'entreprise pourrait obtenir des avantages. Alors, simplement, là, je voulais réitérer le fait que nous déposons ce sous-amendement afin de rassurer le sous-ministre. Bon, ça, c'est la première des choses.

Deuxièmement, je voudrais revenir à l'entente sur la route des monts Otish, puisque c'est celle qui nous a inspirés, M. le Président, hein? Il faut s'entendre, là, c'est cette entente-là, qui a été signée l'été dernier, qui nous a inspirés. Évidemment, nous n'en connaissons pas tous les détails. Mon collègue a ici demandé à ce que nous en sachions plus, que cette entente soit rendue publique, et le ministre nous a dit: Oui, bien, vous savez pas mal tout ce qu'il y a à savoir. Écoutez, je ne suis pas complètement convaincu de ça non plus.

Et je vous donne un exemple de choses que nous ne savons pas puis qui circulent, une information qui circule, mais pour laquelle nous n'avons jamais eu de confirmation. Cette information, c'est qu'il n'est pas clair du tout que le calendrier des paiements de 4,4 millions par année puis de 1,2 million par année pour l'entretien, que ce calendrier de paiements là n'est pas conditionnel à un certain nombre d'événements. Par exemple, moi, j'ai entendu dire que les paiements ne seraient pas faits si la mine n'était pas en exploitation. J'aimerais bien savoir ce qu'il en est, là. Est-ce qu'il est vrai, M. le ministre, que les paiements ne seront faits que si la mine est en exploitation? Première question.

Et j'en ai 10 autres, questions comme ça, M. le Président, là. Et ce que mon collègue d'Ungava demande, c'est que ce soit public de manière à ce que nous ne passions pas le reste de la séance à poser des questions sur cette entente-là. On voudrait simplement la voir, comme ça on constatera le contenu et puis on arrêtera de poser des questions là-dessus. Mais encore une fois, nous, c'est ce qui nous inspire, là, ici, dans notre amendement et notre sous-amendement. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de Rousseau. Alors, M. le ministre des Ressources naturelles.

M. Gignac: Bien, écoutez, moi, c'est certain qu'à ce moment-ci j'ai dit que je voulais peut-être intervenir à la fin, là, lorsque toutes les interventions de l'opposition seraient faites par rapport à ce sous-amendement là. Je pense qu'on drille juste un peu plus loin que l'amendement pour lequel j'avais un inconfort. Si j'avais la permission des députés de l'opposition, j'aurais invité peut-être Me Giguère pour tout le côté reddition de comptes, transparence. J'avais offert la possibilité, pour le bénéfice des gens qui nous regardent, nous écoutent, que, quand il va y avoir des prises de décision qui vont être faites par cette société d'État là... parce qu'on ne veut pas les infantiliser, pour utiliser une expression qui est devenue à la mode récemment. Donc, on crée une société d'État, on veut que ce soit un petit peu autonome, là, mais on veut que ces gens-là rendent des comptes. Donc là le Nord, c'est grand, 1,2 million de kilomètres carrés, deux fois le territoire de la France, il va s'en faire, des affaires. Donc, moi, mon point, c'est que: Est-ce qu'il faut tout, tout, tout encadrer ou laisser une certaine marge de manoeuvre avec une bonne reddition de comptes, une belle transparence?

Puis, pour le bénéfice des députés à la fois de notre côté ministériel ou du côté de l'opposition, les gens qui nous regardent, je serais curieux de l'entendre un peu, avec la permission des députés de l'opposition. Et à notre retour, à 3 heures, on pourra entrer un peu plus dans les détails par rapport à l'entente des monts Otish. Peut-être Me Giguère, s'il y a des articles qui peuvent nous éclairer.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous êtes... Il y a un consensus pour entendre Me Isabelle Giguère? Alors, Me Giguère.

Mme Giguère (Isabelle): Vous me permettez, dans un premier temps, de vous rappeler l'amendement qu'on a adopté... que vous avez adopté, pardon, à l'article 47, quand on disait, au deuxième alinéa: «La société peut convenir avec l'autorisation du gouvernement...» Alors, on a ajouté ça la semaine passée justement pour venir un peu encadrer la société dans la détermination de la contribution.

Ensuite, je vous référerai à l'article 57 tel qu'il est proposé, alors, évidemment, les états financiers, le rapport des activités qui sera déposé à l'Assemblée nationale puis le VG, encore là, qui va pouvoir venir intervenir et s'assurer que tout est conforme. On est toujours dans la même reddition de comptes.

Le Président (M. Pinard): Oui, une dernière question. Par la suite, nous allons reprendre nos activités à 15 heures. Alors, M. le député de Rousseau, est-ce que vous préférez la poser immédiatement ou si vous voulez revenir cet après-midi, à 3 heures?

M. Marceau: Je pense ce serait mieux de revenir parce que ça va être un long débat... bien, «un long débat», ça va être un débat.

Le Président (M. Pinard): Ça va être long.

Alors, je suspends donc nos travaux à 15 heures, cet après-midi, en cette même salle. Je vous avise que la salle sera sécurisée. D'accord? Merci et bon appétit à tous.

(Suspension de la séance à 12 h 57)

(Reprise à 15 h 23)

Le Président (M. Pinard): Alors, bonjour, chers collègues. Bon après-midi à vous tous. Alors, je déclare la séance de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles ouverte. Je demande à toutes les personnes dans cette salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de votre téléphone cellulaire.

Je vous rappelle que le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 27, Loi sur la Société du Plan Nord. Lors de la suspension de nos travaux tout à l'heure, nous en étions à l'étude du sous-amendement du député d'Ungava à l'article... à l'amendement qui était à l'article 47, c'est ça, à l'article 47 du projet de loi. Donc, le temps de parole sur le sous-amendement à l'article 47 qui a été déposé par le député d'Ungava: alors, au député d'Ungava, il vous reste neuf minutes; au député de Rousseau, un temps de 14 min 40 s; à Mme la députée de Duplessis, un temps de 20 minutes; et au député de Chauveau, un temps de 20 minutes; tous les députés ministériels, également un temps de 20 minutes.

Alors, je serais prêt à reconnaître... Est-ce que quelqu'un veut prendre la parole? Oui? Alors, M. le député de Rousseau, oui.

M. Marceau: Bien, on en était aux suites à donner à l'intervention de Me Giguère, M. le Président, vous vous en rappellerez.

Le Président (M. Pinard): Oui. Et voulez-vous me résumer un petit peu?

M. Marceau: Bien, écoutez, je n'oserais pas résumer et synthétiser tout ce que Me Giguère a dit, mais essentiellement elle nous a rappelé les processus de reddition de comptes qui sont prévus au projet de loi.

Le Président (M. Pinard): En vertu de la Loi sur la gouvernance?

M. Marceau: Non, non, non.

Le Président (M. Pinard): Non?

M. Marceau: Tout simplement ce qui est prévu dans le projet de loi en tant que tel.

Le Président (M. Pinard): O.K.

M. Marceau: Et là on en était au moment où j'allais poser des questions à Me Giguère, lorsque nous avons suspendu. Ça vous va?

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Marceau: Donc, je suis prêt à poser mes questions.

Le Président (M. Pinard): Allez-y.

M. Marceau: O.K. Mais, en fait, c'est très simple. Moi, je peux... je conviens qu'il y a dans le projet de loi des mécanismes de reddition de comptes, mais la difficulté, c'est que, lorsqu'une entente est signée avec un partenaire privé, une entente qui prévoit un partage de coûts, une fois qu'elle est signée, c'est très difficile de retourner en arrière. Évidemment, les mécanismes de reddition de comptes nous permettront d'apprendre ce qui a été décidé puis ce qui a été fait, mais ça ne nous permettra pas de corriger la situation, alors que, moi, ce que moi et puis ce que mes collègues on a en tête, c'est d'introduire dans la loi des moyens qui vont faire en sorte qu'on ne se retrouvera pas devant le fait accompli, devant une entente qui ne nous convient pas. C'est tout ce que je voulais ajouter à ce que vous aviez dit, là, Me Giguère.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député de Rousseau. Alors, est-ce qu'il y a un commentaire, M. le ministre?

M. Gignac: Non.

Le Président (M. Pinard): Non?

M. Gignac: Moi, je pense que le député de Rousseau a droit à son opinion. À moins que Me Giguère trouvait... Il y a peut-être un supplément que Me Giguère...

Le Président (M. Pinard): À moins que...

M. Gignac: Ah! Me Giguère souhaiterait ajouter un supplément.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, on va régler la question pour l'après-midi, là, si vous êtes d'accord. Vous me permettez que je cède la parole à Me Giguère lorsqu'il sera opportun de lui céder la parole?

M. Gignac: Oui.

Le Président (M. Pinard): J'ai un consensus?

Des voix: Oui.

Le Président (M. Pinard): Oui. Me Giguère... Me Isabelle Giguère, légiste au ministère des Ressources naturelles. Me Giguère, s'il vous plaît.

Mme Giguère (Isabelle): Merci. Je voudrais juste préciser qu'effectivement pour... après la signature, c'est la reddition de comptes, donc les activités... qui va être déposée à l'Assemblée nationale. Pour ce qui est préalablement à la signature, c'est l'autorisation du gouvernement. Je voulais juste qu'on cerne bien. Merci.

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

M. Marceau: C'est parfait, M. le Président. Je comprends exactement la même chose, enfin, je crois comprendre correctement ce que Me Giguère nous dit et... Bien, écoutez, ça ne change pas le fait que nous croyons qu'il est pertinent d'introduire dans le projet de loi l'objectif d'un partage des coûts, et j'aimerais... Écoutez, je vais juste réitérer, répéter la question que j'avais posée ce matin quant aux politiques d'encadrement de la gestion des risques, là: Est-ce que véritablement ces politiques-là permettent de... enfin, nous donnent une assurance qu'un partage de coûts sera effectivement fait lorsque de nouvelles infrastructures seront mises en place? Alors, je repose la question parce qu'on devait vérifier, donc j'attends la réponse, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. M. le ministre.

M. Gignac: Mais oui. Je pense que je l'ai dit d'entrée de jeu, cet avant-midi, que c'était... ce n'est pas pour rien qu'on l'a mis à l'article 57, hein? La société peut convenir avec...

Une voix: 47.

M. Gignac: ... — 47 — avec l'approbation du gouvernement du versement d'une contribution pour le financement de l'infrastructure. C'est comme on donne le pouvoir parce qu'évidemment, quand on parle de projets sur le territoire du Plan Nord, bien, on va ouvrir le territoire mais, clairement, au début, c'est... les entreprises minières évidemment vont en bénéficier. Donc, c'est le cas, là. Regardez, je pense que je pourrais peut-être donner de l'information supplémentaire avec l'accord... puis je pense que ça a été souhaité de nos collègues de l'opposition, plus d'information sur le dossier de Stornoway, là, donc, et de la route des monts Otish. Peut-être juste demander un petit peu l'attention et je vais donner plus d'information, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. M. le député d'Ungava et critique officiel en matière de développement nordique.

M. Ferland: Merci, M. le Président. On avait, quand on s'est quittés avant-midi pour, bien entendu, partager un repas copieux... et j'avais posé la question au ministre, mais ce que j'avais compris, c'est qu'il nous reviendrait, mais j'avais compris que ça ne serait pas cet après-midi, là, nécessairement, par rapport aux dépassements de coûts, O.K.

Le Président (M. Pinard): Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît?

● (15 h 30) ●

M. Ferland: Oui, oui. Je n'avais pas vu que le ministre était... Non, j'avais posé la question à midi sur... Parce que mon collègue de Rousseau a parlé de gestion de risques, a parlé... Moi, j'avais ajouté aussi à cet aspect-là, parce que, peu importe le projet, quand on parle de gestion des risques ou d'essayer de prévoir, si on veut, l'imprévisible, c'est un peu le but de l'exercice quand on fait ces choses-là. Donc, même si on prévoit l'imprévisible, il y a toujours une partie de surprise qui se traduit plus souvent qu'autrement par des dépassements de coûts lorsque, dans... On avait donné... on a pris l'exemple de la route des monts Otish puis de l'entente avec Stornoway. On pourrait prendre plein d'autres exemples au niveau... Ça peut être une étude de faisabilité, ça peut être une étude... Il peut y avoir des dépassements de coûts, tu sais, qu'on... Et ça, c'est, sur 10, là, neuf fois plutôt qu'une, O.K.? Donc, la question que j'avais posée... et le ministre m'avait répondu par un peu la... ou avait essayé de nous rassurer par sa réponse.

Le Président (M. Pinard): Excusez. Excusez-moi, là. Est-ce que vous pourriez peut-être diminuer quelque peu le nombre de décibels? Parce qu'actuellement, là, les propos du député d'Ungava sont enregistrés, et j'apprécierais qu'on ne lise que les propos du député d'Ungava. Merci beaucoup.

M. Ferland: Merci, M. le Président. Je constate que, de l'autre côté, il est en train de se former un petit... un autre parti politique. Ils sont trois, là, dans le même groupe, mais...

Le Président (M. Pinard): C'est un minimum de 12.

M. Ferland: Mais je dois sûrement me tromper, M. le Président. Ce n'est sûrement pas ça.

Le Président (M. Pinard): Le règlement de l'Assemblée nationale prévoit 12 députés...

M. Ferland: O.K., 12 députés.

Le Président (M. Pinard): ...20 %.

M. Ferland: Ils sont en recrutement, d'ailleurs. O.K., bon. C'est ce que je comprends. Alors, M. le Président, ce que je mentionnais tout à l'heure, ce que j'avais demandé au ministre avant de quitter pour le dîner... puis la réponse n'a pas été pour moi, là, satisfaisante, parce que, quand on me dit que le ministre des Transports nous a dit que tout serait fait avec rigueur puis que tous les moyens seraient pris pour qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts... Je comprends tout ça, ça, je... Puis, je suis convaincu, c'est ce que le gouvernement va faire. Les ministères, leurs fonctionnaires vont s'assurer qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts.

Mais malheureusement, M. le Président, l'expérience nous dicte la prudence. La prudence, ça veut dire que, quand on est à l'analyse d'un projet de loi pour s'assurer que ces mécanismes-là puis tout sera fait en fonction de, dans ce cas-ci, qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts, bien je pense qu'il faut déjà, dans la loi, essayer de baliser le plus possible sans écrire... Ce n'est pas un règlement. Même mon collègue de Rousseau a fait des propositions très intéressantes, et j'ai senti même de la part du ministre une réaction l'autre côté. Il attend la fin pour nous donner un peu sa réponse finale par rapport au sous-amendement.

Mais je reviens sur ma question, parce que vous comprendrez qu'à l'intérieur de l'entente qui a été convenue avec l'entreprise... Il y en a une foule, d'ententes comme ça. Ça peut être Hydro-Québec, qui est une société d'État, qui appartient à qui, M. le Président? Qui appartient à tous les Québécois et Québécoises. Le gouvernement est le représentant et, quand

il signe une entente, il le fait au nom des Québécois et Québécoises. Donc, moi, je pense que ça serait tout à fait normal, tout à fait normal que ce qui est dans cette entente-là soit connu, qu'on soit transparents pour que les Québécois et Québécoises soient en mesure de juger par eux-mêmes de la... pas la capacité mais l'entente elle-même par rapport à un dépassement de coûts s'il y en a un. Est-ce qu'on a prévu quelque chose? C'est ça, ma question. Parce que, si ce n'est pas 332 millions, si c'est 400 millions...

Et l'autre question que j'avais posée, parce que, tant qu'à y être, on va y aller en blocs, j'avais demandé... Parce qu'on sait maintenant et depuis un bon moment que le gouvernement est actionnaire à 37 % dans l'entreprise... avec Stornoway pour la mine de diamant, projet... dans les monts Otish. 37 %. Est-ce que ça veut dire, M. le Président, à ce moment-là que, lorsqu'on prend le 44 millions que la compagnie va éventuellement payer au gouvernement, là, en argent, en capital pour sa participation à elle... Mais, si on est partenaires à 37 %, on va payer déjà... c'est 13 %, donc, si on fait le calcul, on va payer déjà 87 % de la route, même si on nous dit qu'il y aura d'autres partenaires éventuellement qui vont s'ajouter à ça, et on comprend, M. le Président.

Pour les gens qui nous écoutent, là, je veux être bien clair, on comprend très bien que cette route-là va servir à d'autres usagers que les minières elles-mêmes, et ça, on comprend très bien. Moi, je me rappelle, dès le début, m'être prononcé là-dessus, m'être adressé même aux entreprises minières elles-mêmes, et il y a un projet de parc qui est, à toutes fins pratiques, là, terminé, même l'étude du tracé avait été faite en fonction de ce parc-là. Donc, il y aura d'autres utilisateurs. Je pense que le sous-ministre l'a mentionné également à quelques reprises, donc on parle d'une route multiressources... Sauf que, là, on a un seul partenaire qui va payer 44 millions, la balance, c'est tout le gouvernement, mais en vue qu'il y ait plus... d'autres utilisateurs que juste les minières. Mais on est actionnaires à 37 %, donc 37 %, mettons 40 %, sur 44 millions, ça veut-u dire qu'on va payer 37 % du 44 millions? Ça, c'était l'autre question que j'avais posée. Donc, deux volets, M. le Président. J'aimerais avoir une réponse là-dessus. Pour les gens qui nous écoutent, il faut que ça soit clair.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député d'Ungava. Il vous restera un temps de parole de trois minutes. M. le ministre.

M. Gignac: Les questions sont claires, je pense que les réponses vont l'être. Premièrement, il n'y a rien de prévu s'il y a des excédents de coûts, en tout cas, on se comprend. Donc, il y a une entente ferme avec Stornoway. Le coût a été évoqué publiquement, donc pour le 333 millions, là, pour le coût du prolongement de la route, on parle de 243 kilomètres, ça revient à peu près à 1,2 million du kilomètre, O.K., c'est à peu près ça, le coût. Donc, la firme va payer. Et, s'il y avait un quelconque dépassement de coûts, ça ne change pas les choses.

L'histoire du dépassement des coûts, premièrement, là, je pense, c'est... Soyons clairs, là, si tu prends l'ensemble des projets au Québec dans le secteur... Parce que, des fois, certains vont tout à coup prendre des cas précis pour parler de dépassement, là, ou d'excédent. Est-ce que c'est dépassement de coûts ou excédent? Là, on pourrait en discuter. Mais, je vous dirais, la très grande majorité des projets, O.K., d'infrastructures sont à l'intérieur de 2 %, tu sais, plus ou moins 2 % par rapport aux estimés.

Vous savez, on est sur le territoire du Nord, il y a des... ou qu'on soit dans le Sud, à un moment donné, le ministère des Transports dit: O.K., on met un budget de tant. Mais c'est l'appel d'offres... quand tu vas ouvrir les appels d'offres, que tu vas savoir finalement c'est quoi, là. Donc, est-ce que c'est par rapport à ce qui a été budgété ou c'est par rapport à l'appel d'offres? Parce que c'est quand c'est l'appel d'offres... Ça fait que, là, à ce moment-là, moi, les histoires de dépassements de coûts versus excédent, là, c'est bien beau faire les budgets, mais, quand arrivent des appels d'offres, c'est là que tu le sais, c'est... et à la fin si, dans le fond, ça a été par rapport à l'appel d'offres. Si le gouvernement, pour une raison quelconque, demande ci, ça, ça... Comme, là, actuellement, la route des monts Otish, là, c'est prévu qu'elle va être une route gravelée à deux voies, c'est marqué, «gravelée à deux voies». Je ne pense que ça va être demain la veille qu'elle va être asphaltée, là. On se comprend, tu sais, c'est gravelé deux voies, là, ça fait que, donc, les coûts sont établis. S'il arrivait, pour une raison quelconque, que le ministère du Transport change d'idée ou qu'il y a des surprises, parce que, là, on s'en va dans le Nord, puis il y a bien des affaires qu'il peut y avoir...

Mais le point, c'est une entente ferme avec Stornoway, donc soyons clairs, Stornoway contribue 44 millions sur 10 ans, et ça, ça équivaut à peu près à 183 000 \$ du kilomètre, O.K., Stornoway. Quand tu calcules le 44 millions puis le nombre de kilomètres, parce qu'eux autres, ils sont au bout de la route, donc ça revient à peu près à 183 000 \$ du kilomètre, c'est environ 15 %.

L'objectif du gouvernement... Puis je pense qu'on va utiliser une carte pour que les gens qui nous suivent comprennent de quoi qu'on parle. On parle de cette route-là, M. le Président, qui est au nord de Chibougamau. Donc, vous avez le lac Mistassini ici, là, donc on parle de 243 kilomètres, là, qui montent jusqu'ici, et la mine de diamant est à l'autre bout. On ne sera pas très loin de la route est-ouest, là, Transtaïga, qui existe déjà, là. C'est une route qui existe déjà, donc, parce qu'il y a déjà une route qui existe déjà à l'autre bout, est-ouest, O.K. On parle de Radisson qui va jusque-là, là. L'objectif du gouvernement, c'est d'avoir 50 % de cette route-là, la 167, qui va être payé par des entreprises minières. Pourquoi? Parce que ça sera dans... avec la vision du député de Chambly qui voit le Plan Nord qui va se développer beaucoup. Il a parlé des milliards qui s'en venaient éventuellement. C'est moins de 100 kilomètres, là. C'est moins de 100 kilomètres pour aller rejoindre la route est-ouest, là.

● (15 h 40) ●

Une voix: Transtaïga.

M. Gignac: Transtaïga, que le député de d'Ungava connaît très bien. Donc, l'idée est la suivante: on a établi à 50 % notre objectif.

Le Président (M. Pinard): La Transtaïga, là, elle va où? D'où à où?

M. Gignac: Elle part de... M. le sous-ministre peut peut-être l'indiquer, mais on parle de Radisson puis on s'en va pas loin de... c'est LG 4, là. Donc, on part du début — c'est tout le développement de la Baie-James — on parle de Radisson puis on s'en va jusqu'à LG 4. Donc, c'est une route qui existe déjà, la est-ouest. Elle est là, là. Elle n'est pas à construire, elle est là, est-ouest en gravier. Donc, la 167 qui va se construire, 243 kilomètres, on va être rendus bientôt à moins de 100 kilomètres. Ça fait qu'éventuellement, dans une autre phase, on va aller rejoindre la route.

Le Président (M. Pinard): ...attaché.

M. Gignac: C'est ça. Puis là on rattache. Là, on fait une boucle.

Le Président (M. Pinard): Une boucle.

M. Gignac: Et donc le gouvernement a décidé, notre objectif, que 50 % de la route 167 devrait être financé par des contributions minières. O.K. — ça, c'est notre objectif — parce qu'il y a une route à l'autre bout. Et, en plus, c'est un parc. Il y a un parc, là, le parc Albanel... Il y a un parc. Ici, il y a d'autres... Oui, il faut que je prononce Témiscamie, donc il y a un parc ici également, là. Donc, on s'est dit, il y a un parc là, il y a un potentiel touristique, il y a en plus une route est-ouest qui existe déjà. Je pense que 50 % de ce 300 quelques millions là qui devrait être financé par le secteur privé, les minières, c'est un objectif réaliste.

Donc, on a attaché le financement pour 44 millions ferme avec Stornoway, O.K., et ça, c'est pour la construction, donc ça équivaut à peu près à 13 %, 183, et ils vont contribuer 1,2 million par année. En fait, au niveau de l'entretien, là, c'est l'équivalent de quoi? Pas loin de 5 000 \$ du kilomètre, puis ça coûte environ 10 000 \$ du kilomètre, l'entretien par année. Donc, finalement, ils en paient la moitié, eux autres.

Là, on a des discussions avec d'autres joueurs, parce que, là, il y a d'autres minières. Il y a la compagnie Ressources Strateco, c'est Matoush, ça, c'est de l'uranium, mine d'uranium. Il y a d'autres projets. Il y a Eastmain, qui est une mine d'or, mais ils ne sont pas aussi avancés dans les discussions. Mais là on ouvre le territoire. Puis ce n'est pas qu'on s'en va à nulle part, on s'en va rejoindre éventuellement une route est-ouest, O.K., qui va faire la boucle, comme je l'ai expliqué. Donc, 50 %. Notre objectif, c'est que 50 % de ce projet-là soit financé par le privé. Pourquoi? Parce qu'il y a du multiusage, un parc, en passant, donc on ouvre aussi, il y a le côté foresterie, mais on va aller rejoindre est-ouest. Donc, c'est pour ça qu'on a fixé à 50 %.

Il y a déjà 13 % qui est attaché avec Stornoway. Il y a donc des discussions avec d'autres qui vont... Voici c'est quoi, notre objectif: c'est 50 % sur la construction qui sera payé par les minières puis 100 % pour l'entretien pour les usagers. Exemple: si Ressources Strateco est à 70 kilomètres, alors que Stornoway est à 243 kilomètres, tu sais, je pense que ça ne prendra pas un doctorat en économie — puis je n'en ai pas, de doctorat en économie, M. le Président — pour savoir que probablement ça va leur coûter moins cher, parce que, tu sais, ils roulent sur 70 kilomètres, ils ne roulent pas sur 200 kilomètres. Puis peut-être que les gens ne le savent pas, là, mais Ressources Strateco, savez-vous comment ça leur coûte actuellement, là, pour l'entretien de leur route d'hiver, parce que, là, il faut... C'est un bon 700 000 \$ actuellement. Ça leur coûte 700 000 \$ à 800 000 \$ par année parce qu'ils ont une route d'hiver qu'ils s'occupent eux autres mêmes. Ça fait que, dans le fond, eux autres, il faut qu'ils paient, là. Donc, s'ils n'ont pas cette dépense-là à faire, parce que la route va exister, bien c'est bien normal qu'ils contribuent.

Donc, pour l'entretien, c'est sûr. Mais aussi c'est prévu que les utilisateurs qui vont s'y joindre vont payer aussi pour la construction. Mais, au début... parce qu'il faut que ça parte, là, tu sais, il faut que ça parte, sinon, le gouvernement, qu'est-ce qu'il fait? Il reste assis sur les lignes de côté, il attend pendant cinq ans, 10 ans, O.K., mais là les prix peuvent varier, et là tout le monde se regarde. Les minières attendent voir si le gouvernement va faire de quoi. Nous autres, on attend si les minières vont faire de quoi. Il n'y a rien qui bouge.

Ça fait que, là, il y avait un projet sérieux très avancé, rentable, Stornoway. Puis ça adonne bien, s'ils font de l'argent, Stornoway, il va en venir dans nos poches, hein? Pas loin de 40 % d'actionnariat, ça fait qu'on ne nous blâmera pas, cette fois-ci, d'être propriétaires de ressources. Je pense que l'opposition, dans le débat qu'on a actuellement, souhaite qu'on soit davantage propriétaires des ressources. Très bonne nouvelle, on n'est pas loin, actionnaires de 40 % de cette mine-là du côté du diamant.

Mais, grosso modo, c'est les balises. Je pense que j'en ai dit beaucoup plus, O.K., que... parce que, je pense, on... oui, communiqué de presse, il y a... Ce n'est pas une entente secrète, cette histoire-là, là. Ça a été dit que Stornoway paierait 44 millions puis 1,2 million par année. Ça fait qu'on le dit, mais, pour le débat qu'on a actuellement, je trouvais ça intéressant que les gens savent pourquoi, là, comment ça se calcule, tout ça. Ça fait que notre objectif, c'est que 50 % soit payé par les minières, parce qu'il y a d'autres vocations, et surtout il y a une route est-ouest, là, un peu plus haut, puis tout ça va se relier au réseau routier. Puis là ça deviendrait, selon nous, déraisonnable d'exiger que 100 % soit payé par le privé, puis surtout on ne va pas demander 100 % à Stornoway, là. Il n'y en aurait juste pas, de projet minier, là, tu sais, je veux dire, tu ne peux pas demander 100 % à Stornoway. On ne pouvait pas demander à Stornoway de payer 333 millions parce qu'ils ont la «bad luck» d'être au bout de la route, puis c'est eux autres qui vont tout la payer. Ça ne marche pas, là, tu sais, on ne peut pas fonctionner comme ça.

Donc, nous, on trouve que c'est une décision sage qui est rentable, payante pour le Québec, et ça ouvre tout un territoire, le fait qu'éventuellement il va y avoir cette boucle-là qui s'en vient. L'Abitibi, là, je ne suis pas le curé Labelle, O.K., mais je pense que, le curé Labelle, ça a ouvert l'Abitibi, puis l'idée, c'est que... C'est un travail de moine que je fais

actuellement, M. le Président. C'est un travail de moine qu'on fait actuellement, et mon point, c'est qu'on va ouvrir tout un territoire grâce éventuellement à cette boucle-là qui va se créer, M. le Président. Évidemment, je n'ai pas le tour de taille du curé Labelle, on l'aura bien compris, même si mon épouse fait d'excellents beignes, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Comme je l'ai mentionné, M. le ministre, je suis toujours en attente d'une douzaine complète, et, si possible, assortie.

M. Gignac: Si nos travaux progressent bien, on me laisse sous-entendre qu'on pourrait avoir des beignes. Il faut que les travaux progressent davantage.

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

M. Gignac: On m'accuserait peut-être de soudoyer, donc je vais choisir mes mots.

Le Président (M. Pinard): Je vais les rapporter au commissaire sur le lobby. Oui?

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

Le Président (M. Pinard): Sur une question de règlement, oui.

M. Ferland: Avant de reprendre ça... l'article 214... parce que le ministre... qui dit que, lorsqu'un ministre cite même en partie un document, tout député peut lui demander de le déposer immédiatement. Alors, tout à l'heure, le ministre a fait référence à un document où il était inscrit — puis il l'a dit lui-même — que cette route-là va être gravelée à deux voies. C'était écrit dans un des documents qu'il a cités. Je ne sais pas lequel. Mais, à ce moment-là, je demanderais: Est-ce que ça peut être déposé à ce moment-là? C'est peut-être...

M. Gignac: Ça va me faire plaisir, M. le Président, d'autant plus que c'était dans le communiqué. C'était écrit dans le communiqué, donc ça ne me dérange pas de rendre public ce qui est déjà public, là, c'est-à-dire c'était marqué que c'était une route gravelée à deux voies. Donc, je dépose le document, M. le Président.

Document déposé

Le Président (M. Pinard): On accepte le dépôt, bien entendu. Merci, on va faire des photocopies et on va vous le remettre.

M. Ferland: ...en même temps, parce que l'autre document, la carte, est-ce qu'on peut en avoir aussi une copie pour les gens, de la carte?

Le Président (M. Pinard): La carte que vous aviez en main.

M. Ferland: Certains de mes collègues la voudraient en couleurs.

Le Président (M. Pinard): Mais nous, on ne peut faire de photocopies couleur?

M. Gignac: Moi, ce que je proposerais, M. le Président, à la prochaine séance, O.K...

M. Ferland: À en ramener, O.K.

M. Gignac: Parce qu'il y a toutes sortes d'affaires sur cette carte-là, mais, pour illustrer ce que j'ai voulu illustrer, là, la route, etc., je m'engagerais, à la prochaine séance, à déposer cette carte-là, là, parce que je l'ai montrée à l'écran.

M. Ferland: En couleurs, on va l'avoir en couleurs.

M. Gignac: En couleurs, M. le Président.

● (15 h 50) ●

Le Président (M. Pinard): Dans les ministères, vous avez un photocopieur couleur, tandis qu'ici, en commission, bien on est en noir et blanc.

Alors, M. le député d'Ungava et critique officiel en matière de développement nordique, en vous rappelant qu'il vous reste un temps de parole de 2 min 52 s.

M. Ferland: O.K. Rapidement, parce que je sais que mes collègues ont des questions précises. Juste en terminant, parce que... juste pour dire... répondre au ministre un peu à l'effet que... quand il a mentionné: On ne peut pas demander à Stornoway de payer 100 %, on n'a jamais demandé ça, M. le Président. Ce qu'on dit depuis le début et ce qu'on apporte comme amendement ou sous-amendement, c'est d'avoir des réponses sur les critères ou les calculs qui ont servi à déterminer que Stornoway paierait tant, parce que, les autres promoteurs... les autres projets, on ne sait pas si ça va voir le jour.

Je prends l'exemple du projet de Strateco, le projet d'uranium, on est loin de la coupe aux lèvres. Vous savez tout ce qui entoure l'exploitation de cette ressource-là. Donc, on est loin de ça. Je ne dis pas que ça ne se fera pas, O.K., mais juste spécifier, M. le Président, avant de céder la parole, que, pour nous, c'est clair que ce n'est pas une question de quel pourcentage on veut que la compagnie ou que le privé paie, O.K.? C'est de la façon dont on détermine quelle partie.

J'aurai l'occasion d'y revenir, parce que le ministre, avec la carte... Moi, je la connais, mais, pour les gens qui nous écoutent puis pour mes collègues aussi, c'est important d'avoir la copie. Mais, quand on parle d'aller rejoindre la Transtaïga, j'aurai des questions là-dessus à ce moment-là, mais on verra. C'est peut-être des projections.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député d'Ungava. Est-ce que vous avez un commentaire, M. le ministre?

M. Gignac: J'ai bien entendu, mais je pense que le député d'Ungava connaît bien la réalité du Nord, l'acceptabilité sociale est un thème important, est une valeur qu'il chérit et que je chéris également comme ministre des Ressources naturelles et responsable du Plan Nord. Il est évident... je pense qu'il y a des négociations, il y a des discussions qui ont lieu avec des communautés autochtones concernant le projet de Ressources Strateco. Et il est évident que le volet acceptabilité sociale est drôlement important.

Donc, moi, ce que je vous dis, c'est qu'on n'enfoncé rien dans la gorge et ce n'est pas pour rien que le Plan Nord, ça nous a pris deux ans à le monter, ça s'est fait en collaboration. Évidemment, ces projets-là, il y a des discussions qui ont lieu, et on laisse aller aussi les... Mais, pour nous, un projet qui était aussi avancé que Stornoway, pour lequel en plus on est actionnaires, qu'on va faire de l'argent là-dedans, ça a été un déclencheur important pour qu'on décide d'ouvrir ce territoire-là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le ministre des Ressources naturelles. Alors, M. le député de Rousseau et critique officiel en matière de finances. M. le député.

M. Marceau: Oui. Merci, M. le Président. Je voudrais revenir à une question du député d'Ungava pour laquelle, si je ne m'abuse, on n'a pas eu de réponse, et c'est la question du montant qui va être versé par Stornoway. On parle de 44 millions sur les 333 que coûtera la route. 44 millions sur 333, ça représente 13 %, n'est-ce pas?

Maintenant, Stornoway étant dans le projet partenaire d'Investissement Québec, Investissement Québec a 37 %, et puis les partenaires privés, donc, ont 63 %. On s'entend. Est-ce que c'est donc dire que le 44 millions est versé à 37 % par Investissement Québec? Autrement dit, sur le 44 millions, est-ce qu'on doit le décomposer en 16 millions payés par Investissement Québec et 28 millions payés par des partenaires privés?

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

M. Gignac: Si je comprends bien le député de Rousseau... Mais je suis un peu déçu de sa question, parce qu'il sait très bien comment ça marche, quand même, la finance aussi, là. Tu es actionnaire d'un projet et tu n'es pas 100 % en actions, là. Donc, il y a souvent un niveau de dette là-dedans. Tu fais un projet d'immobilisation. Puis là je voudrais dire des chiffres précis, là, mais assumons que le projet — puis ce n'est pas nécessairement ces chiffres-là, là — c'est un projet de 400 millions, par exemple, bien l'idée est la suivante: ce n'est pas 400 millions en actions, là. C'est donc un niveau d'endettement pour partir le projet, et par la suite... Et tout ça, c'est amorti sur la durée de la vie de la mine et ça génère des profits. Et d'ailleurs ce n'est pas 40 millions cash, tout de suite, qu'ils mettent, là, donc c'est quand même étalé, là. C'est étalé sur 10 ans, là, ce 44 millions là. Eux autres, à ce moment-là, ils l'étalent. Donc, à quelque part, ce qu'on dit, c'est que le financement est attaché, on est... C'est à cause que là on mêle deux débats. C'est que le fait qu'on soit actionnaires, ça serait comme si c'était un problème maintenant. Bien là, attendez un peu. Alors, on nous reproche souvent beaucoup d'intérêts étrangers, il n'y a pas assez de propriétés québécoises, bien voilà un bel exemple, Stornoway, où qu'on est actionnaires importants. Donc, c'est une très, très, très bonne nouvelle.

Donc, moi, je ne veux pas mêler les deux dossiers, là. C'est que tu es actionnaire, mais il y a un niveau d'endettement par de la dette qui va se faire pour partir le projet. Quand il va se partir, ça va générer des profits. Donc, je comprends très bien ce que le député de Rousseau veut faire.

M. Marceau: ...

M. Gignac: Ce que je dis: On ne peut pas faire le lien direct de même, puis il le sait très bien, là. Ce n'est pas 100 % équité, ce ne sera pas 100 % en actions, ce projet-là, là; il y a un niveau d'endettement. Donc, il y a le montage financier, et Stornoway a ses discussions avec ses propres créanciers là-dessus. Donc, moi, ce que je dis: On ne peut pas faire ce calcul-là. Ce n'est pas parce qu'on est 40 % actionnaires que c'est le gouvernement qui paie indirectement 40 % des coûts.

Le Président (M. Pinard): À ce stade-ci, à ce stade-ci, j'aimerais inviter le critique officiel de l'opposition ainsi que le ministre à oublier quelque peu votre profession et peut-être avoir un langage beaucoup plus simple, beaucoup plus simple pour permettre non pas nécessairement aux membres de la commission de comprendre, mais également pour permettre à tous ceux qui nous écoutent de bien saisir à la fois la question et à la fois la réponse. Nous sommes ici, c'est télévisé, c'est enregistré, c'est au bénéfice des citoyens et citoyennes, et je ne voudrais pas que ça devienne seulement un dialogue entre économistes, mais bel et bien que la majorité de la population... Parce que, vous le savez, M. le ministre, notre cote d'écoute augmente à tous les jours dès que vous comparez... Quand vous comparez devant cette commission, c'est automatique...

M. Gignac: C'est grâce à votre présidence, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): ...la cote d'écoute augmente. Alors, je tiens à maintenir les plus hauts standards au niveau de ma cote d'écoute. Et je vous inviterais, s'il vous plaît, à poursuivre, en vous rappelant toujours que vous êtes sous la loupe des caméras et que vous êtes également enregistrés dans chacun de vos propos que vous prononcez ici, en cette commission. Alors, je vous remercie à l'avance au nom des citoyens et des citoyennes qui nous écoutent. M. le député de Rousseau et critique officiel en matière de finances.

M. Marceau: Oui. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Et, des fois, agrémentez ça d'exemples.

M. Marceau: Oui. Mais, dans ce cas-ci, M. le Président, c'est... Puis j'accepte vos reproches, là, mais...

Le Président (M. Pinard): Non, non. Excusez-moi, là...

M. Marceau: Bien, pas «reproches», là, votre demande de simplification, mais...

Le Président (M. Pinard): J'espère, j'espère, parce que... Écoutez, je ne voudrais surtout pas que vous le preniez comme ça, là.

M. Marceau: Non, non, non, je ne le prends pas comme ça. Là où je voulais en venir, M. le Président, c'est que...

Le Président (M. Pinard): C'est parce que je me fais le porte-parole du citoyen, du citoyen qui suit nos débats sur cet important projet de loi et qui aimerait, je suis persuadé, comprendre très, très bien les questions et également comprendre aussi les réponses qui lui sont données.

M. Marceau: J'en conviens avec vous, M. le Président. Et je crois que la meilleure façon d'expliquer tout cela aux gens qui nous écoutent, c'est que le ministre rappelle les détails de la participation du gouvernement du Québec dans Stornoway. Je pense qu'il devrait le faire, et puis, une fois que ça, ce serait fait, on pourra revenir à la question que j'ai posée.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le député de Rousseau. M. le ministre, pour que tout le monde comprenne, là...

M. Gignac: Oui, puis, écoutez, je vais...

Le Président (M. Pinard): ...ceux qui nous écoutent et ceux qui vont nous lire...

M. Gignac: Ça me fera plaisir de déposer tout ce qui, en termes de communiqués de presse, a été émis et qui est public. On est actionnaires à 37 % dans le dossier de Stornoway. Rappelons que ça va être un projet qui va dépasser 500 millions de dollars, c'est un projet très, très important pour le projet Renard, au niveau de mine de diamant.

Le Président (M. Pinard): Donc, Investissement Québec a 37 % de 500 millions.

M. Gignac: Dans le fond, l'idée est la suivante: ça va être un projet d'investissement qui va les... Donc, je pourrai, dans les prochaines interventions, donner les chiffres précis de montants qu'Investissement Québec... le communiqué, l'actionnariat et quelle valeur qu'on a mise à date, O.K.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

● (16 heures) ●

M. Gignac: Mais évidemment c'est un montage financier, le projet, donc il y a un niveau recours à l'endettement, on sait comment que c'est, et il y a des options d'achat également là-dedans. Donc, on pourra... Ça me fera plaisir de donner plus de détails dans les prochaines interventions.

M. Marceau: C'est parfait.

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

M. Marceau: Puis, M. le Président, la réponse du ministre tout à l'heure, ça a été que le fait de soustraire 44 millions de dollars, de prendre 44 millions de dollars au projet — dans le fond, c'est ce dont il est question — ça ne veut pas dire que 37 % de cette somme-là va être payée par un des partenaires actionnaires. Ça, ça été sa réponse.

Maintenant, si ça n'est pas la réponse, moi, j'aimerais bien savoir c'est quoi, la vraie réponse. Puis moi, là, je ne suis pas en mesure de faire le calcul. La première approximation qu'on puisse faire, c'est que, lorsque des gens avec qui on est partenaires ont à payer 44 millions, si on détient 37 %, si on a droit, nous, à 37 % des profits, on a aussi à subir 37 % des dépenses. L'un habituellement va avec l'autre.

Maintenant, je suis prêt à convenir que ça pourrait être autre chose, dépendant des arrangements financiers qui ont été pris, s'il y a de la dette là-dedans plutôt que des actions, et ça, ça va dépendre... enfin, la réponse ultime va dépendre de la réponse du ministre. Et là je ne suis pas capable, moi, de le faire. Ce que je demande au ministre, c'est de nous dire de quelle manière ça va se répercuter sur la rentabilité de l'investissement d'IQ. C'est ça, ma question.

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

M. Gignac: Bien, l'idée, c'est qu'il y a eu... Il y a une structure financière complexe. On se souviendra, dans le cas... dans ce dossier-là, il y a donc SOQUEM qui était initialement dans le décor, il y a eu des transactions. Ça va me faire plaisir de revenir sur qu'est-ce qui a été communiqué publiquement par rapport à ce dossier-là, un dossier où qu'on est actionnaires importants au niveau de Stornoway.

Évidemment, quand il y a un projet d'une telle ampleur, il va y avoir un recours à l'endettement, M. le Président. Donc, ce n'est pas vrai que, c'est un projet au-delà de 500 millions, Investissement Québec va tout à coup mettre 250 millions, exemple, dans ce projet-là. Donc, il y a une portion équitée, puis ça me fera plaisir de revenir là-dessus, M. le Président. Il y a des communiqués de presse qui ont été émis, puis je pourrai revenir citer les informations.

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

M. Marceau: Oui. Bien, regardez, oui, j'aimerais ça que nous revenions puis que... puis donc je vais juste reformuler ma question une dernière fois, sans demander au ministre de répondre maintenant, là. Et donc la question qui se pose, c'est que Stornoway va avoir à acquitter une facture de 44 millions à travers le temps, et acquitter une facture, ça réduit la rentabilité d'un investissement, cela est évident. Nous sommes partenaires de l'investissement à travers Investissement Québec, et donc il y a, d'une manière ou d'une autre, là, des répercussions sur le gouvernement. Il y a une partie de cette facture-là qui va être acquittée par le gouvernement lui-même. Alors, il est important de reconnaître que, du 44 millions, il y a une partie qui va être acquittée par Investissement Québec, par nous autres, et je suis prêt à dire que ce n'est pas nécessairement aussi simple que de dire que c'est 37 %. Mais je voudrais bien savoir c'est quoi, le vrai chiffre.

Bon. Là je laisse au ministre le temps puis le soin de trouver la réponse, et je voudrais aller sur une autre question, après quoi je laisserai... Je sais que ma collègue de Duplessis avait des questions.

Mais moi, j'ai une dernière question, parce que je l'ai abordé ce matin, c'est la question des conditions qui sont prévues à l'entente à partir... et qui déterminent le moment à partir duquel on va payer ou pas les montants de 44 millions, le 4,4 millions par année. Est-ce qu'il y a des clauses qui font en sorte que, même si la route est construite, la compagnie minière ne paie pas son 4,4? Y a-tu quelque chose qui peut empêcher, dans le contrat, que soient payés les montants de 4,4 millions?

Le Président (M. Pinard): Une clause d'étalement peut-être. M. le ministre.

M. Gignac: Bien, écoutez, je n'ai pas copie de l'entente là-dessus. Entendons-nous, là, il y a une négociation qu'il y a eu avec Stornoway pour, dans le fond... Il y a une négociation qu'il y a eu avec Stornoway pour le financement de cette route-là, O.K.? Donc, ce que je dis, c'est qu'il y a une contribution. J'ai dit clairement tantôt que, si la route coûterait plus que 333 millions, Stornoway se limite à 44 millions, ça, je l'ai dit, là, clairement, donc... parce que je ne commencerai pas à créer de l'incertitude chez les actionnaires ou je ne sais pas trop où. Nous, on a confiance de respecter nos budgets, nos coûts.

J'ai dit tantôt qu'au ministère des Transports la majorité de leurs contrats, les excédents étaient de moins de 2 %, donc si on s'en tient, par rapport à nos projets, qu'elle va être en gravelle sur deux voies, puis qu'on ne commence pas à la bétonner ou à l'asphalter, bien j'ai confiance qu'on va respecter nos coûts de 333 millions, bon. Si on changeait d'idée pour une raison quelconque dans trois ans puis qu'on déciderait de l'asphalter parce que... bien là, c'est une autre affaire. Mais eux autres, Stornoway, c'est 44 millions, 1,2 million par année, qu'ils vont payer. Ça, je ne peux pas être plus clair que ça.

Je comprends l'intervention du député de Rousseau mais, tu sais, je trouve qu'on commence à jouer sur différents tableaux. Des fois, on nous reproche qu'on ne fait pas assez pour être propriétaires de nos ressources. Dans ce cas-là, voilà un bel exemple: on est à 37 % actionnaires de la plus grosse mine de diamant qu'il va y avoir au Canada. Franchement... Et là il faudrait comme aller... un petit peu être gérants d'estrade pour aller gratter dans le micromanagement pour une entente, voir tous les tenants puis les aboutissants. Tu sais, on est dans une Loi de la Société du Plan Nord qu'on a hâte d'adopter au plus vite parce que je pense que les communautés l'attendent. On va le faire correctement, tu sais, on ne bouscule pas, on fait correctement mais, tu sais, je trouve des fois qu'on s'éloigne un peu, là, tu sais, au niveau de nos interventions.

Il faut essayer de comprendre. Moi-même, j'aime ça essayer de comprendre, puis c'est pour ça que j'ai invité l'autre fois le Contrôleur des finances au niveau des états financiers. J'ai donné plus de détails sur cette route-là, l'objectif de 50 %, parce qu'elle va rejoindre éventuellement une autre route. Mais sur l'entretien annuel, ça va être 100 % financé par le privé. Déjà, Stornoway va financer 50 % de l'entretien dans les 10 premières années, et il y a d'autres entreprises qui vont se joindre et elles vont payer tant du kilomètre. Écoutez, ça coûte environ 10 000 \$ du kilomètre pour l'entretien. Déjà, Stornoway en paie 5 000 \$, donc ils vont finir par payer les autres aussi. Mais moi, là, je comprends où que le député de Rousseau veut m'amener, mais, tu sais, je pense qu'on s'éloigne un petit peu.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, M. le député de Rousseau, il vous restera un temps de parole de 7 min 22 s. Mme la députée de Duplessis et critique officielle en matière de transport maritime. Madame.

Mme Richard (Duplessis): Merci, M. le Président. Vous savez, nous sommes à l'article 47. L'article 47, là, c'est que la société va pouvoir convenir des contributions financières quand elle investira dans des infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires. Nous, ce qu'on avait demandé, c'est qu'au début on ait un meilleur portrait de l'utilisation qui sera faite des infrastructures parce qu'il y aura une part de l'État puis il y aura une part du privé, bon, pour payer les infrastructures.

Nouvel amendement que nous avons proposé, on nous dit: Mais on va fonctionner avec l'utilisation. On est arrivés avec les avantages. On pense que les avantages reliés à des infrastructures, bon, vont profiter beaucoup aux compagnies minières. Et j'ai écouté mes collègues, depuis ce matin, qui ont questionné le ministre et je vous avoue que plus j'avance dans l'article 47, bien moins je me sens sécurisée pour l'avenir des choses.

Mon collègue tantôt, d'Ungava, avait posé la question au ministre: Écoutez, s'il arrive un excédent... On le sait, M. le ministre, même que le ministre des Ressources naturelles nous dit que ça n'arrive pas si souvent que ça. Je regrette, ça arrive assez souvent qu'il y a des excédents de coûts. Le ministre a dit: Mais il n'y a rien de prévu pour les excédents de coûts. On a budgété une somme puis là, après, on va aller en appel d'offres.

De un, M. le ministre, quand on va en appel d'offres, souvent, ce n'est pas des fois ce que c'est qu'on avait budgété au départ; de deux, même si ça arrive que les appels d'offres vont dans ce qu'on avait budgété, le ministre en a fait référence, puis ça, je suis d'accord avec lui, là, il arrive des fois que, dans une construction, il y a des choses qu'on n'avait pas tout à fait prévues, puis là on doit retourner pour débloquer des fonds. Et on parle ici, quand même, de sommes extrêmement importantes.

Moi, je repose la question au ministre, M. le Président, parce qu'il nous l'a dit, c'est ses paroles: Il n'y a rien de prévu pour les excédents de coûts. Donc, je prends l'exemple de Stornoway: on a déjà procédé à une entente avec la compagnie: celle-ci va payer 44 millions. S'il arrivait qu'il y avait un excédent de coûts, qu'est-ce qu'on fait, M. le Président? Qu'est-ce que fait le ministre? Comment on règle le litige si on arrive avec un excédent de coûts de plusieurs milliers... millions de dollars?

● (16 h 10) ●

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

M. Gignac: M. le Président, je ne suis pas le ministre des Transports, je suis le ministre des Ressources naturelles et responsable du Plan Nord. J'ai répondu à une question bien précise qui était que, s'il y avait... peu probable, mais, s'il y avait excédent de coûts, est-ce que Stornoway va payer plus. La réponse a été claire. Je n'ai même pas louvoyé, j'ai dit: Non, Stornoway, eux, leur contribution est fermée. On ne peut arriver, quand on a des projets miniers comme ça, avec des prospectus, d'avoir de l'incertitude puis ils ne savent pas finalement comment qu'ils vont payer, là, tu sais. Je pense qu'il faut que ça soit clair. Donc, ça revient sur l'épaule des gestionnaires et du ministre des Transports de s'assurer, O.K., que, dans le fond, les estimés ont été bien faits, très, très bien faits.

Il y a eu une annonce qui a été faite, comme vous le savez, en début de semaine par mon collègue. Une entente historique, hein? Une entente historique qu'on a eue là, c'est du sans-précédent, là, quand on regarde ça, donc mon collègue responsable des Affaires autochtones, M. Kelley, une entente avec les Cris pour une portion de la route 167. Le gouvernement s'engage à confier trois contrats aux Cris de Mistassini. Donc, tout d'abord, la construction de la route — entre les kilomètres 82 et 143 — du projet de prolongement, et là il y a tout un détail, il y a un communiqué de presse qui a été émis, M. le Président, au niveau d'une contribution.

Donc, on a une situation où que, dans le fond, leurs compagnies... Parce que, nous, on trouve que notre modèle d'affaires avec les autochtones a évolué, tu sais. Puis là je ne voudrais pas... Je ne sais pas si je fais bien de faire des références bibliques, mais tu peux donner un poisson à quelqu'un ou tu peux lui montrer à pêcher. Je pense que les relations avec les premières nations ont évolué beaucoup plus. Ce n'est plus une... C'est une relation de partenaires. Ce n'est plus une relation infantile, c'est une relation de partenaires. Et de développer leurs compagnies, leur expertise, qu'ils développent leur expertise, leurs compagnies... Donc, il y a une entente de gré à gré, là, tu sais, qui a été signée avec les Cris de Mistassini pour la réalisation des travaux de la route 167 des monts Otish. Et on salue les gens qui nous regardent. On parle d'un premier contrat de 71 millions de dollars, du jamais-vu, puis on en est fiers. On est fiers d'une entente historique de gré à gré de 71 millions de dollars avec les Cris de Mistassini. Ils développent leur expertise, puis c'est sûr qu'il y a des associations avec des entreprises du Sud et des Blancs mais, vous savez, voilà une situation qu'il y a une entente, puis ça va développer. Ça, c'est l'antidote aux problèmes sociaux. Si tu veux, dans le fond, t'attaquer à des problèmes sociaux, fais travailler le monde. Quand le monde travaille, bien, habituellement, c'est l'antidote aux programmes sociaux. Donc, on s'est assis et, en début de semaine, ça a été... et j'ai rencontré M. Matthew Coon Come, et c'est du jamais-vu, un tel contrat de gré à gré entre le gouvernement du Québec et les Cris, parce qu'on est des vrais partenaires.

Donc, ce que je vous dis: Il y a des calculs, des estimés qui sont faits, il y a des portions que ça va être des appels d'offres, il y a des portions que c'est du gré à gré pour permettre aux Cris de se développer, développement économique et des retombées économiques. Et oui, ça va être surveillé de très, très, très près, évidemment, cette route-là pour respecter nos coûts qu'on s'était engagés... C'est quand même 1,2 million du kilomètre, là, cette route-là, là, tu sais. Donc, il y a des estimés qui ont été faits. Faisons attention quand on parle de dépassement de coûts, parce qu'entre des projections qui sont faites versus la réalité, c'est quand tu vas ouvrir les appels d'offres puis que toute la route, avec les appels d'offres, les ententes de gré à gré... c'est à partir de ce moment-là que ton meter va rouler, voir si tu as des dépassements de coûts ou pas. Parce qu'il faut que tu les aies, les appels d'offres, que ça sorte plus, les ententes de gré à gré, et là tu vas savoir si tu respectes ton 333 millions. Donc, on se comprend bien: il y aura dépassement de coûts si on dépasse ça. Mais, pour l'instant, je ne suis pas le ministre du Transport, je suis un ministre du Développement économique. Et, dans le fond, on a une situation...

Et je disais tantôt: Je pense que notre feuille de route est plutôt bonne. Aïe! on parle de 4 milliards de projets d'infrastructures. Au cours des trois dernières années, en fait, les paiements ont représenté 97 % des montants originaux

des contrats, là. Disons qu'on a respecté pas mal. Évidemment, ce n'est pas le 97 % que le monde... intéresse, et c'est de bonne guerre. L'opposition et d'autres, des fois, vont focuser sur les 3 % où qu'il y a eu des dépassements de coûts, puis il s'est passé des choses, là, ou du moins qu'on a rajouté... changé des paramètres, ça a amené des excédents. Mais la très grande majorité, je l'ai dit tantôt, de notre budget de 4 milliards en infrastructures, ça se fait à l'intérieur des coûts. Et je ne vois pas pourquoi que, dans ce cas-là, on devrait tout de suite, là, brandir que ça va coûter bien plus cher que 333 millions. Moi, j'aimerais que l'opposition dépose sur quelle base qu'ils pensent que ça va coûter plus que 333 millions. Le ministère des Transports a travaillé là-dessus très, très sérieusement.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le ministre. Je cède la parole maintenant à Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard (Duplessis): Merci, M. le Président. Écoutez, là, je suis tellement étonnée de la réponse du ministre, là. Il me donne raison en quelque part, là, quand il dit: Bien, on ne le sait pas, s'il va y avoir des dépassements de coûts quand on va aller en appel d'offres. Mais, quand on investit, M. le Président, des milliards de dollars des deniers publics, bien, je m'excuse, mais on doit le prévoir. Et le ministre l'a dit tantôt: Il n'y a rien de prévu pour les dépassements de coûts. Là, on parle de la route... C'est 167? C'est ça?

Une voix: Oui.

● (16 h 20) ●

Mme Richard (Duplessis): Si on parlait, là, M. le Président, de la construction d'un chemin de fer à 2,5 milliards. On s'en va comme ça, il y a une compagnie minière qui est installée, on négocie avec celle-ci, puis on ne sait pas s'il va y avoir des dépassements de coûts. Qui va payer? Et ce que je comprends des propos du ministre, il me dit qu'il faut que je fasse confiance au ministère des Transports. Je vous dirai que j'ai beaucoup de réserves à faire entièrement confiance au ministère des Transports parce qu'ils sont passés maîtres en dépassements de coûts, M. le Président. Je m'excuse, mais c'est la réalité. Et, quand il y aura des dépassements de coûts, M. le Président, dans des projets de cette envergure, c'est vous et moi, c'est les Québécois et les Québécoises qui devront payer.

Deuxième chose, M. le Président. Le ministre nous dit que son objectif, c'est 50 % d'utilisateurs. Puis là il faisait référence aux compagnies minières. Là, on a une entente avec Stornoway. Il nous a montré le petit graphique tantôt puis il a plein de projets. Mais là on est en train d'investir des deniers publics. On a une entente. Puis après on fait de la spéculation sur des projets qui sont encore au stade embryonnaire. Moi, je comprends... je veux bien qu'il se soit mis un objectif de 50 %, là. Jusqu'à présent, le 50 %, je m'excuse, M. le Président, mais on ne le sait pas, s'il va se réaliser ou pas. Et, moi, je vous avoue que je ne comprends pas. Je comprends encore moins qu'il n'accepte pas notre amendement. Parce qu'il faut bien comprendre, là, que la Société du Plan Nord, elle va pouvoir elle-même construire des infrastructures routières, chemins de fer. On parle de millions de dollars et de milliards de dollars. On a fait une première entente, soit. On a essayé dans les semaines passées de même savoir comment le gouvernement en était arrivé à dire que Stornoway allait payer 44 millions sur 332. On ne le sait toujours pas aujourd'hui. On a passé plusieurs heures là-dessus, puis là on arrive avec notre amendement qu'il ne semble pas vouloir accepter. Puis, quand on dit au ministre: Bon, soit, on n'aura pas les données pour l'entente que vous avez négociée pour arriver à 44 millions, comment vous y êtes arrivés, parce que, là, on se dit: Quand vous allez avoir les autres projets, il va toujours bien falloir se baser sur quelque chose, là, parce qu'on va en négocier d'autres. J'espère que ce n'est pas tous les Québécois et Québécoises qui auront à payer pour toutes les infrastructures routières qui vont servir presque en totalité aux minières. Puis je veux faire bien... Je vais réitérer que je ne suis pas contre qu'on désenclave des villages. Moi, j'ai toute une partie de mon territoire qui n'est pas désenclavé, puis je voudrais bien qu'on y injecte des sommes comme ça, là. J'ai dit souhaiter qu'on y trouve des métaux assez rares pour qu'ils puissent avoir cette route. Mais c'est parce que, quand on s'en va dans un développement comme ça, où on négocie souvent avec des minières... parce que, nous, on veut qu'ils paient, c'est normal qu'ils paient pour avoir accès au territoire. Et là on a beaucoup de projets qui s'en viennent puis c'est des sommes importantes, puis on n'a rien de prévu pour des dépassements de coûts. Bon.

Et, quand on en parle, je vous donne un exemple, si, avec Stornoway, on devait avoir des dépassements de coûts importants... parce que, des fois, ce n'est pas facile de construire des routes sur un territoire comme ça puis amener la machinerie puis, hein, des fois, c'est sur des longues périodes, puis la saison hivernale, j'avoue que, des fois, il neige plus que ce qu'on pensait, là, ça fait que les travaux doivent être arrêtés s'il y a une tempête de neige. Ça retarde, on a payé du monde puis on doit les payer quand même, qu'ils travaillent ou qu'ils ne travaillent pas. Même si c'est du «fly-in/fly-out», là, ils vont être payés quand même.

Ça fait que moi, je suis convaincue qu'il va y avoir des dépassements de coûts. Il n'y a rien de prévu. Donc, ça veut dire que Stornoway, quand même qu'il y aurait des dépassements de coûts de plusieurs millions de dollars, le 44 millions, le ministre l'a dit, il est fixe, on n'y touche pas. Moi, M. le Président, je voudrais juste sensibiliser tout au moins — il n'acceptera pas notre amendement — sensibiliser le ministre parce qu'avec tous les développements qui s'en viennent, là, moi, je ne voudrais pas qu'on se retrouve... parce que, déjà, les Québécois et les Québécoises ont payé une quote-part où, dans bien des cas, on pourrait se questionner si elle ne va pas presque servir exclusivement aux minières.

J'ai donné l'exemple hier sur le projet de loi n° 14, là: la route de Schefferville à Kuujuaq, on va-tu s'entendre qu'elle va servir presque exclusivement aux minières? Parce qu'il n'y a pas beaucoup de monde qui habite... De Schefferville à Kuujuaq, il n'y a pas beaucoup de monde. On verra, on pourra faire des pourvoies, je veux bien, là, mais c'est quand même des sommes extrêmement, M. le Président, importantes. C'est des deniers publics qui vont être investis sur ce réseau. Mais moi, s'il ne veut pas accepter notre amendement, je souhaite tout au moins sensibiliser le ministre à ce qu'il regarde de très, très près et qu'il prévienne quand même, quand même, un plan de match pour des dépassements de coûts via la Société du Plan Nord qui va être créée, là, parce que c'est des sommes extrêmement importantes, M. le ministre.

Et ça, je ne comprends vraiment pas, là, pourquoi le ministre refuse notre amendement, ce n'est pas un amendement qui est si contraignant que ça. Tout ce qu'on veut savoir, c'est les avantages que procurera... S'ils ont été capables d'établir... parce qu'on a de la difficulté à savoir comment, mais, eux, ils ont été capables d'établir avec Stornoway qu'ils allaient payer 44 millions pour la route. Ça veut dire qu'ils ont dû dire, il faut que tu aies quand même des balises, puis dire: Bien là vous y retirez certains avantages, donc on vous demande de payer 44 millions. Tout ce qu'on veut savoir, c'est: s'il ne veut pas toute nous donner l'entente, bien, tout au moins, qu'il accepte notre amendement puis, par la suite, pour les autres projets, bien, on saura, on va dire: Bien, la compagnie a payé tant sur une infrastructure, mais voici les avantages que la compagnie avait, et c'est pour ça qu'elle a consenti à payer tant. Notre amendement, il se résume à ça, M. le Président.

Donc, je voudrais entendre le ministre. Si je n'ai pas réussi à le convaincre d'accepter notre amendement, est-ce que, M. le ministre, j'ai réussi, tout au moins, à le sensibiliser de l'importance de prévoir des dépassements de coûts? Parce que je lui rappelle que le ministère des Transports, là, je ne lui donnerais pas un A quant au respect des coûts sur les budgets qu'il prévoit souvent, qu'il injecte sur notre réseau routier. Puis je vais revenir, M. le Président, j'attends la réponse du ministre.

Le Président (M. Pinard): Peut-être pas un A, mais peut-être un A moins, non?

Mme Richard (Duplessis): A moins.

M. Gignac: M. le Président, je vais choisir mes mots...

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

M. Gignac: ...parce qu'on a quand même, je pense, dans ce projet de loi là... en tout cas, je pense que c'est important de maintenir un bon dialogue pour qu'on puisse avancer parce que c'est important qu'on avance aussi après. Quand même, je ne sais pas là, on doit être rendu pas loin de 60 heures, non plus, là, mais de discussion. J'ai bien peur de décevoir la députée de Duplessis, ça va être sans doute zéro en deux par rapport à ses deux demandes, c'est-à-dire que d'accepter l'amendement, j'ai une difficulté, encore plus avec le sous-amendement et, concernant le ministère du Transport sur les dépassements de coûts, je vais vous donner une statistique. Peut-être que je n'étais pas assez clair, M. le Président, puis ça fait peut-être partie du défaut à l'occasion, comme économiste, là.

Regardez, M. le Président, au cours des trois dernières années — puis vous savez qu'on a 4 milliards de dépenses d'infrastructures, là, O.K., c'est beaucoup, là — les trois dernières années uniquement, 2,8 %. Pas 28 %, pas 82 %: 2,8 % des contrats du ministère des Transports ont connu des dépassements de coûts. Aïe! Ça veut dire quoi? C'est à cause... Tantôt, je l'ai dit autrement, j'ai dit que 97,4 % des contrats n'avaient pas eu de dépassements de coûts. Donc, je vais le dire autrement, là: Il y en a 2,8 % seulement, des contrats, qu'il y a eu dépassement de coûts. Bien, moi, je dis: C'est la très vaste majorité parce qu'on est un excellent... on est des excellents gestionnaires, ou nos fonctionnaires sont des excellents gestionnaires, je devrais dire.

Le Président (M. Pinard): ...

M. Gignac: Pardon? Nos gestionnaires, on a la crème des gestionnaires à la fonction publique, tout le monde le sait, qu'on a des gens très, très compétents, très qualifiés, des bons sous-ministres. Et l'idée, c'est que la majorité des contrats, il n'y a pas de dépassements de coûts.

Mais devinez qu'est-ce que le monde, ils aiment lire dans les journaux ou entendre à la télévision? C'est... Bien, quand tu écoutes les nouvelles, le bulletin de nouvelles, il n'ouvre pas avec *La bonne nouvelle TVA*, là, ça ne commence pas de même. Les bulletins de nouvelles, moi, j'ai rarement vu, là, ouvrir le bulletin de nouvelles avec *La bonne nouvelle TVA*. Non. C'est l'accident qui a eu lieu, sur telle affaire, puis des fois des drames familiaux, là, que ce n'est pas bien, bien drôle, mais on n'ouvre jamais avec *La bonne nouvelle TVA*. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? Puis n'en déplaise à Radio-Canada, je ne voulais pas faire de la publicité pour un plutôt que l'autre, là, mais, en général, ce n'est pas ça.

Et l'opposition, écoutez, c'est l'opposition, c'est leur job de stimuler, partir des débats puis, comment dire, faire lever des perdrix quand ils sont capables. Mais là l'idée, c'est que... Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? C'est 2,8 % des contrats qu'il y a des dépassements de coûts, pas plus que ça. Ça fait que, moi, la... Et le député de Rousseau qui connaît les probabilités avec les intervalles de confiance, vous savez, les mathématiques, on va revenir à nos cours de mathématiques statistiques, aïe, à 97,5 % d'intervalle de confiance que c'est en dedans des coûts, là, le 2,5 %, on ne commence pas à tout... en fonction du 2,5 %, là.

Ça fait que, moi, très franchement, c'est 333 millions qui est budgété pour cette route-là des monts Otish, et Stornoway a besoin de savoir c'est quoi, sa contribution. On l'a établie à 44 millions, c'est-à-dire 13 % des coûts. Et, en plus, ils vont payer la moitié de l'entretien annuel, ça, c'est 50 % qu'ils vont payer. Puis, s'il y a d'autres minières qui vont se rajouter, bien, finalement, c'est 100 % de l'entretien annuel que ça va être, eux autres.

Là, moi, mon point, c'est que là on veut commencer à attacher, qu'il va falloir... On peut-u faire confiance aussi? C'est une société d'État qu'on crée. On va mettre du monde compétent, il va y avoir des administrateurs, il va y avoir des dirigeants, il va y avoir une reddition de comptes. Me Giguère a tout étalé les articles qui s'en viennent, puis on peut être ouverts à l'idée, à des amendements, là, sur le côté reddition de comptes. Puis ces administrateurs-là, ils viendront ici, ils viendront s'expliquer, ils auront... le ministre responsable devra aller en commission parlementaire quand c'est des études de crédits. Vous savez comment ça marche, les études de crédits. Donc, on va inviter les présidents de sociétés d'État puis ils viendront s'expliquer s'il y a une entente en particulier.

Moi, j'ai donné de toute bonne foi, là, beaucoup de détails sur comment ça s'est fait, cette négociation-là des monts Otish, avec l'objectif de 50 % parce que, dans ce cas-là, ça va déboucher sur une route est-ouest, puis on va boucler la boucle, et ça aurait été, je pense, injuste de dire que Stornoway devait payer 100 % de la route. Donc, je pense que ça...

Et, vous savez, l'Abitibi s'est développée, on a ouvert le territoire. Sur la Côte-Nord — je salue d'ailleurs les gens qui nous regardent, certains qui nous rendent visite également — c'est important, on veut prolonger la route et se rendre éventuellement jusqu'à Blanc-Sablon. Là, tu sais, on va-tu attendre après que les minières commencent à financer des bouts de route? Aïe! On va se rendre à Blanc-Sablon, là, à un moment donné, c'est notre objectif.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, pour les gens qui nous écoutent, là, la route est-ouest sera à environ combien de kilomètres de la route qui se construit, à peu près?

M. Gignac: C'est moins de 100 kilomètres, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Moins de 100 kilomètres?

M. Gignac: On va être à moins de 100 kilomètres de la route est-ouest, là. Une fois qu'elle sera terminée, le... excusez, 247 kilomètres supplémentaires, là, de 143 kilomètres supplémentaires qu'on est en train de construire.

Le Président (M. Pinard): Sur la 167.

M. Gignac: On va être rendus à moins de 100 kilomètres de l'autre route. Donc, dans une phase ultérieure, c'est évident qu'on va boucler la boucle.

Le Président (M. Pinard): Le bouclage.

● (16 h 30) ●

M. Gignac: Oui. Et ça va ouvrir tout le territoire et aussi non seulement pour les mines, l'exploration minière. Vous savez que ce n'est pas loin de 2,2 milliards, hein, d'investissements au niveau exploration minière actuellement? C'est très significatif, ça va ouvrir un territoire forestier, un territoire aussi de chasse et pêche, un territoire du côté potentiel touristique.

Le Président (M. Pinard): Et la construction, vous prévoyez ça sur une période de?

M. Gignac: Au niveau de la route, c'est à compter de 2016, sauf erreur, 2015, qu'elle devrait être terminée, c'est dans les trois prochaines années.

Le Président (M. Pinard): En trois ans.

M. Gignac: En trois ans, d'après... je ne voudrais pas induire les gens en erreur, là...

Le Président (M. Pinard): 80 kilomètres pendant...

M. Gignac: C'est 243 kilomètres, et, sauf erreur, ce qui a été rendu public, c'est qu'on devrait, à compter de 2015-2016... ça devrait être pour la route actuelle, la 167.

Le Président (M. Pinard): Environ 80 et quelques kilomètres par année.

M. Gignac: Oui. Mais, évidemment, il y a des...

Le Président (M. Pinard): Des tronçons.

M. Gignac: ...il y a des bouts, on y va par tronçons, M. le Président. Donc, il y a une entente historique, que j'ai dit, qui a été signée lundi, de plus de 70 millions avec les Cris de Mistassini pour un tronçon. Ça, ça veut dire du déboisement. Ça veut dire aussi qu'ils vont être... eux auront à faire un bout de route.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Oui, Mme la députée de Duplessis, en vous...

M. Gignac: En toute amitié, mes remarques pour la députée de Duplessis, elle le sait.

Le Président (M. Pinard): Je n'en doute point. Mme la députée de Duplessis, en vous rappelant qu'il vous reste un temps de parole de 10 min 9 s sur le sous-amendement.

Mme Richard (Duplessis): Merci, M. le Président. En toute amitié pour le ministre, M. le Président, je vais lui dire que peut-être qu'en pourcentage ce n'est pas énorme quand il y a des dépassements de coûts au ministère des Transports, mais j'ai quand même fait une petite recherche: 12 millions, 19 millions, 11 millions, 17 millions, puis j'en aurais une trentaine

comme ça à nommer. En bout de piste, ça fait beaucoup de sous. C'est beaucoup d'argent qu'on aurait peut-être, hein, pu planifier autrement puis mettre ailleurs. Souvent, il y a des dépassements de coûts qui s'expliquent, ça, je tiens à le dire, ça arrive, puis c'est normal puis on doit y faire face.

Mais là on parle de dépassements de coûts avec, entre autres, un accès routier, des chemins de fer qui vont servir aussi, en grande partie, aux minières. Et ce que je tiens à préciser ici, c'est qu'on est conscients qu'il peut y avoir des dépassements de coûts. Mais ce que je veux dire, M. le Président, au ministre, c'est que, comme il n'y a rien qui a été prévu... Quand on a, exemple, une route nationale puis qu'on dit, bon, il y a une réflexion: Écoutez, moi, je voudrais qu'on mette de l'argent sur ma 138, hein, correction de courbes, dépassements à certains endroits, disons qu'on le budgétait, je vous donne un exemple, 100 millions puis que ça arrivait à 150 millions, on le sait que c'est vous et moi qui allons assumer les coûts, bon, parce que c'est une route nationale, puis elle est là depuis fort longtemps, puis elle sert à des usagers, autant au niveau de l'industrie du camion, que pour la villégiature, que pour les projets tels que Romaine et tout, c'est une route nationale.

Là, on parle, M. le Président, de la Société du Plan Nord qui va investir dans des chemins de fer puis dans des accès routiers. Et tout ce que je dis au ministre, c'est que, comme les compagnies auront à payer... parce qu'ils paient, il l'a dit, là, ils paient pour la construction de la route, ils paient même pour l'entretien, ce qu'on n'avait pas réussi totalement à savoir, là, dans nos séances précédentes: Comment y étaient-ils arrivés? Est-ce que les minières payaient pour l'entretien? Là, on l'a appris, ça fait qu'on progresse, M. le Président. On progresse.

Nous, ce qu'on dit, c'est qu'on ne trouve pas normal, puis on l'a dit dès le début... puis la Société du Plan Nord, elle avait quand même énormément de pouvoir, c'est quand même des sommes extrêmement importantes, on parle en termes de milliards de dollars, donc c'est de l'argent public, là, qui va être mis à la disposition du Plan Nord qui va devoir ordonnancer certains projets, et on n'a pas prévu — il l'a dit — on n'a pas prévu s'il y avait des dépassements de coûts.

Donc, ce que je peux comprendre, M. le Président, à ce moment-ci, c'est que, dans tout projet que la société mettra de l'avant pour des infrastructures, quand il y aura des dépassements de coûts, c'est les Québécois et les Québécoises qui auront à l'assumer. Est-ce que j'ai bien compris, M. le Président, ce que voulait dire le ministre? Et, si ce n'est pas le cas, bien, je voudrais bien qu'il me corrige.

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

M. Gignac: C'est que la députée de Duplessis a fait l'hypothèse qu'on aura automatiquement du dépassement de coûts.

Mme Richard (Duplessis): ...pas dit «automatiquement», s'il y en a.

M. Gignac: Ce que je dis là-dedans, c'est que, quand on a une feuille de route, qu'à 97,5 % des dossiers il n'y a pas de dépassement de coûts... Et je rappelle les statistiques, en fait, M. le Président: dans les trois dernières années, il y a eu pour 7,5 milliards de contrats. Aïe! Ce n'est pas des petites pinottes, là, 7,5 milliards de contrats. 7 500 millions — parce qu'elle a parlé des 10 millions puis des 15 millions — je vous dis 7 500 millions, c'est 7,5 milliards. Bon. C'est qu'il y a eu 10 500 contrats, 10 500 contrats pour un total de 7,5 milliards, M. le Président. Et, en fait, les dépassements de coûts, au total, là, sur 300 contrats, là, ça a été moins de 200 millions. Ça fait que, là, je ne veux pas perdre tout le monde avec les chiffres, là, mais, quand, dans 97,5 % des cas, il n'y en a pas eu de dépassement de coûts... Puis, entendons-nous, la définition de dépassement de coûts puis excédents, le 2,5, si, tout à coup, en cours de route, on change d'idée, puis on demande ci puis on demande ça, c'est un excédent supplémentaire parce que le ministère du Transport va avoir changé d'idée, puis, pour une raison quelconque, il a décidé telle chose. Puis là moi, je... Il peut-u avoir décidé que ce pont-là, il fallait qu'il aie ci et il a décidé d'élargir le pont au cas où il y aurait trois voies au lieu de deux? Je ne sais pas, je ne suis pas un spécialiste de ça. Mais ce que je vous dis, on planifie quand on a une feuille de route autant que ça.

Si ce n'était pas 97,5 %, bien, je pourrais comprendre. Je dirais: Bien, coudon, tu sais, on devrait peut-être prévoir. Mais, regarde, quand, dans 97,5 % des cas, là... Donc, moi, mon point, c'est qu'il n'y a pas rien de prévu. C'est en toute transparence, je le dis, je ne vous laisse pas faire des accroires, là, d'autant plus que, cette compagnie-là, il y a des actionnaires. Il faut qu'ils savent finalement... Bon, il y a un montant qui est arrêté, il a augmenté, puis étant donnée notre feuille de route... Moi, je vais vous dire, ça ne m'empêche pas de dormir, là, en toute honnêteté.

Et je pense que, dans un dossier comme ça, il faut qu'à un moment donné on aille de l'avant. On veut-u créer de la richesse au Québec ou on ne veut pas en créer, de la richesse? Voilà une situation où qu'on a l'Abitibi qui s'est développée, occupation du territoire, parce qu'il y avait un visionnaire à l'époque — on l'a mentionné, on parlait du curé Labelle — ça a ouvert le territoire.

Le point, c'est que c'est un travail de moine que je fais actuellement. On verra ce que l'histoire dira, mais je suis heureux de la confiance du premier ministre d'avoir le dossier du Plan Nord. On veut créer de la richesse au Québec. Et, grâce à cette route-là, on va aller ouvrir tout un territoire, puis éventuellement il va se rattacher à la route est-ouest, la... excusez, Transtaïga, et là, à ce moment-là, toute une région pour le développement économique. Puis ça, là, pour les gens de la Côte-Nord qui nous regardent, qui nous écoutent, là, si on crée de la richesse sur le territoire du Plan Nord... Parce que les 120 000 habitants, ils sont plus dans le coin de la députée de Duplessis, là, O.K., ça fait que toute la richesse qui va se créer ici, là, les grands gagnants, là, c'est sur le territoire du Plan Nord, puis il y a bien, bien du monde sur la Côte-Nord, ça fait que ça amène... ça va générer des fonds, puis là, à ce moment-là, je pense que tout le monde y gagne.

Ça fait que l'idée est la suivante, c'est: À un moment donné, jusqu'où on se rend dans nos travaux parlementaires? Moi, j'essaie de donner de la transparence, mais j'ai un malaise à commencer à attacher les pieds, les mains de cette société d'État là, des dirigeants, qu'il va falloir que ça soit ci, il va falloir que ça soit ça. On leur donne une certaine latitude. Il va y avoir un plan stratégique, un plan d'immobilisations, il va falloir qu'ils nous déposent ça, puis une reddition de comptes, puis ils se présenteront devant nous, puis on posera toutes les questions qu'on voudra à ce moment-là.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. Mme la députée de Duplessis, en vous rappelant qu'il vous reste un temps de parole de 7 min 15 s.

● (16 h 40) ●

Mme Richard (Duplessis): Merci, M. le Président. Ce que je comprends des propos du ministre, bon, c'est qu'il n'acceptera pas notre amendement. Il ne voit pas l'importance. Nous, tout ce qu'on dit, c'est qu'il devrait y avoir un mécanisme pour s'il y a des dépassements de coûts, parce que c'est des deniers publics, c'est des sommes importantes qu'on engage. Le ministre, il dit: Ça n'arrive pas assez souvent, là. Je ne vais pas commencer à m'empêtrer avec des amendements, puis là on va le... Ils vont avoir les poings et les mains liés. 200 millions, là, ce n'est pas si important que ça. Je voudrais bien que le ministère des Transports l'injecte sur ma 138, puis un petit bout en Basse-Côte; moi, je serais bien contente. Si ce n'est pas important, 200 millions, je vous dirais que, moi, chaque millier de dollars investi sur mon réseau, pour moi, il est important.

Deuxièmement, je ne peux pas m'empêcher... Vous me connaissez, M. le Président, là, je veux démontrer combien ça n'a pas de logique, ce que dit le ministre. Parce que c'est minime, les dépassements de coûts, on ne les prévoit pas. Je m'excuse, là, quand vous prenez votre auto, M. le Président, vous mettez votre ceinture de sécurité. Les statistiques, elles ont baissé, il y a moins d'accidents quand on met notre ceinture de sécurité, hein? On se protège puis on fait diminuer les risques. Et c'est ça qu'on veut: faire diminuer les risques avec la Société du Plan Nord quand elle aura à investir dans des réseaux routiers, ferroviaires ou autres, dans n'importe quelle infrastructure s'il y a des dépassements de coûts. C'est juste ça. Ce qu'on demande au ministre, c'est d'avoir un mécanisme. Je comprends qu'on n'a pas des dépassements de coûts... peut-être que si... Vous l'avez dit, s'il y en aurait eu à 50 %, j'aurais réagi, j'aurais agi autrement. Mais ce n'est parce que le risque est minime, M. le Président, avec une nouvelle société qui est créée, qu'on ne doit pas prévoir un mécanisme pour corriger le tir. Et je ne plaiderai pas davantage, je sais quand c'est le temps de m'arrêter. Je vais m'arrêter à ce moment-ci, mais je vous dirai que je ne suis pas contente que le ministre n'accepte pas notre amendement. Parce que je pense qu'il y aurait lieu, en tout cas, tout au moins... On n'a pas encore fini l'étude du projet de loi, là, moi, je pense sincèrement qu'il aurait dû prévoir un mécanisme pour s'il y avait des dépassements de coûts... Parce que, là, on parle beaucoup d'infrastructures routières et ferroviaires, mais il pourra y en avoir d'autres. Et comme c'est un nouveau territoire, souvent il y a des endroits où c'est inhabité, il y aura des défis, il y aura des défis importants.

Vous savez, M. le Président — je veux juste terminer — quand on parlait de la route en Basse-Côte-Nord, c'est des sommes extrêmement importantes, parce qu'il y a beaucoup de ponts. Et vous savez combien c'est rendu très, très cher, très dispendieux, la construction des ponts maintenant. Il y en a tellement que ces gens-là, bien ils ne sont pas encore désenclavés, parce que c'étaient des sommes importantes. On parlait, là, je me souviens, en 2007, c'était 900 millions pour désenclaver les gens de Basse-Côte. On a donné 10 millions par année pour 10 ans. Ils ne vont pas... ils vont se relier entre eux, là. Ils ne seront pas, là, désenclavés pour autant partout, puis ils n'auront pas accès, là, au réseau routier pour venir à Québec, parce que c'est des sommes importantes.

Donc, on projette des routes sur un territoire qui, pour la plupart, n'est pas habité. Quand on dit souvent, là, que c'est... Et j'écoutais hier le ministre délégué aussi Ressources naturelles qui disait: Quand on va construire une route, là, il faudra penser qu'il faut désenclaver des gens, il faut donner accès au territoire, il faut que ce soit pour des pourvoies, pour les gens et, après, pour les minières, pas dans tous les projets qu'ils ont mis sur la table, là... Ce qu'on peut constater, là, ce n'est pas nécessairement pour désenclaver des populations. Puis, quand on parle de pourvoies, bien là, c'est sûr qu'avec le Plan Nord on a voulu enrober... enrober le Plan Nord sur les mégaprojets. Le boom minier, là, le besoin en ressources naturelles, plus particulièrement en minerai, il se serait fait — moi, je l'ai toujours dit — avec ou sans le Plan Nord.

Tant mieux si on aurait un Plan Nord qui aurait fait en sorte qu'on s'enrichisse parce que le prix des métaux a monté et que la deuxième, troisième transformations, avec un système de redevances justes et équitables pour être capables... Il faut la créer, la richesse, pour être capables après de la redistribuer. Malheureusement, c'est un plan de marketing du Nord, et ici on est sur le 27, là, qui va créer la nouvelle société, et il semble qu'on aurait pu repartir sur de nouvelles bases. Malheureusement, ce n'est pas le cas, et je trouve ça dommage, pour les sommes qui vont être investies en termes de milliards de dollars, que le ministre trouve anodin de placer un mécanisme pour des dépassements de coûts.

Je nous souhaite, M. le Président... Je nous souhaite que nous n'ayons pas trop de dépassements de coûts et que le ministre ne soit pas en poste à ce moment-là s'il faudrait que ça arrive. Parce que je suis convaincue que ce n'est pas ce qu'il veut. Je suis convaincue, M. le Président, que ce n'est pas ce que veut le ministre. Et c'est pour ça que je ne comprends pas qu'il n'accepte pas notre amendement. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, Mme la députée de Duplessis, en vous rappelant qu'il vous restera un temps de parole de 2 min 3 s. Est-ce que vous avez un commentaire sur les propos de madame de Duplessis, M. le ministre?

M. Gignac: Je voudrais juste, pour les fins du registre, mentionner que je n'ai jamais dit ou pensé que c'était anodin, là, parce que la députée de Duplessis laissait sous-entendre que j'aurais peut-être qualifié d'anodin. C'est juste que je crois que ce n'est pas nécessaire. Donc, c'est une différence. Je voudrais juste préciser que, selon moi, cet amendement-là, ce sous-amendement-là n'est pas nécessaire. Il faut laisser la marge de manoeuvre à la Société du Plan Nord, mais demandons la reddition de comptes. Donc, je voudrais m'assurer, là, que, pour les fins des... pour la postérité, que je n'aurai jamais considéré cet amendement-là comme anodin. D'ailleurs, on a passé du temps, et j'ai donné... je me suis informé au ministère du Transport pour avoir davantage d'informations: Comment ça s'était fait, ces négociations-là avec la route des monts Otish?

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. Oui, M. le député de Rousseau, en vous rappelant qu'il vous reste un temps de parole de 7 min 22 s.

M. Marceau: O.K. Merci, M. le Président. Bien, sur la reddition de comptes, il y a quand même un danger qu'on reçoive le compte, justement, puis qu'on ne puisse rien faire. Alors, c'est ça que nous, on veut éviter. On ne veut pas recevoir un compte, on veut prévoir, puis surtout prévenir les situations problématiques.

Je vais... Écoutez, je vais simplement revenir sur des questions que j'ai posées et puis pour lesquelles le ministre avait demandé du temps pour répondre. Première question, c'était celle du 44 millions que Stornoway va verser pour la route. Donc, est-ce que le ministre peut, à ce stade-ci, nous donner l'impact que ça aura sur notre investissement dans le projet, investissement public, donc l'impact sur Investissement Québec? Une autre façon de le dire: Quelle proportion du 44 millions va être payée par Investissement Québec?

Puis, deuxième question, je reviens à cet article de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État dans laquelle il est prévu qu'il va y avoir une politique d'encadrement de la gestion des risques. Le ministre nous a dit, puis Me Giguère aussi, là, que ça pouvait, d'une certaine... qu'en vertu de ce type de politique là, on aurait un partage de coûts, enfin que ça impliquait que, dans les projets comme une route, une infrastructure, il y aurait partage de coûts. Moi, j'aimerais bien avoir la démonstration que tel est le cas, et la meilleure démonstration qu'on pourrait faire, ce serait de nous donner un exemple, là, passé.

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup. Alors, M. le ministre.

M. Gignac: Bien, je pense que, sur ça, je pense, j'ai été plutôt clair. Il fallait que ce soit un montant fixe avec Stornoway parce qu'en quelque part... C'est un projet de 500 millions. C'est un demi-milliard, ce projet-là. Puis là, en quelque part, là, il faut qu'ils arrêtent les chiffres pour leur montage financier.

Vous savez, Investissement Québec, quand tu es actionnaire à 37 %, ça ne veut pas dire que c'est 37 % de... tu sais, tu ne vas pas déboursier, là... Je veux faire mes petites mathématiques correctement, là. Ce n'est pas 185 millions que va déboursier Investissement Québec parce qu'il est actionnaire à 37 % de Stornoway. C'est un projet de 500 millions, mais il y a une portion très importante que ça va être: recours à des emprunts bancaires ou sur les marchés en termes de débentures. Donc, moi, au moment où on se parle, en toute transparence, je n'ai juste pas ces détails-là. Je pense que, quand le montage financier va être tout complété, si ça ne l'est pas déjà, ça, c'est des choses qui sont déposées avec l'Autorité des marchés financiers, puis je pense que le député de Rousseau sait tout ça, là, c'est des choses qui sont rendues publiques. Parce que, s'ils lèvent des fonds, s'il y a un prospectus ou quoi que ce soit, il y a... dans le fond, ces montages financiers là sont commis.

Donc, on est actionnaires à 37 %. Il y a un projet qui va valoir pas loin de 500 millions de dollars, et là il y a tout un financement qui est associé à ça. Combien exactement du côté d'Investissement Québec? Je sais qu'on est actionnaires à 37 %, mais dans des projets... Ce n'est pas rare que tu vois 50 % de dettes dans le secteur minier. C'est souvent ça qui se passe. C'est-u 50 %? C'est-u 70 %? Est-ce que le montage financier est complété, pas complété? Là, on est rendus pas mal du côté Investissement Québec. Et, comme vous le savez, Investissement Québec ne relève pas de moi directement.

Donc, je pense qu'en toute bonne foi on peut avancer nos débats, nos discussions. Quand on reprendra nos travaux, s'il y a des informations pertinentes, on pourra revenir là-dessus, là, mais, moi, je n'ai pas besoin d'avoir tout ça pour me faire une tête sur cet amendement-là que je pense... Puis la députée de Duplessis est revenue parmi nous, mais j'ai dit en son absence que je n'ai jamais trouvé que ces amendements-là étaient anodins. Je ne pense pas, mais...

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

M. Gignac: ...je pense que c'est non nécessaire

Le Président (M. Pinard): ...M. le ministre, une règle fondamentale: ne jamais, jamais, jamais mentionner...

M. Gignac: Ah! Excusez-moi.

Le Président (M. Pinard): ...l'absence d'un député, d'autant plus que je tiens à vous mentionner que Mme la députée de Duplessis, pour ceux qui nous écoutent, est continuellement en commission parlementaire avec nous, sauf peut-être quelques secondes pour...

M. Gignac: Oui, oui, oui. C'est ça.

Le Président (M. Pinard): ...aller aux toilettes ou faire un téléphone.

M. Gignac: Et j'aurais fait la même chose.

Le Président (M. Pinard): Mais je tiens à vous le rappeler quand même.

● (16 h 50) ●

M. Gignac: Vous avez bien fait. Elle s'est absentée pour saluer des gens 30 secondes...

Le Président (M. Pinard): Voilà.

M. Gignac: ...puis c'était juste qu'elle avait... Elle n'avait pas été présente quand j'avais fait ma petite remarque — et je voulais la répéter devant elle — que je n'ai jamais trouvé cet amendement-là anodin. Mais je pense qu'il est non nécessaire actuellement dans la loi. Et je m'en excuse, d'avoir oublié cette règle, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, merci. M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui. Écoutez, je pourrais faire effectivement le travail d'aller déterrer dans le prospectus les montants qui sont investis par Québec, là, par le gouvernement du Québec. Je pensais que le ministre avait ça sous la main. S'il peut nous le donner demain, parce que je sais qu'on se réunit de nouveau demain, et puis surtout, surtout nous dire... Parce qu'écoutez, dans le fond, là, il va pouvoir nous dire, pour chaque dollar d'actionnariat, hein, de participation dans le capital-actions, bien là-dessus, il me semble, là, qu'il y a une partie qui va être... il y a une partie de la valeur de ça qui va être réduite par le montant dépensé pour la route, dans les 44 millions. Alors, je voudrais juste avoir une réponse à cette question-là. Je suis d'accord pour dire... Je conviens avec le ministre, là, que je n'ai pas besoin de savoir ça pour me faire une tête sur l'amendement.

Maintenant, je reviens à l'amendement lui-même. Le ministre nous demande de la latitude, nous demande de la souplesse. Moi, j'ai le réflexe inverse. Je pense qu'on devrait bien encadrer ce genre d'investissements dans des infrastructures. Je pense qu'on devrait bien encadrer ça, prévoir, encore une fois, le partage des coûts. Maintenant, je n'ai pas d'exemple, je n'ai pas de... Je n'ai rien pour me rassurer. Alors, j'aimerais bien — puis je le réitère, là, ça fait plusieurs fois que je le demande, là... Vous nous avez dit qu'il y a reddition de comptes. Je vous ai dit: Il est trop tard au moment de la reddition de comptes. Il est trop tard; je ne veux pas recevoir un compte. C'est ce que j'ai dit. Je veux recevoir... Je veux que la bonne décision soit prise initialement.

Deuxièmement, vous avez parlé de politique d'encadrement de la gestion des risques comme étant un gage de ce que le partage des coûts serait effectué correctement. Je veux bien le croire, là, puis c'est vous qui m'avez dit ça; je veux juste le voir. Je veux que vous m'expliquiez de quelle manière ça fonctionne, je suis encore là, là. Puis moi, je suis ouvert à changer mon opinion, mais, pour l'instant, vous ne m'avez pas fourni les arguments pour que ça change.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de Rousseau. M. le ministre, un commentaire?

M. Gignac: Pas vraiment, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Non?

M. Gignac: Je pense que j'apprécie le fait que... Je reviendrai, là, en une prochaine séance, avec plus d'informations sur Investissement Québec, Stornoway, mais, à ce moment-ci, je n'ai rien d'autre à ajouter, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Donc, s'il n'y a... Est-ce qu'il y a autres discussions cet après-midi ou si nous suivons immédiatement l'ordre du salon bleu à l'effet que nos travaux expirent cet après-midi, à 17 heures? Alors, M. le ministre.

M. Gignac: S'il n'y a pas d'autres interventions sur le sous-amendement, bien je me demandais... bien, si on ne pourrait pas voter.

Le Président (M. Pinard): ...encore du temps. J'ai encore...

M. Gignac: Ah! Vous avez encore du temps. O.K.

Le Président (M. Pinard): Oui, oui, encore du temps pour outrepasser 17 heures, ce que je ne ferai point.

M. Gignac: O.K., non, on va vérifier.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Rousseau.

M. Marceau: Oui, M. le Président, un dernier point, dernier point. Le sous-amendement, on l'a déposé à la suite des commentaires qui avaient été formulés par le sous-ministre la semaine dernière — ca, j'imagine qu'il s'en souviendra — dans lesquels le sous-ministre nous disait que la formulation que nous avions suggérée dans l'amendement était... Je ne sais pas... Je vais utiliser un terme, je vais utiliser le mot «maladroit», mais, en tout cas, disons que ce n'était pas le terme. Ce qu'il nous disait, dans le fond, c'est que ça ne convenait pas, là, de dire que le partage des coûts devait correspondre à l'utilisation faite de l'infrastructure. Et nous, on a proposé une formulation plus générale, qui est que ça doit correspondre aux avantages que cette infrastructure procure aux entreprises privées.

Alors, encore une fois, on l'a fait dans l'espoir que ça convienne plus à la partie ministérielle. Maintenant, et de façon plus générale, nous, on est prêts à envisager n'importe quel libellé. Puis ce n'est pas le libellé précis qu'on a proposé ou le sous-amendement, c'est vraiment l'esprit. Puis ce qui nous intéresse, là, et l'esprit qui nous anime, c'est que soit incluse dans l'article l'idée d'un partage de coûts dans le cas de la construction d'une infrastructure, partage de coûts reflétant les avantages que retire le secteur privé. C'est tout. Alors, s'il y a une formulation qui conviendrait mieux au ministre, on est très, très ouverts, là.

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

M. Gignac: Oui. C'est parce que je trouve ça très dangereux de s'embarquer dans une histoire de formulation. J'ai dit, en toute transparence tantôt, que, dans ce dossier-là de la route des monts Otish, parce qu'on pense qu'éventuellement...

ou on projette qu'éventuellement elle va rejoindre une autre route est-ouest, la Transtaïga qui relie Radisson à LG 4, nous, on a dit: Ça va être 50 %, O.K., qui va être payé par le secteur privé. Si on avait adjugé tout de suite 50 % avec Stornoway, on avait... on hypothéquait beaucoup trop un projet et sa rentabilité, puis ça n'aurait jamais démarré, cette affaire-là. Donc, on a dit: O.K., 44 millions, environ 13 % des coûts, mais vous allez payer 50 % de l'entretien. Et évidemment c'est parce qu'il y a une route plus haut qui va être... c'est à moins de 100 kilomètres, là, du projet Renard, et c'est pour ça qu'on établit ça à 50 % pour le coût de la construction.

Mon point, c'est qu'il y a aussi un parc, qui est le parc Albanel, qui est dans le coin, tout ça. Donc, moi, mon point est le suivant: On a différentes situations qui se présentent, et je pense aussi que, si on commence... Moi, j'aime bien mieux... Je pense qu'on a des gestionnaires compétents, on a une fonction publique compétente. J'ai démontré tantôt, dans le ministère des Transports, qu'à 97,5 %, ils respectent leurs coûts dans... Puis il y a plusieurs contrats, au-delà de 10 000 contrats, là, c'est 7,5 milliards qui s'est dépensé dans les trois dernières années.

Là, quand j'arrive à la Société du Plan Nord, on va avoir du monde compétent, ils vont y aller selon les paramètres, c'est-à-dire que, si c'est un usage unique, bien ils paieront 100 % de leurs coûts. Mais là, c'est multiusager, multifonction, donc voilà ce qui est arrêté, puis les gens vont venir nous l'expliquer. Moi, je pense que c'est non nécessaire. Je ne dis pas que c'est anodin du tout, là, je pense... Ce n'est pas nécessaire d'aller rajouter. D'ailleurs, la société peut convenir, avec l'autorisation du gouvernement, du versement d'une contribution au financement des infrastructures, donc on a déjà prévu.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup.

Considérant l'heure, je mets fin à nos travaux et j'ajourne nos travaux sine die, tout en sachant que, demain, immédiatement après la période des affaires courantes, nous devrions être rappelés ici même, en ces lieux, demain matin et demain après-midi, jusqu'à 6 heures, sur le projet de loi n° 27. Donc, bon souper à vous tous et bonne soirée.

(Fin de la séance à 16 h 58)