

Les travaux parlementaires

37^e législature, 1^{re} session
(début le 4 juin 2003)

Journal des débats

Commission des finances publiques

Le jeudi 11 novembre 2004, 11 h 00
(non révisé)

(Reprise à 10 h 41)

Le Président (M. Paquet): À l'ordre, s'il vous plaît! Nous accueillons maintenant les représentants de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec dont le président est M. Michel Gagnon. Je vous souhaite la bienvenue ainsi qu'aux personnes qui vous accompagnent. Je vous inviterais à nous les présenter et bien sûr vous pouvez commencer votre présentation. Bienvenue.

M. Gagnon (Michel): Merci, M. le Président. D'entrée de jeu, je vous présente mes collègues: l'ingénieure Suzanne Lévesque à ma gauche et l'ingénieur Robert Bouchard.

Mme la ministre, Mmes, MM. membres de la commission, M. le secrétaire associé, permettez-moi d'abord de vous remercier de l'invitation que vous avez faite à l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, que j'appellerai maintenant APIGQ, de venir vous présenter notre mémoire sur le projet de loi n° 61.

Ce mémoire concerne le projet de loi sur l'Agence des PPP. Et nous sommes très heureux de pouvoir apporter à la présente consultation notre contribution qui se veut la plus constructive possible car nous partageons les mêmes objectifs que le gouvernement à savoir l'amélioration des services aux citoyens et ce à moindre coût.

Au cours de cette présentation, je ne vous lirai pas notre mémoire, car je suis assuré que vous l'avez déjà fait. Mais j'y ferai référence. Je vous présenterai dans un premier temps notre association et par la suite une revue sommaire des motifs qui sous-tendent les PPP. Nous avons aussi pensé, M. le Président, vous présenter concrètement un exemple des implications contractuelles des PPP. Enfin, nous reviendrons sur les conclusions de notre mémoire.

L'APIGQ est un syndicat, on ne se le cache pas. Il représente les 1 150 ingénieurs qui oeuvrent dans la fonction publique. Près de 80 % de nos ingénieurs sont répartis dans les ministères suivants. Plus de 130 sont à la CSST. La CSST est un organisme que connaît

très bien Mme la ministre, elle en a déjà présidé les destinées. À cette époque, elle présentait les ingénieurs qui allaient dans les entreprises comme étant ses ambassadeurs de marque, n'est-ce pas? Sachez, M. le Président, que les ingénieurs de la CSST gardent un très bon souvenir de sa présidence à la CSST. Près de 240 ingénieurs travaillent au ministère de l'Environnement. Enfin, 518 ingénieurs oeuvrent au ministère des Transports.

Il s'agit d'une concentration très élevée d'expertise au Québec. Ils comptent parmi leurs rangs de nombreux détenteurs de diplômes de maîtrise et de doctorat dans le domaine des infrastructures routières. Ils sont la clé de voûte du ministère des Transports.

D'ailleurs, 84 % des activités du MTQ sont à contrat avec le privé. Nous pouvons donc affirmer que la sous-traitance étant déjà si grande dans ce ministère que le recours aux PPP n'aurait pas d'effet à court ou à moyen terme sur notre membership. Ceci nous permet de vous présenter un point de vue neutre.

De plus, nous considérons que notre connaissance des causes de l'état actuel des infrastructures routières et de notre connaissance de l'appareil gouvernemental vous apportera un meilleur éclairage.

Tout d'abord, j'aimerais vous présenter l'interprétation évolutive que nous avons dégagée des divers documents et échanges qui ont eu lieu depuis le printemps dernier au sujet des motifs qui sont évoqués pour le recours aux PPP. Ainsi, le mémoire du 18 mai présente les avantages suivants: une qualité de services aux citoyens améliorée, une accélération de la réalisation des projets, une meilleure gestion des risques, une plus grande productivité des administrations publiques, un processus de planification plus rigoureux et des avantages financiers.

Étudions de plus près ces trois motifs. Une accélération de la réalisation des projets. Mme la ministre mentionne dans son mémoire qu'un PPP permettrait de recourir... de raccourcir les délais puisque le partenaire privé pourrait combiner des activités comme la conception et la...

M. Gagnon (Michel): ...une accélération de la réalisation des projets. Mme la ministre mentionne dans son mémoire qu'un PPP permettrait de raccourcir les délais puisque le partenaire privé pourrait combiner des activités comme la conception et la réalisation. Or, M. le Président, il est irréaliste de penser être sur un chantier sans avoir dans les mains le plan de ce chantier. C'est peut-être ce qui explique les dérapages du métro de Laval.

Un processus de planification rigoureux. La formule PPP force les autorités gouvernementales à un processus de planification rigoureux afin de définir les besoins. En d'autres mots, les PPP forcent les gestionnaires à faire ce qu'ils devraient faire, soit planifier. M. le Président, si les sous-ministres ne font pas leur travail de planification, il faut les changer. Que je sache, une loi n'est pas nécessaire pour cela, n'est-ce pas?

Des avantages financiers, et ça je vais insister là-dessus. Je vais y revenir à deux reprises. Voilà ce qu'on retrouve textuellement dans le mémoire de Mme la ministre: «Les paiements aux partenaires privés ne débutent que lorsque les infrastructures et les prestations de service seront disponibles.» Voilà pourquoi, M. le Président, tant de gouvernements optent pour la formule PPP. En d'autres mots, on peut en même temps débiter de nombreux chantiers sans que cela paraisse au bilan, diminuer immédiatement le nombre de fonctionnaires en les transférant aux partenaires privés et ainsi réaliser des économies immédiates, et pourquoi pas en même temps diminuer les impôts? D'un seul coup, plus de chantiers, moins de fonctionnaires, économies dans l'enveloppe globale budgétaire, pour les années de réalisation des travaux, donc, réduction des impôts sur cartes de crédit, parce qu'on parle de cartes de crédit ici.

Or, M. le Président, je n'ai pas besoin de vous rappeler que les intérêts sur cartes de crédit sont très élevés. De nombreux consommateurs s'y font prendre. Il semble que beaucoup d'États se font prendre aussi. Il est légitime que nous craignons pour le Québec d'aujourd'hui, et surtout pour le Québec de nos enfants. Dans la politique-cadre sur les PPP rendue publique en juin 2004, l'énoncé de la politique précise que ces services de qualité qui seront offerts aux citoyens le seront aux meilleurs coûts. La notion de coûts est donc au coeur même de cette volonté gouvernementale de recourir aux PPP et pourtant, M. le Président, nulle part dans le libellé du projet de loi, on n'y voit le mot «coûts». Pourquoi?

Lors de l'ouverture des travaux de la présente commission parlementaire, Mme Forget, dans ses remarques préliminaires, mentionnait: «Avec les moyens actuels, l'État doit trop souvent renier sur la qualité. Nos nids-de-poule en sont une preuve parmi d'autres.» À quels moyens Mme la ministre faisait-elle référence? À des moyens financiers insuffisants? Non, M. le Président, il s'agissait plutôt du niveau de qualification de ses employés. N'a-t-elle pas déclaré, dans l'article publié dans *La Presse* du 8 octobre, que la fonction publique n'a pas le savoir-faire nécessaire dans les techniques nouvelles de construction, en ajoutant «je ne sais pas ce qu'il a, notre asphalte». Les ingénieurs du ministère des Transports, M. le Président, se sont sentis profondément insultés par les propos de Mme la ministre et, comme elle ne sait pas ce qu'il a, notre asphalte, des informations sur ce sujet s'imposent.

M. le Président, on le sait, le réseau de la santé ne va très bien et pourtant, M. le Président, aucune autorité gouvernementale ne remet en cause la compétence des médecins. Tous sont d'accord qu'il s'agit d'un problème d'argent et d'effectifs. Mais pour l'asphalte, ce n'est, selon Mme la ministre, pas un problème d'argent mais un problème de compétence. Quelques informations sur l'asphalte s'imposent. M. le Président, le ministère des Transports alloue seulement 191 millions à la conservation des chaussées. Avec cette somme, et mes ingénieurs l'ont dit au ministre, le réseau va continuer de se dégrader. Ça prendrait au moins 300 millions par année pour maintenir le réseau dans son état actuel et 400 pour l'améliorer. Avec 400 millions par an pendant neuf ans, on passerait d'un réseau qualifié de bonnes routes à 62 %, à un réseau de bonnes routes à 80 % en 2013.

En d'autres mots, avec ce budget, le ministère ne pose que 2 millions de tonnes d'asphalte par année, soit l'équivalent de 1 000 km de route par année, alors que notre réseau en compte 29 000 km. On fait donc le tour de notre réseau aux 30 ans avec ce que nous donne comme budget Mme la ministre, aux 30 ans. On devrait le faire aux 15 ans, aux 15 ans, et ceci n'explique pas tout: la température de pose est un élément capital. M. le Président, l'asphalte, ça aime la chaleur, le froid la tue; c'est aussi simple que ça. On ne devrait jamais poser de l'asphalte sous la barre des 10° C. Or, M. le Président, dans 35 % des cas, on ne respecte pas cette norme de température. Vous comprendrez donc qu'il est important, dû à notre climat, que les appels d'offre débutent tôt, préférablement en janvier pour débiter les travaux fin avril, début mai. Or, le ministère des Transports n'a annoncé sa programmation des travaux pour le présent exercice que le 20 avril 2004. Donc, les appels d'offres n'ont pu se faire avant. De plus, les délais moyens qui s'écoulent entre la transmission des documents d'appel d'offres et le début effectif des travaux sur le chantier, suite à l'attribution du contrat, sont d'environ trois mois. Cela se ventile comme suit...

M. Gagnon (Michel): ...appels d'offres n'ont pu se faire avant. De plus, les délais moyens qui s'écoulent entre la transmission des documents d'appel d'offres et le début effectif des travaux sur le chantier suite à l'attribution du contrat sont d'environ trois mois. Cela se vend-il comme suit? Une à deux semaines pour l'envoi des plans et devis, six semaines pour publication de l'appel d'offres, réception des offres et ouverture des soumissions, environ trois semaines pour que l'entrepreneur débute les travaux.

Enfin, considérant les délais requis pour la réalisation des travaux de terrassement, les travaux d'asphaltage doivent souvent être réalisés à l'automne. En d'autres mots, au lieu de débiter à la fin de la période de dégel comme il serait requis de le faire, les travaux ne commencent dans les faits qu'au mois d'août. À titre d'exemple, et j'insiste, les travaux sur l'autoroute Décarie, en 2003, il s'agissait d'un contrat de 2,5 millions en asphalte. Dû au fort achalandage, les ingénieurs ont opté pour du «top» niveau de l'asphalte avec scories de métal. Même les ingénieurs de l'État de New York ont suivi ce projet. Or, on a posé de l'asphalte jusqu'à moins 6 ° C, je suis loin de moins 10 °, là. Il a suffi de six mois seulement pour que des problèmes d'arrachement se manifestent. La couche d'usure pourtant de la manière qualité n'avait pas collé. Il faut se rendre à l'évidence que ce n'était pas un problème de compétence des ingénieurs du ministère des Transports ni de qualité de l'asphalte, c'est tout simplement qu'il faisait trop froid, les travaux ayant commencé trop tard, tout ça parce que les budgets n'avaient pas été octroyés à temps.

M. le Président, encore hier, on pavait au Québec à moins 8 ° C. En somme, le gouvernement ne tire pas peut-être profit de ses investissements. M. le Président, suite aux propos de Mme la ministre dans le journal *La Presse* et avec les informations que je viens de vous transmettre, vous comprendrez que les ingénieurs des transports s'attendent que la ministre leur présente des excuses, pas au syndicat, aux employés du ministère des Transports. Toutefois, M. le Président, je peux vous assurer de la loyauté et du professionnalisme de ces ingénieurs quelle que soit la réponse de la ministre. Enfin, M. le

Président, en quoi les ingénieurs d'un PPP apporteront-ils une valeur ajoutée, alors que les ingénieurs du secteur privé sont déjà omniprésents dans les travaux réalisés par et pour le MTQ?

Maintenant, je vais vous présenter un projet réalisé en mode PPP qui est un «success story» grâce au prétendu partage de risque. En effet, Mme la ministre a déjà mentionné que ce projet avait permis, grâce au partage de risque, de faire assumer le 200 millions additionnel de coût initial du projet par le partenaire privé. Il s'agit du célèbre Pont de la Confédération. M. le Président, nous souhaiterions que la ministre nous fasse connaître les sources de cette information. Comme vous pouvez le constater, il s'agit d'un pont magnifique, long de 13 km, reposant sur 65 piles, conçu pour ne pas retarder le départ des glaces au printemps et dont les techniques de construction ont déjà été pensées pour protéger la faune marine. Vous conviendrez que l'on n'a pas fait appel à des ingénieurs juniors pour un tel projet d'envergure. Or, M. le Président, les frais juridiques pour mettre en place ce PPP ont dépassé le coût de conception de ce magnifique pont d'une durée de vie de 100 ans. Le Vérificateur général du Canada lui-même a dit de ce projet que les dispositions financières et organisationnelles étaient complexes. Elles visaient notamment à minimiser les impôts du partenaire privé. La structure d'entreprise était la suivante. Le consortium Strait Crossing Development Inc. que j'appellerai maintenant Strait Crossing est composé de deux entreprises européennes, une américaine et une canadienne, Strait Crossing Inc. de Calgary. L'entreprise américaine s'est retirée du consortium en raison de difficultés financières. Cette succession soulevait à l'époque de grandes inquiétudes. S'ajoute Strait Crossing Joint Venture que j'appellerai maintenant SCJV, qui est composé des mêmes propriétaires que Strait Crossing pour construire le pont. S'ajoute de plus Strait Crossing Bridge pour exploiter le pont pendant 35 ans, étant donné qu'au terme du contrat le pont redevient la propriété du fédéral. Ce n'est pas tout, ça se complique. Le Nouveau-Brunswick a créé par loi Strait Crossing Finance que j'appellerai SCF pour émettre des obligations, recevoir des paiements du fédéral et minimiser les impôts qui auraient dû être prélevés à Strait Crossing. SCF émet 661 millions d'obligations, en 1993, à 4,5 %. SCF perçoit de plus pour Strait Crossing les sommes du fédéral. SCF paie à SCJV, le constructeur du pont pendant la construction. Le tout est traité hors bilan par le Nouveau-Brunswick. De plus, le fédéral garantit par loi, une seconde loi, de façon irrévocable, que le pont soit construit ou non, 42 millions indexés au coût de la vie à être versés aux acheteurs des obligations pendant 35 ans, le tout traité hors bilan. Le fédéral garantit de plus les revenus de péage sur le pont aux revenus de péage de 1996 perçus par le traversier et indexés au coût de la vie...

M. Gagnon (Michel): ...42 millions, indexés au coût de la vie, à être versé aux acheteurs des obligations pendant 35 ans, le tout traité hors bilan. Le fédéral garantit de plus les revenus de péages sur le pont aux revenus de péages de 1996 perçus par le traversier et indexés au coût de la vie. De plus, Revenu Canada a émis un avis préalable que le montage financier est conforme à la Loi sur l'info. D'autre part, Strait Crossing a fait transformer sa mise de fonds obligatoire de 74 millions en lettres de crédit, ce qui leur a évité de payer des intérêts. Strait Crossing n'a donc mis aucun sous au début du projet.

Finalement, Strait Crossing a été compensée pour les coûts de la préparation de sa soumission. Malgré les garanties financières données par le fédéral, le Vérificateur général conclut que le pont a coûté au moins 45 millions de trop aux contribuables, soit plus d'une annuité versée par le fédéral sur 35 ans. Toujours selon lui, le fédéral aurait pu faire un emprunt au taux de 4,1 %, tandis que SCF a eu un taux de 4,5 %. Par ailleurs, Strait Crossing, sans garantie financière du fédéral, a fait sa levée de fonds privés à 6,17 %.

Force est de constater que le mode PPP est un processus long, compliqué et coûteux. D'ailleurs, dans son mémoire, la ministre mentionne que les PPP occasionnent des frais plus élevés qu'en mode conventionnel. En plus d'experts juridiques, il faut payer un nouveau joueur, l'ingénieur indépendant, un tiers entre le partenaire de l'État, dont le choix peut être problématique, au Québec, dû au bassin limité de firmes.

M. le Président – et j'insiste – peut-on encore parler d'un simple outil qui s'ajoute à la boîte à outils? Et si tel est le cas, pourquoi avoir besoin de légiférer pour un si simple outil?

Revenons à la création de l'agence. L'association se questionne sur l'à-propos de créer une nouvelle structure, un autre organisme, alors que le grand projet de modernisation de l'État que la ministre pilote vise notamment à réduire le nombre d'organismes. Donc, une agence qui devrait être une structure minimaliste souffre, semble-t-il, au fil des jours, d'inflation. En effet, alors qu'on parlait de transférer les six employés actuellement rattachés au Bureau des PPP, on parle maintenant de six à 12 personnes, et selon ce que nous avons entendu la semaine dernière, l'agence pourrait être composée de 15 personnes. Étonnamment, le mémoire déposé au Conseil des ministres identifiait clairement le besoin de 20 ressources ventilées sur trois ans. Ce nombre justifie-t-il de mettre en place, par voie législative, une telle structure, avec un conseil d'administration qui serait de neuf personnes, selon nos informations? Il est vrai toutefois qu'il y aura des comités d'experts-conseils dont le nombre n'est pas déterminé. Ces experts seront nommés par le président du Conseil du trésor, pour une période non déterminée, et leur rémunération sera aussi fixée par ce dernier. Selon toute vraisemblance, leur rémunération devrait être moindre que celle des fonctionnaires car, ne l'oublions pas, l'objectif est de fournir un meilleur service au moindre coût. Autrement, cette rémunération viendra augmenter les coûts des projets, l'agence devant s'autofinancer.

Les ministères et organismes assumeront seuls les coûts additionnels de recours aux services de l'agence. Comment comprendre qu'une agence où oeuvrent 20 personnes et des groupes d'experts puisse assurer un service de qualité avec le souci de réduire les délais à tous les organismes publics? Car, selon l'article 8, tout l'univers public est obligé de recourir aux services de l'agence pour l'évaluation de la faisabilité en mode PPP, pour le choix du partenaire, pour la négociation et la conclusion du contrat, sauf aux conditions déterminées par le gouvernement. Les cas d'exception seront-ils plus nombreux que ceux soumis à la règle? L'univers couvert est trop vaste et le champ de pratique trop large pour les ressources qui, nous dit-on, composeront cette agence.

Le discours actuel nous apparaît peu crédible, voire illusoire, et ce, bien que la mission de l'agence n'en soit une que de conseil, car – Mme Forget l'a bien expliqué à Mme Gervais, présidente du Conseil des collèges non subventionnés, le 29 octobre dernier – il ne s'agit que d'une mission conseil. Mais alors, s'il ne s'agit que d'une mission conseil, pourquoi alors donner à cette agence le pouvoir d'expropriation? Le ministre des Transports détient déjà ce pouvoir. Dans l'état actuel du projet de loi, nous ne pouvons qu'être très inquiets quant aux possibilités qu'offre à son détenteur un tel pouvoir. J'aimerais, ici, vous faire part de notre étonnement, quand nous avons entendu, le 26 octobre, Mme Forget rappeler à Mme Desrochers, de l'AICQ, qu'Hydro-Québec, avec le nombre d'ingénieurs et de conseillers qu'ils ont et les ressources auxquelles ils ont accès, n'a pas besoin de l'Agence des PPP. Permettez-moi, M. le Président, de rappeler que le MTQ compte 518 ingénieurs et qu'il a aussi accès à des ressources. Alors, pourquoi ne pas soustraire le ministère des Transports, pour le même motif?

L'APIGQ s'est étonnée, à la lecture du projet de loi, et a dû constater des absences majeures. En effet, nous déplorons l'absence d'articles essentiels pour circonscrire le champ de pratique de l'agence, comme un coût minimum au-delà duquel un projet doit être soumis à l'étude de l'agence, les critères de sélection de ceux-ci sur le choix du partenaire, bien que cela s'inscrive dans un processus d'appel d'offre, tel que spécifié dans un communiqué du Conseil du trésor. Ce choix de partenaire sera basé sur quoi? Sur le coût, l'expertise, le montage financier? D'autres articles devraient être ajoutés quant aux...

M. Gagnon (Michel): ...sur le choix du partenaire, bien que cela s'inscrit dans un processus d'appel d'offres, tel que spécifié dans un communiqué du Conseil du trésor. Ce choix de partenaires sera basé sur quoi: sur le coût, l'expertise, le montage financier?

D'autres articles devraient être ajoutés quant aux conflits d'intérêts au nombre de personnes formant le C.A., un traitement juste et équitable des employés de la fonction publique, tel que le précise la politique-cadre.

Par ailleurs, on se questionne sur la pertinence de légiférer sur des groupes-conseils qui pourraient être amenés à fournir une expertise à la demande. Enfin, si cette solution doit voir le jour, l'APIGQ propose que le ministre responsable de cette agence soit le ministre des Finances.

Nous croyons que le président du Conseil du trésor, dont l'une des responsabilités est de proposer au Conseil des ministres pour chaque exercice financier le niveau de dépenses du gouvernement, dispose d'un levier radical pour forcer des ministères à recourir au mode PPP plutôt qu'un autre mode plus traditionnel. En effet, en ayant le pouvoir de déterminer le niveau de l'enveloppe budgétaire annuelle consentie à chaque ministère, le président du Conseil du trésor peut facilement limiter les crédits nécessaires à la réalisation des projets.

Notre position n'a pas changé à l'égard des PPP. Je vous rappelle que l'APIGQ s'était déjà prononcé contre la loi concernant les partenariats en matière d'infrastructure, de transport de M. Chevrette en décembre 2000.

En conclusion, M. le Président, nous comprenons que le gouvernement puisse être séduit par la formule «Achetez maintenant et payer plus tard», également qu'il ait de la difficulté à résister à l'attrait du recours à la carte de crédit, mais nous ne pouvons que dénoncer, et ce, tant pour le bénéfice des citoyens que des générations futures, cette politique de courte vue. L'amélioration de nos infrastructures routières passe non pas par une carte de crédit magique que sont les PPP mais bien par une analyse rigoureuse des problématiques et par une planification des solutions adéquates qui en découlent. Sachez que l'APIGQ vous offre l'immense expertise de ses ingénieurs; de cette façon, le président du Conseil du trésor et le ministre des Transports passeront sûrement à l'histoire pour avoir fait progresser la société québécoise, et ce, sans hypothéquer les générations futures.

Le Président (M. Paquet): Merci, M. Gagnon.

M. Gagnon (Michel): Nous vous remercions, M. le Président, et nous sommes disponibles pour engager le débat.

Le Président (M. Paquet): Merci. Mme la présidente du Conseil du trésor.

Mme Jérôme-Forget: Merci, M. le Président. Alors, M. Gagnon, Mme Lévesque, M. Bouchard, bienvenue à cette commission parlementaire, et merci de votre mémoire. Malgré le côté critique, j'ai bien apprécié votre mémoire, et j'ai surtout bien apprécié les bons mots que vous avez eus quand j'étais présidente de la CSST. Je garde moi aussi un excellent souvenir de cette période-là, je peux vous assurer, et je suis ravie que vous en gardiez un également qui soit excellent.

Maintenant, je voudrais de suite apporter un correctif, M. Gagnon. Si les ingénieurs du ministère des Transports ont perçu mes propos comme étant une critique de leur travail, je pense qu'il y a eu une mauvaise interprétation. Je vous dirai que la critique, elle était beaucoup plus axée à l'endroit des politiciens qui, souvent, sous-estiment les coûts pour toutes sortes de raisons, et, par conséquent, je pense qu'il y a lieu de nous assurer qu'on fait le travail correctement et convenablement.

D'ailleurs, je vous dirais que dans toute la démarche de modernisation, pour vous rassurer – parce que, vous savez, j'ai fait carrière dans le secteur public, je n'ai jamais travaillé dans le secteur privé – alors, M. le président, ce n'est pas parce que j'ai quelque mépris que ce soit dans le secteur public, je n'ai que des éloges à l'endroit des employés de la fonction publique, j'y ai moi-même participé toute ma vie, sans exception. Alors, je pense que je ne peux pas prendre ça comme une critique, allant que je méprise les fonctionnaires, au contraire.

Et je voudrais vous rassurer pour vous dire que nous comptons non seulement sur tous les employés du gouvernement mais manifestement sur les ingénieurs, à titre d'exemple, au niveau du transport, et je l'ai répété nombre de fois ici, que l'Agence sera une agence-conseil au niveau contractuel. Mais l'expertise, je comprends que vous connaissez bien l'asphalte, j'en conviens que je n'y connais rien, et vous comprendrez que je n'ai jamais eu la prétention que je connaissais l'asphalte, mais nous comptons justement sur les

ministères – que ce soit le ministère de la Santé, le ministère des Transports – tous et chacun des ministères qui vont devoir justement aider le gouvernement à développer cette expertise pour être sûr qu'on fait les bons choix et que, quand on va aller en partenariat public-privé, ce sera une solution de choix.

Ce n'est pas parce que nous allons arrêter de faire le mode conventionnel. Vous conviendrez avec moi qu'au niveau de plusieurs secteurs il y a eu des écarts entre les prévisions et ce qui s'est passé en réalité. Et c'est pour ça que je vous dirai qu'à bien des égards, vous avez mentionné des exemples qui ont été donnés, il n'en demeure pas moins que le côté politique...

Mme Jérôme-Forget: ...plusieurs secteurs, il y a eu des écarts entre les prévisions et ce qui s'est passé en réalité. C'est pour ça que je vous dirai qu'à bien des égards, vous avez mentionné des exemples qui ont été donnés, il n'en demeure pas moins que le côté politique doit assumer ses responsabilités.

Maintenant, vous avez mentionné quelque chose, la carte de crédit. Bien, moi, je veux vous rappeler que ce n'est pas parce qu'on va aller en PPP qu'on va marcher sur la carte de crédit. Parce que je vais vous dire que ce qui a été décidé au niveau de l'ancien gouvernement, je vais donner un exemple, là, très, très concret, où mon collègue est impliqué, puis je ne veux pas le blâmer parce qu'il était dans une situation difficile, qui était président du Conseil du trésor, mais aujourd'hui, les coûts de reconduction de décisions qui ont été prises il y a deux ans et trois ans s'élèvent aujourd'hui au gouvernement de 3 milliards de dollars par année. Les coûts de reconduction.

Et je vous donnerai comme exemple, vous dites finalement qu'on fait maintenant puis on paie plus tard. Bien, savez-vous que le projet GIRES, on commençait à le payer en 2007-2008. Alors, ce n'est pas parce qu'on va en PPP qu'on va payer seulement quand arrive... le projet arrive à terme. C'était le cas et c'est le cas aujourd'hui et c'est problématique, j'en conviens avec vous, c'est tout à fait problématique. Mais qu'on le fasse en PPP ou qu'on le fasse en méthode traditionnelle, je vis, moi, au Conseil du trésor les coûts de reconduction de 3 milliards par année de décisions qui ont été prises antérieurement. Et je vous dirai, c'est le cas par exemple de projets comme le projet GIRES, c'en est un.

Au niveau bien sûr des ingénieurs, le pont, vous avez parlé du pont. Mais il y a une chose est certaine: pour le gouvernement, le prix est le même, hein. Parce qu'avant, les gens avaient le droit au traversier. Et là, au moins, il y a une garantie que l'augmentation, M. le Président, sera trois 0,75 % du coût de l'inflation, d'accord, le péage que les gens devront faire. Alors qu'ils n'avaient pas cette protection avec le traversier. Alors, je ne veux pas me faire la... défendre, n'est-ce pas, le Pont de la Confédération, je vous donnais ça à titre d'exemple.

Et bon, peut-être que vous voulez réagir, mais sachez une chose, je veux que vous sachiez très bien que les fonctionnaires du gouvernement, c'est là où se trouve l'expertise. Et pour vous rassurer, dans tout le projet de réingénierie, dans tout le projet de réingénierie du gouvernement, il y a eu 350 000 \$ qui ont été donnés en contrats à l'extérieur. Toutes, toutes, toutes les études émanent des fonctionnaires du gouvernement. D'accord? Et c'est simplement quand les fonctionnaires nous disaient: Écoutez, on aurait besoin d'une étude dans ça, ponctuelle, pointue dans un domaine particulier, que là, on allait de l'avant. Mais généralement, parce qu'à cause de la qualité de nos employés, nous avons fait appel à nos employés en tout temps.

Et personnellement, moi, je n'ai que des éloges à dire aux employés du Conseil du trésor qui m'accompagnent toujours dans les démarches pour voir, pour reconnaître la qualité des employés qui travaillent au Trésor. Alors, je voudrais que vous sachiez, si jamais ça a été perçu de la part des gens des ingénieurs, vous le savez, quand j'étais à la CSST, j'ai compté sur vous, et nous allons compter sur vous.

Et c'est là, c'est chez vous aux Transports, chez vous, partout, où vous devrez développer l'expertise pour déterminer s'il y a lieu d'aller en PPP. C'est vous qui allez devoir nous dire si ça doit se faire comme ça ou pas. Et si vous êtes capables de faire la démonstration qu'il n'y a aucune vertu à aller en partenariat public-privé, bien sûr que nous n'irons pas en partenariat public-privé.

Mais sachez que par exemple, nous allons faire certains... Pour les ponts, vous allez convenir avec moi qu'au niveau des infrastructures, il y a un grand besoin. Que ce soit dans les routes, nos hôpitaux, nos écoles, il y a un grand besoin. Alors, j'aimerais ça peut-être que vous réagissiez, parce que je sais que les réponses vont venir de vous de vos employés, M. Gagnon, des gens que vous représentez.

Le Président (M. Paquet): M. Gagnon, environ 3 minutes pour le bloc.

M. Gagnon (Michel): Merci, M. le Président. D'abord, je constate que Mme la ministre fait partie du club des mal cités, puis c'est possible, hein, c'est possible. C'est que quand je relis le mot-à-mot et selon elle, la fonction publique n'a pas le savoir-faire nécessaire. Les politiciens, en tout cas, le mot n'apparaît pas, mais ce n'est pas grave. Je vous accorde le bénéfice du doute, c'est à votre esprit. Puis je pense que je vais être en mesure de convaincre mes gens d'autant plus que ce que je leur disais, et vous connaissant, qu'on disait sans doute que lorsque ça s'est dit, on est... le 7 octobre, hein. Les mémoires sont pratiquement tous rentrés lorsque ça s'est dit, parce que l'article est paru le 8 octobre. Je fais l'hypothèse, là. Donc, ce que je disais à mon monde: Mme la ministre, c'est clair qu'elle devait être stressée, là. Elle avait reçu tous ces mémoires, tous ces mémoires. Or, elle avait ce qu'elle s'attendait, un paquet de mémoires qui étaient contre, ceux des syndicats. Ça, je pense que tout le monde...

M. Gagnon (Michel): ...Mme la ministre, c'est clair qu'elle devait être stressée, là, elle

avait reçu tous ces mémoires, tous ces mémoires. Or, elle avait ce qu'elle s'attendait, un paquet de mémoires qui étaient contre ceux des syndicats, ça, je pense que tout le monde s'attendait à ça, je pense que ça n'a pas dû trop la stresser. Après ça, bien, il y a eu ceux qui ont dit: Oui, je suis pour la création de l'agence, mais soustrayez-moi de son application. Ça, c'est un autre paquet, ce oui soustrait, c'est un autre non, on s'entend peut-être là-dessus, M. le Président.

Après ça, il y a les organismes nommés par l'Assemblée nationale, Commission d'accès à l'information, Protecteur du citoyen, ils sont venus émettre de grandes réserves, ils n'ont pas dit oui ou non, mais de grandes réserves, je pense qu'on peut convenir de ça. Par la suite, il y a eu ce que j'appelle, les «oui mais», les «oui mais», je pense à l'AICQ qui dit: Oui, moi, je suis favorable à ça, à condition qu'on assure que je vais être dans les projets, qu'on m'assure que mes firmes vont pouvoir être dans les projets, qu'on m'assure que je sois rémunéré pour soumissionner, où est le partage de risques même au niveau de la soumission, on veut être rémunéré. On a eu l'ACRGTQ, qui sont venus ici, puis qui nous ont dit: On assure d'avoir le péage minimum, et on a eu Bombardier qui a fait une belle présentation, je pense. On veut avoir des abris fiscaux, on veut être rémunérés pour des soumissions, donc je comprends que vous n'aviez pas un appui large puis je vous excuse, je pense que je vais être capable d'expliquer ça à mes gens.

Pour lancer le débat quand même, j'avais posé certaines questions, je voulais avoir certains éléments d'information, entre autres, votre source d'information quant aux coûts de 200 millions. Parce que, M. le Président, on peut dire que les infrastructures, c'est dans notre terrain, c'est sur notre glace, puis 200 millions... Moi, j'ai travaillé trois ans pour trois entrepreneurs différents en construction, une perte de 200 millions, il faut avoir assez les reins solides, merci, il faut avoir les reins solides, merci. On a fait de la recherche pour trouver cette source-là, M. le Président, le seul endroit où on a vu comme source 200 millions, même jusqu'à 325 millions, c'est sur le site Internet de nos amis qui vont venir cet après-midi, c'est-à-dire The Canadian Council for Public-Private Partnerships, il y a même quelqu'un sur ce site Internet là, qui est de l'université d'Oxford, je ne mettrai pas en doute ses compétences, lui, il est rendu à 325 millions, donc l'entreprise aurait perdu beaucoup d'argent.

Nous, ça nous a fatigués, on a juste trouvé cette information-là. C'est ça que je vous dis, peut-être qu'il y en a d'autres informations, mais nous, on est allé voir le Standard & Poor's, ils sont quand même des gens compétents, nous semblait-il, qui ont fait une revue de la compagnie depuis sa création, depuis 1993. Ça a plusieurs pages là-dedans, ils accordent des cotes de crédit, c'est des gens sérieux, c'est des gens sérieux. On n'a vu ça nulle part, ces 100 millions là, on n'a vu ça nulle part. Par contre, il ne faut pas confondre une réclamation d'un entrepreneur avec une perte d'argent de l'entrepreneur. Des réclamations, j'en ai préparé plus qu'une dans ma vie, soyez-en assurés, on met du crème un peu, il ne faut pas confondre ça.

Donc, pour ça, je me permets d'insister, j'aimerais ça connaître cette source-là parce que c'est l'argument massue qui a été présenté, c'est ce projet-là... puis nous, on est allés sur ce pont-là, on s'est dit on va aller voir ce qu'il y a dedans. Parce que dans notre mémoire,

on n'a pas voulu commencer à distinguer le sexe des anges, qu'est-ce qui est un PPP, qu'est-ce qui ne l'est pas, la 407, elle en est-elle un ou pas, etc., on est allé dans l'exemple montrer dans *La Presse* du 8 octobre.

Le Président (M. Paquet): Merci beaucoup. M. le député de Richelieu.

M. Simard: Oui. Merci, M. le Président. J'ai un peu – vous me permettrez sans aucune méchanceté – apprécié le retournement de situation, ces nids-de-poule qui ne sont plus dus à votre incompetence, mais au retard du Conseil du trésor, donc à sa présidente, d'accorder les crédits, ce qui a fait que l'asphalte s'est posée trop tard, donc par des températures qui n'étaient plus appropriées avec les coûts que ça implique. Alors, enfin, retournement de situation intéressant, il faudra voir évidemment dans les prochaines années si les crédits seront transmis à temps, et qu'on pourra éviter ces gaspillages et ces nids-de-poule.

Vous faites une analyse extrêmement critique des PPP, et cette fois-ci je pense que le président de notre commission, s'il change de siège, ne viendra pas vous accuser de ne pas vous référer à des cas très concrets, vous ne faites que ça et vous allez même au fond de cas concrets, qui ont été évoqués ici, presque comme les fondements mêmes, enfin, les exemples parfaits qui permettent d'opter pour la formule des PPP. Alors, j'apprécie beaucoup votre souci du détail et de la précision et des exemples précis parce qu'il y en a des exemples précis dans ce mémoire. Vous êtes des ingénieurs non pas des théoriciens de l'administration publique, vous êtes des ingénieurs, des praticiens de l'administration publique, et vous considérez que votre apport à l'administration publique, c'est d'abord et avant tout votre travail compétent, et ce... là-dessus je pense que nous devons tous...

M. Simard: ...des ingénieurs, des praticiens de l'administration publique, et vous considérez que votre apport à l'administration publique, c'est d'abord et avant tout votre travail compétent. Et là-dessus, je pense que nous devons tous lever notre chapeau à cet apport fondamental, à cette contribution fondamentale à la gestion publique.

Votre mémoire est légèrement différent de votre présentation, vous allez beaucoup plus loin, et, notamment, vous analysez la nouvelle agence. Parce qu'on est toujours devant le double problème ici, enfin le double mandat, on est en train de discuter de la pertinence des avantages et des inconvénients des partenariats public-privé, mais, au fond, là, ce qui nous réunit, c'est un texte, un libellé, un projet de loi. C'est comme ça qu'on fonctionne. Ce n'est pas une politique-cadre, ce n'est pas un avant-projet, ce n'est pas un livre blanc qui aurait ouvert le débat, théoriquement, dans toute la société sur la formule à retenir: Est-ce que les PPP, c'est meilleur que les formules traditionnelles? Non, c'est un projet de loi.

Ce projet de loi, c'est la création d'une agence. Et là vous nous dites: Ou bien cette agence sera totalement incapable de remplir l'ensemble des mandats qui sont dans le projet de loi ou le projet de loi, probablement les deux en même temps, va infiniment plus loin que ce

qu'en dit la ministre dans ses admissions verbales. Ce n'est pas une simple agence-conseil, mais une véritable exécutrice des projets gouvernementaux avec, comme moteur, vous avez raison de le mentionner, un Conseil du trésor qui peut conditionner ses crédits au mode choisi. Alors, j'aimerais vous entendre parler de l'agence, de ses pouvoirs, de son champ d'application, de son mandat, et ce que vous en percevez, vous, praticiens quotidiens de l'administration publique, ce que vous y voyez comme avenir pour l'administration publique dans l'existence, la création de cette agence.

Le Président (M. Paquet): M. Gagnon.

M. Gagnon (Michel): Merci, M. le Président. Outre ce qui est écrit dans notre mémoire, on a parlé de dichotomie au niveau... ou de bicéphalité. Il rentre deux cerveaux là-dedans, là, dans l'agence, ceux qui font la promotion puis ceux qui font l'analyse. Nous, on a un gros problème déjà, en partant, avec ça.

Ce n'est pas un simple outil, l'agence, tel qu'écrit, nous, nous concluons que ce n'est pas un simple outil. C'est comme si... Je vais y aller par l'image, métaphore. Pour nous, l'agence, c'est comme si on a besoin de creuser un trou en arrière de chez nous, de la résidence, puis, au lieu de s'acheter une pelle ronde, on s'achète une excavatrice. L'agence a des pouvoirs, parce qu'on dit que c'est pour le conseil seulement, l'agence a des pouvoirs extraordinaires. L'agence peut exproprier. Nous, ça, ça nous fatigue, exproprier, ça, ça nous fatigue beaucoup, parce qu'on parle que l'agence va d'abord faire des infrastructures. Pourquoi d'abord que l'agence a ce pouvoir d'expropriation là, les transports peuvent le faire déjà, nous semble-t-il? On nous corrigera le cas échéant.

Outre le fait qu'il y a bicéphalité dans toute cette loi-là, il y a les comités d'experts, il y a la notion de comité d'experts. Pour nous, c'était la première fois qu'on voyait dans une loi – on n'est pas des experts, M. le Président, on n'est pas législateurs, on n'a pas votre compétence – c'était la première fois qu'on voyait dans une loi une section de loi qui crée des comités d'experts. Le ministère de la Santé peut créer un comité d'experts, on a regardé certaines lois, la CSST pouvait créer des comités d'experts, etc., mais nulle part on a vu que c'était aussi articulé. Puis on s'est dit: Mais pourquoi a-t-on besoin de créer une section dans la loi pour faire des comités d'experts?

Quand on commence à regarder ça... D'abord, on sait que l'agence, les gens ne sont pas nommés en vertu de la Loi sur la fonction publique. Ça, on questionne ça aussi. Il y en a qui sont nommés en vertu de la Loi sur la fonction publique, la nouvelle agence du Revenu est nommée en vertu de la Loi sur la fonction publique. Cette nouvelle agence là, selon nous, devrait être une société, qu'importe... être exclue de la fonction publique. Ça, ça nous pose des problèmes. Mais on s'est dit: Pourquoi? Ah, là, on regarde: Qui va les nommer? Le président du Conseil du trésor. Qui va fixer la rémunération? Le président du Conseil du trésor. Pour les déplacements, quels vont être les barèmes? Le président du Conseil du trésor va les fixer. Or, nous, on a vécu quand même une expérience, on a peur, on a peur que ça coûte vraiment cher, ces comités-là. Exemple: Mme la ministre a embauché quelqu'un de compétent – je ne doute pas de sa compétence, soit dit en passant

– c'est M. Jean-François Munn. Elle le paie 250 000 \$. Or, ce qu'on a peur, c'est que ces experts-là, la marge va être à 250 000.

Mais si M. Munn était appelé...

M. Gagnon (Michel): ...compétences, soit dit en passant, si M. Jean-François Munn, elle le paie 250 000 \$. Or, ce qu'on a peur, c'est que ces experts-là, la marge va être à 250 000 \$... mais si M. Munn est à plein temps puis le gouvernement du Québec à 250 000 \$, ce n'est déjà pas si pire mais, ça, c'est un «side line» hein! M. Munn, M. le Président, il n'est pas à plein temps là. Comme négociateur en chef, Jean-François Munn n'est pas à plein temps, il a d'autres clients, etc. Je pense que les gens ne savent pas ça. Donc, c'est une... Puis on a peur à des rémunérations très fortes. Et qui va payer pour ça? C'est les ministères parce que l'agence doit s'autofinancer.

Il y a aussi que ce soit le président du Conseil du trésor qui soit le ministre responsable de cette loi-là. Nous, dans le temps, on s'était prononcé contre. Vous savez, M. le député de Richelieu, M. Chevette ne nous aimait pas beaucoup, on s'était prononcé contre sa fameuse loi, etc. qui s'appelait la Loi concernant les partenaires en matière d'infrastructures de transport. On n'était pas choix à ça. On l'a dit, bon, mais il y avait quand même deux éléments intéressants à cette loi-là. 1° ce n'était pas le président du Conseil du trésor qui était le ministre responsable de ça, il faut se poser la question de ça; 2° il y avait un article 5°, deuxième alinéa, que, nous, on a trouvé intéressant. «Cette entente – de PPP, il faut le comprendre comme ça – doit comporter une participation du secteur privé au financement du projet.»

Quand on tombe dans la loi... quand on regarde la loi, on vient modifier cette loi-là puis on vient biffer l'article qui force... qui forçait au moins l'entrepreneur, parce que, comme dans le Pont de la Confédération, Strait Crossing n'ont pas mis un sou. Donc, on veut être certains que... de ne pas forcer un partenaire à mettre des sous en partant, c'est ce que vient faire ce projet de loi là de Mme Forget.

Donc, vous comprendrez qu'il y a, disons, deux éléments moteurs qui sous-tendent que la démarche des PPP: moindres coûts, moindres coûts dans la loi, moindres prix, on n'a pas vu ça nulle part, nous autres. On a fouillé, peut-être que vous pouvez nous aider, on n'a pas vu ça nulle part. Partage de risques? Partage de risques? Ils ne sont même pas obligés de mettre un sou en partant, ils ne sont même pas obligés d'assumer leur soumission. Ça, c'est extraordinaire. Même au niveau de la soumission, ils demandent d'être compensés. Moi, je serais un peu gêné là, puis on sait que ça se fait. Donc, cette agence-là, ce n'est pas un simple outil, c'est une pelle mécanique pour creuser un trou en arrière dans sa cour. C'est clair, des immenses pouvoirs.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Richelieu.

M. Simard: Oui, merci, M. le Président. Je pense que la réponse a été suffisamment claire. Il est apparu – vous y avez fait allusion tout à l'heure – depuis le début de l'étude de ce projet de loi, mémoire après mémoire, partisan ou adversaire de la formule des PPP, que l'une des grandes questions que se pose le public, que se posent les contribuables, que se posent les citoyens québécois, c'est la question de l'imputabilité et de la transparence. Vous le savez, actuellement – la Commission d'accès à l'information est venue nous le rappeler – la loi actuelle d'accès à l'information est extrêmement déficiente quant il s'agit d'accès à des documents qui émanent de sociétés privées. Dès qu'un tiers est parti à un contrat et qu'il fait prévaloir son intérêt concurrentiel, la Loi d'accès à l'information cesse d'exister. Nous le vivons tous les jours comme députés de l'opposition. Nos amis d'en face l'ont vécu longtemps. Les journalistes le vivent quotidiennement. C'est un empêchement majeur à l'imputabilité réelle, c'est-à-dire à l'accès à l'information, seule source réelle d'imputabilité, c'est-à-dire de capacité pour le législateur d'intervenir et de juger de la réalité.

Est-ce que le projet de loi, tel que rédigé, vous apparaît déficient au plan de la transparence et de l'imputabilité?

Le Président (M. Paquet): On a une minute environ, s'il vous plaît, M. Gagnon. **M. Gagnon (Michel):** ...M. le Président. Écoutez, on a vu une faiblesse de ce côté-là et, par contre, la politique-cadre, la politique-cadre avait été très intéressante à cet effet. On y voyait – mais la politique, ce n'est pas la loi, ça, on en convient – de démontrer aux citoyens la crédibilité du processus et leur garantir que, lorsque retenue, la solution du PPP offre la meilleure valeur ajoutée pour les fonds publics investis.

Nous, à l'association – je n'en ai pas fait état dans ma présentation, il faut se limiter, n'est-ce pas, hein! j'ai juste 20 minutes – dans nos recommandations, parce qu'on s'est dit: On va jouer le jeu, on ne se prononcera pas contre l'agence en question, contre la loi, mais on va jouer le jeu. À partir de la politique-cadre de démontrer aux citoyens la crédibilité du processus, on s'est dit: Demandons au législateur – c'est l'idée là, le texte, on ne l'a pas construit – de prévoir la création d'un organisme d'enquête, commission consultative sur les contrats de partenariat que, nous, on appelle CCCP...

M. Gagnon (Michel): ...on s'est dit: Demandons au législateur – c'est l'idée, là, le texte, on ne l'a pas construit – de prévoir la création d'un organisme d'enquête, commission consultative sur les contrats de partenariat que, nous, on appelle CCCP veillant à la protection de l'intégrité du patrimoine collectif des générations futures. En d'autres mots, si on veut être transparents, mettons que quelque chose qui ressemblerait à un début de commencement d'une CCCP, une commission, puis là, bien, on ferait le débat, on ferait le débat puis on s'assoira puis on viendra prouver systématiquement qu'en PPP, c'est trop cher, pour les infrastructures, j'entends, pas pour la prestation de services, je nuance.

Le Président (M. Paquet): Merci. Mme la présidente du Conseil du trésor.

Mme Jérôme-Forget: Je vais simplement apporter un correctif, ensuite je vais donner la parole à mon collègue le député de Hull. Je voulais simplement que vous le sachiez, vous avez fait mention à M. Munn, vous savez qu'il y a toujours eu des chefs négociateurs au gouvernement. Ce n'est pas là une nouvelle approche. D'ailleurs, on vient de nommer M. Bouchard à la Société des alcools du Québec dans ce cas-là également pour intervenir dans un dossier. Alors, je pense que c'est une formule qui est très répandue au gouvernement et que je vous dirais que ce n'est pas nouveau. Mais je vais laisser mon collègue poser d'autres questions au sujet de votre mémoire.

Le Président (M. Paquet): Il reste environ 7 min 20 s, deux demandes d'intervention, d'abord M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président. Chers collègues, M. Lévesque, M. Gagnon, M. Bouchard, merci de votre mémoire, merci de participer aussi à la commission parlementaire, parce que j'imagine que lorsqu'on a parlé de projet de loi n° 164, on n'a pas eu la chance de vous accueillir en commission parlementaire, puisqu'il n'y en a pas eu. Et justement à cet effet-là, vous êtes revenus quelquefois sur le projet de loi. Peut-être pouvez-vous déposer à la commission le mémoire que vous avez préparé à cet effet-là. Vous dites que vous étiez contre peut-être, alors pouvez-vous éclairer la commission sur les tenants et aboutissants de votre position à ce moment-là, alors déposer peut-être le mémoire que vous aviez préparé à ce moment-là au sein de la commission.

J'ai beaucoup aimé votre petit cours d'asphalte 101. C'est intéressant pour des gens qui ne connaissent pas beaucoup ça. bien qu'on a des collègues qui s'y connaissent beaucoup plus que nous. Mais ce que j'ai surtout apprécié de votre présentation dans l'asphalte 101, c'est les limites du système actuel. Enfin, vous avez fait la démonstration qu'il y a quelque chose qui ne roule pas rondement présentement et vous y êtes allés d'une démonstration à l'effet que le processus est peut-être lent, que les normes que vos ingénieurs doivent faire appliquer ne le sont pas tout le temps, qu'on installe peut-être dans des températures inadéquates et que le souci du maintien de l'actif à plus long terme n'est peut-être pas aussi présent qu'il devrait y être. Alors, je comprends donc avec vos propos que vous reconnaissez les limites intrinsèques du système actuel.

Et c'est drôle parce que j'aurais aussi aimé vous entendre sur le métro de Laval et sur votre compréhension des limites du système actuel en ce qui a trait à ce dossier-là. Parce que, avec l'expertise que vous possédez, que nous possédons donc à l'intérieur de l'appareil, il n'en demeure pas moins que, lorsque le métro de Laval a été annoncé à un mois de l'élection, l'évaluation des coûts se chiffrait à à peu près 180 millions pour 4,5 km de métro, alors qu'on apprend maintenant qu'à peu près tous les métros qui se construisent présentement dans le monde, il y en a six comparables, notamment à San Paulo ou à Tokyo, on est entre 145 millions à 160 millions du kilomètre, entre 145 et 160 millions du kilomètre, alors que nos collègues d'en face avaient prédit un coût total de 180 millions pour 4,2 km avec l'expertise que l'on possède avec vos membres, j'imagine, là, à l'intérieur de l'appareil gouvernemental. Alors, moi, je pense que vous nous avez fait un vibrant plaidoyer sur les limites du système actuel. Et d'ailleurs, à cet effet-là, je tiens à vous dire que j'ai beaucoup apprécié la page 13 de votre mémoire au niveau du début de

la conclusion lorsque vous nous dites, un genre de mise en garde, puis je vous le dis tout de go: Je suis tout à fait d'accord avec votre phrase. Alors, votre organisme reconnaît l'intérêt du concept PPP comme mode additionnel de prestation de services publics, mais ne peut en aucun cas s'inscrire dans une démarche de recours systématique à ce mode de gestion. Nous en sommes. C'est ce que la présidente du Conseil du trésor répète depuis maintenant plusieurs mois...

M. Cholette: ...de prestation de services publics, mais ne peut en aucun cas s'inscrire dans une démarche de recours systématique à ce mode de gestion. Nous en sommes. C'est ce que la présidente du Conseil du trésor répète depuis maintenant plusieurs mois, c'est ce que le gouvernement du Québec répète depuis plusieurs mois et c'est ce que vous entendez à cette commission. Ça fait partie – et vous l'avez repris dans votre présentation – d'un outil dans un coffre d'outils, et c'est ce que vous nous dites, à la page 13. Je peux vous dire que je suis tout à fait d'accord avec votre conclusion.

Et je veux aussi vous rassurer sur un autre point, à la page 4 de votre mémoire. Vous dites ceci: «Toutefois, rien, dans le projet de loi, ne précise la répartition des responsabilités entre l'agence puis les ministères et organismes.» Vous dites: «Rien ne précise que les ministères et organismes conservent les décisions finales quant au choix des solutions, au besoin d'infrastructures ou de services publics et quant au mode de réalisation des projets, en mode conventionnel ou en PPP», alors que vous savez bien que le projet de loi vise à doter l'agence d'un pouvoir de conseil. Bien, si elle offre un conseil, ce sera donc pour un autre joueur de prendre les décisions, comme par exemple le ministère client. Et je pense que, ça aussi, la ministre présidente du Conseil du trésor l'a répété très souvent, que l'agence sera là comme centre d'expertise et comme conseil. Alors, peut-être je voudrai vous entendre là-dessus, et peut-être vous pouvez nous confirmer également que vous avez l'intention de nous déposer le mémoire que vous aviez déposé... ou préparé pour le projet de loi n° 164.

Le Président (M. Paquet): En trois minutes maximum, M. Gagnon.

M. Gagnon (Michel): Trois minutes, j'en ai suffisamment, M. le Président. D'abord, sur les limites actuelles du système, moi... nous, on tenterait plutôt de les fixer dans le temps, ces limites-là. J'explique pourquoi. Écoutez, notre problème, je l'ai dit, on n'est pas capables de faire nos appels d'offre en janvier, mais on a été capables de le faire en 2002. En 2002, on a été capables. Pourquoi qu'on n'a pas été capables en 2003? Pourquoi qu'on n'a pas été capables en 2004? Donc, ce n'est pas vrai que ce sont des limites actuelles. C'est des limites qui sont actuellement là mais qui n'étaient pas là en 2002. Il faut faire attention.

En 2002, le ministre des Transports de l'époque, M. Guy Chevrette, qui... Soit dit en passant, je n'étais pas un de ses fans, hein? Ça, je vais mettre ça clair en partant, là. Je n'étais pas un de ses fans, mais il faut au moins reconnaître ce qu'a fait l'homme: il s'est organisé pour aller chercher 500 millions de plus, cette année-là, il s'est organisé pour qu'on commence les projets, qu'on envoie nos appels d'offre en janvier 2002. Ça fait que quand on me dit que c'est les limites actuelles... Oui, c'est les limites actuelles, mais c'est

les limites actuelles depuis que vous êtes au pouvoir. Je m'excuse, mais c'est comme ça. La dernière année au pouvoir... Puis je ne veux pas faire de partisanerie, là, mais c'est quand même... c'est factuel. Je m'excuse, c'est factuel. En 2003, ça pouvait s'expliquer: changement de pouvoir, etc. Ça, ça peut s'expliquer. Mais on est en 2004, là. Puis, en 2004, bien, M. Marcoux, bien... Je l'ai dit tantôt, j'ai fait état de dates, hein? Vérifiez le verbatim puis vérifiez auprès de M. Marcoux, ce que je dis. Ça, je n'ai pas de problème avec ça, je suis certain de mes données.

Donc, 2003, je suis capable... on est capables, je pense, de comprendre qu'un gouvernement... Mais en 2004, on n'est pas capables de l'expliquer. Donc, ce ne sont pas des limites actuelles. C'est quelque chose qui ne fonctionne pas dans votre gouvernement, tout simplement. Puis je dirais que du côté du PQ on a eu ces problèmes-là aussi, mais avec M. Chevrette... En tout cas, il a été sensible à tout ça puis il a pu faire en sorte que ça a fonctionné. Donc, comment ça se fait que ça a fonctionné en 2002, puis 2003, 2004, pour régler le problème, il faut faire des PPP? Non, il en faut pas faire de PPP, pour ça.

Métro de Laval. Je trouve ça intéressant que vous m'amenez la question, puis je vais vous dire pourquoi. Je l'ai déjà dit à Mme la ministre. Je trouve ça intéressant parce que, moi, je n'avais aucun ingénieur là-dessus. Je n'avais aucun ingénieur là-dessus, mais ce que je trouve encore intéressant, c'est que lorsque l'AICQ est venue présenter son mémoire, le 26 octobre dernier, à l'ouverture, il y avait le président de Cima+, là, le monsieur aux cheveux blancs, là, qui était là, là, de Cima+. Sa firme est plein dedans, là-bas, au métro de Laval, puis vous ne lui avez pas posé la question. Il me semble que ça aurait été intéressant que vous lui posiez la question, n'est-ce pas? L'AICQ est là, la Gaspésia. Le président de BPR est ici, là. Pas de question sur la Gaspésia, puis BPR est là-bas. Là, vous arrivez avec moi, aujourd'hui. Je n'ai pas de problème avec vos questions, mais je trouve ça bizarre que vous ayez eu une retenue, le 26 octobre, dans ce domaine-là. Je suis mal à l'aise avec ça, il faudrait que vous m'expliquiez ça. Je rappelle que je n'ai pas encore eu d'information sur mon 200 millions.

Quant à la loi de M. Chevrette, je l'ai dit d'entrée de jeu, c'est par les médias qu'il a fallu qu'on s'exprime. Il n'y a pas eu de commission. Donc, c'est très bien, ce qu'il y a ici, malgré tout. On aurait aimé plutôt avoir comme un livre blanc. Comme on a dit dans notre mémoire, à Singapour, ils ont ouvert les livres, on en discute, des PPP.

Vous avez raison que dans notre conclusion, on ne s'oppose pas au mode PPP. On est formés comme ça, on veut fouiller les choses. Il y a du monde qui vont en Angleterre puis qui nous disent...

M. Gagnon (Michel): ...comme on a vu dans notre mémoire, à Singapour, ils ont ouvert les livres, on en discute des PPP.

Vous avez raison que, dans notre conclusion, on ne s'oppose pas au mode PPP; on est formé comme ça, on veut fouiller les choses. Il y a du monde qui va en Angleterre puis qui nous dit que c'est bon, les PPP. Nous, on regarde ça, même le «success story», on pense que ce n'est pas bon, mais on dit: On va s'asseoir avec vous autres puis mettons en place une commission consultative, notre CCPP, puis regardons ça ensemble, regardons ça ensemble. Puis, du cas par cas, on va regarder ça ensemble, on est ouvert à ça. D'ailleurs, tout notre mémoire est construit sur cette base-là d'ouverture au changement, mais pas n'importe quel changement puis pas des changements à crédit. La carte de crédit, non, merci.

Le Président (M. Paquet): M. le député de Hull, en 20 secondes.

M. Cholette: Bien, simplement, en termes de votre nouvelle commission que vous souhaitez, simplement pour vous rappeler, le Vérificateur général aura accès à l'ensemble des transactions puis des activités de l'Agence. Je ne sais pas si ça vous satisfait mais, en tout cas, c'est important de le dire comme élément supplémentaire.

Le Président (M. Paquet): Merci. Juste une question peut-être de précision sur les demandes faites, hier, à la Commission parlementaire de l'administration publique, il a été révélé qu'il y avait un ingénieur résident du ministère des Transports à l'AMT à partir de septembre 2001. Je trouve que c'est un élément de fait peut-être à vérifier. M. le député de Richelieu.

M. Simard: Oui. Écoutez, évidemment, vous comprendrez que je bois comme du petit lait ce que vous venez de dire de l'année 2002, mais le fait est qu'il y a, dans la gestion d'un certain nombre de projets, des problèmes d'évaluation des coûts et de prévisions des coûts, et, ici, personne ne conteste, et je pense que, de votre côté, vous ne contestez pas qu'il y ait, dans l'administration publique actuellement, un problème d'évaluation des coûts.

Je ne dis pas un problème de dépassement: le député de Hull a rappelé opportunément, et j'espère qu'il le rappellera régulièrement, que ce qui est en train d'être payé pour le métro de Laval correspond en gros aux coûts que l'on observe un peu partout dans le monde pour des projets semblables. C'est d'ailleurs aller beaucoup plus loin dans certains cas, je pense, à ligne Mercure du métro de Paris qui est monté à plus de 200 millions du kilomètre.

Donc, ce n'est pas une question de dépassement, d'excès de coûts, c'est une question d'évaluation, hein, de prévision, et dans la gestion publique, dans l'administration publique, il est extrêmement important, lorsque les décideurs politiques ont à prendre des décisions d'opportunité, qu'ils aient entre les mains les meilleurs outils d'évaluation.

Il y a donc une question qui se pose et que certains sont venus poser, ici, sur les faiblesses du mode actuel – ça ne donne pas de vertu, vous le comprendrez bien, au mode de partenariat public-privé, dont des dizaines de témoins sont venus ici dire que cela n'apporterait probablement pas une amélioration considérable à ce niveau non plus – mais

qu'est-ce que vos ingénieurs, qu'est-ce que votre association, souhaitez comme améliorations au mode classique d'attribution des contrats pour nous assurer que le politique et au-delà du politique le citoyen puissent, dès le départ des projets, avoir une vision plus réaliste des coûts qui seront engendrés par un projet? Ça, c'est au-delà des gouvernements, je peux vous le dire, là. Chaque gouvernement est aux prises avec ces réalités-là. Vous le savez, plusieurs de vos ingénieurs sont aux Transports: aux Transports il n'y a pas un mardi matin au Conseil du trésor où il n'y a pas des demandes pour rajouter des sommes parce qu'il y a des dépassements. Donc, l'évaluation qui avait faite initialement ne s'avère pas juste.

J'ai rarement vu une séance occupée très longtemps par des surplus, des coûts moindres qui seraient remboursés à l'État; c'est toujours des cas de dépassement. On peut gérer par dépassement mais, à ce moment-là, il va falloir créer des coefficients, hein, dire qu'un contrat, une prévision de 200 millions, en fait, c'est 350 millions systématiquement. Ça pourrait être une façon de voir les choses, mais vous comprenez bien qu'on ne peut pas fonctionner par une règle mathématique comme celle-là.

Il y a donc obligation, je dirais, à ceux qui défendent le mode classique d'attribution des contrats, de s'interroger et de faire des propositions pour améliorer non pas le coût – je le répète, là, il est très, très rare qu'il y ait effectivement des gestes délictueux, des problèmes de gestion majeurs qui entraînent des dépassements; ça arrive mais c'est très minoritaire – mais l'évaluation initiale pour toutes sortes de raisons qui sont aussi de nature politique, racontons-nous pas d'histoires là-dessus. Lorsque Robert Bourassa annonce le métro de Laval en 1989: je peux vous dire que ça a une nature politique aussi, il a...

M. Simard: ...l'évaluation initiale, pour toutes sortes de raisons qui sont aussi de nature politique, ne racontons-nous pas d'histoires là-dessus, lorsque Robert Bourassa annonce le métro de Laval en 1989, je peux vous dire que ça a une nature politique aussi. Et la sous-évaluation qu'il fait à l'époque est aussi de nature politique. Mais au-delà de ces considérations, qu'est-ce que vous suggérez pour améliorer la précision, l'évaluation, la qualité de prévision des élus et des fonctionnaires pour l'attribution des grands contrats, des... lors des grandes décisions publiques?

Le Président (M. Paquet): M. Gagnon.

M. Gagnon (Michel): Merci, M. le Président. M. le Président, je veux juste faire une remarque, ce que vous avez dit sur l'ingénieur indépendant. Entre autres, l'AICQ a rencontré Mme la ministre le 13 mars dernier et c'est clair qu'ils voulaient être ingénieurs indépendants sur les projets. J'ai ici le bulletin de l'AICQ qu'ils ont écrit à l'ensemble de leurs membres. Ils font référence à cette rencontre-là. Ils ont parlé entre autres de la problématique de l'ingénieur indépendant et de la problématique d'être rémunéré pour être soumissionné. Et ça, ça s'est fait le 13 mars dernier.

Maintenant, sur la question de M. le député de Richelieu. Les ingénieurs du ministère des Transports ont déjà montré quelque chose qui ressemble à ça au ministre des Transports actuel. Ça, c'est clair. Si je l'ai entre les mains, il l'a aussi. Toute façon, tout ce que j'ai ici, tu pourrais l'avoir.

Vous savez, quand on est à... on n'a même pas fait une étude des besoins, je comparais ça à la météo. Quand je n'ai même pas fait une étude des besoins, je suis comme à la météo, cinq jours à l'avance, je dis: Il va faire beau, il ne fera pas beau. Ma marge d'erreur est quand même assez grande. Probablement, c'est ce qui est arrivé au métro de Laval comme tel. C'est une hypothèse que je fais. Je n'avais pas de membre là, d'ingénieur membre là.

Donc, les ingénieurs du ministère des Transports, pour le ministre, ont présenté ce qu'on appelle un plan de cheminement ministériel de réalisation de projets routiers – parce que je n'ai pas encore parlé de prestation de services, moi, ici, aujourd'hui. Je parle d'infrastructures routières. Or, une étape cruciale, c'est l'étape de la définition du projet. Quels sont les besoins? Quelles sont les solutions? On en est là. Là, si ça, c'est fait, là, je suis rendu quatre, cinq jours à l'avance. Mais j'avance, là, la météo, je sais quand même que ce n'est pas l'hiver, là, je suis en plein été, au moins. Ça, je sais ça.

Après ça, la conception. Un avant-projet préliminaire. Puis ça, en génie, c'est des pratiques normales. Après ça, avant-projet définitif. Mais je n'ai pas encore conçu mes plans, moi, là. Après ça, je prépare des plans et devis. Plans et devis préliminaires, encore. C'est une autre étape dans le processus, ça. L'ingénierie, ce n'est pas comme ça, là. Après ça, plans et devis définitifs. Quand mes plans et devis sont définitifs, là, je peux pratiquement comme donner la météo, puis je dis que demain, il va faire tant, puis je ne me tromperai pas beaucoup. Donc, notre problème, souvent, souvent, maintenant, c'est ça.

Maintenant, pour revenir à la seconde question, vous avez été président du Conseil du trésor, je m'en souviens aussi, et effectivement, à chaque semaine – vous siégez le mardi, je pense, n'est-ce pas Mme la ministre – et il y a des allongements de coûts. Ce qu'il faut que vous sachiez, c'est tout ce que vous n'avez pas aussi. Toutes les demandes de paiement d'extra qui ont été faites, vous ne les avez pas. Il y a toute... Autrement dit, il y a eu un filtrage, là, important. Ça, ça n'arrive pas chez vous. Ça, il faut comprendre ça. Parce qu'avant que l'extra arrive chez vous, en région, ils tentent de régler ça. L'entrepreneur n'est pas satisfait, ça s'en vient ici, à Québec, juste l'autre bord de la rue. Là, c'est centralisé. Pourquoi c'est centralisé? Entre autres, ils ont une bonne idée de l'ensemble des entrepreneurs. L'entrepreneur est au Saguenay, mais le même est peut-être à Malbaie puis à Trois-Rivières, etc. Donc, centralisé, on connaît notre monde un peu plus. On connaît notre monde un peu plus, mais on ne peut pas faire ce qu'on veut, parce qu'un autre problème qu'on a, c'est le choix des entrepreneurs, ça, va falloir y venir un jour.

Donc, on est en génie civil. On est en génie civil. On marche par sondage, etc. On a des limites. Ce n'est pas comme deux et deux font quatre, ce n'est pas des mathématiques,

c'est du génie. Plus on se raffine dans nos plans, plus on s'y approche. Mais à un moment donné, on est dans les sols. Et puis des fois, entre autres... je vais laisser mon collègue prendre la parole, il est du ministère des Transports, pour compléter là-dessus.

Le Président (M. Paquet): M. Bouchard, rapidement, s'il vous plaît, parce qu'il y avait une question peut-être de la députée de Mirabel. Alors, M. Bouchard.

M. Bouchard (Robert): Oui. Bon. Bien, écoutez, c'est sûr qu'on vit cette problématique-là de façon récurrente d'année en année. On a eu un pont à Huberdeau il y a trois, quatre ans de ça, que les sondages nous donnaient l'emplacement du roc, puis on est toujours limités dans les coûts lorsqu'on vient le temps évidemment de faire ces sondages. On ne peut pas...

Lorsqu'on est venus pour faire le temps des travaux, faire une histoire courte évidemment, le roc n'était pas nécessairement dans les plans de clivage que les...

M. Bouchard (Robert): ...puis on est toujours limité dans les coûts lorsque vient le temps, évidemment, de faire ces sondages, on ne peut pas... Lorsqu'on venu pour faire le temps des travaux, pour faire une histoire courte, évidemment, le roc n'était pas nécessairement dans les plans de clivage que les sondages nous avaient rapportés. Alors, vous comprendrez qu'on a eu des dépassements qui ont dépassé le million. C'était 1,2 million, si je me souviens bien. C'est des problématiques de cet ordre-là, sur lesquels on n'a pas de contrôle, qui provoquent des dépassements comme ceux-ci.

Mais une autre problématique également qui est vécue par les ingénieurs de l'État, malheureusement, on tente à minimiser de plus en plus l'intervention des ingénieurs de l'État qui ont le souci de la sécurité du public. Et on met de l'avant toutes sortes de moyens, comme, par exemple, on essaie de responsabiliser de plus en plus l'entreprise privée en mettant sur pied ou en exigeant des entreprises privées, dans le cadre de la gestion intégrale de la qualité, là, les systèmes ISO, et ces choses-là. Je peux vous dire que, l'année dernière, malheureusement, si on avait fait confiance à l'entreprise privée, qui était pourtant ISO et qui devait se contrôler elle-même, c'est inquiétant de réaliser que deux des structures qui ont été construites l'année passée, si ça n'avait pas été de l'intervention des ingénieurs de l'État, auraient pu malencontreusement avoir des problèmes, comme on a vécu sur le viaduc du Souvenir, à Laval, et elles auraient pu s'effondrer, les deux structures.

On a dû intervenir rapidement, et ça a été jusqu'à, imaginez-vous donc: On a une fiche de vérification ISO de l'entrepreneur qui demande tout simplement de vérifier si la structure a été boulonnée. Et la structure, juste la journée qu'on était prêt à bétonner la dalle, n'avait pas été boulonnée sur 50 % des boulons, et c'est grâce à une intervention de dernière minute qu'on a évité la catastrophe. L'entrepreneur lui-même n'en revenait pas, et c'était dû au fait qu'il devait se fier à ses sous-traitants, qui, eux, n'ont pas besoin d'être ISO. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Paquet): Alors, au nom de la Commission des finances publiques, je remercie M. Gagnon, Mme Lévesque, M. Bouchard de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec pour leur participation à nos travaux. Je suspends très brièvement les travaux de la commission, afin de permettre à nos prochains invités de se joindre à nous.

(Suspension de la séance à 11 h 47)