

# Les travaux parlementaires

**39<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session**  
(début le 13 janvier 2009)

## Journal des débats

### Commission des finances publiques

Le mardi 10 novembre 2009,  
(non révisé)

**Le Président (M. Cousineau):** Merci, M. Gagnon. Alors, nous allons passer à la période de questions et la période d'échanges. Nous allons débiter avec Mme la ministre. À vous la parole, Mme la ministre.

**Mme Gagnon-Tremblay:** Alors, merci. Je veux vous remercier aussi pour votre présentation et, comme je l'ai dit à plusieurs groupes, on vous a demandé un tour de force de le faire très rapidement et je viens de prendre connaissance de votre mémoire au moment où vous nous en avez fait part, mais je pense qu'il y a des points quand même qu'on peut soulever immédiatement, entre autres vous parlez de surchauffe à un moment donné. Et est-ce que je comprends bien, lorsque vous parlez de surchauffe, vous souhaitez qu'on ralentisse, on ralentisse les projets. Mais en même temps vous dites qu'il y a surchauffe, et nous, on nous dit qu'il n'y en a pas de surchauffe. Alors, pouvez-vous m'expliquer, là, où est la surchauffe et comment vous en arrivez à déterminer qu'il y a effectivement surchauffe?

**Le Président (M. Cousineau):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Michel):** Merci, M. le Président. C'est une bonne question, Mme la ministre. M. Jean Charest, votre premier ministre, a dit, il y a déjà deux ans, au Saguenay, qu'il y avait surchauffe dans le milieu de la construction, donc je m'inspire de ses propos, il est clair qu'il a de l'information à ce sujet. Maintenant, il y a... on veut tout faire en même temps au Québec, on met 40 % de notre enveloppe budgétaire dans l'agrandissement de notre réseau routier alors qu'on est en retard, on est en déficit d'entretien. Votre prédécesseure, Mme Forget, d'ailleurs avait produit un document à cet effet qui faisait état qu'on avait un déficit d'entretien important. C'est comme si que, Mme la ministre, vous me demandez de venir chez vous et vous me dites: M. Gagnon, vous êtes ingénieur, vous, vous connaissez-ça la construction, j'aimerais ça avoir une belle piscine, une belle verrière, etc. Puis, moi, je vais chez vous, puis je vous dis: Mais votre toit coule, Mme la ministre, vos fenêtres seraient à changer, vos fondations sont fissurées. En personne raisonnable, vous me diriez: Bien, normalement, on va commencer par réparer, on agrandira ensuite. On n'est pas contre l'allongement de notre réseau routier, ou l'agrandissement, ou l'amélioration.

Je vous donne un exemple, la 185, la 185 qui va rejoindre le Nouveau-Brunswick. Selon nos ingénieurs, vos employés, c'était le projet prioritaire à faire. Il y a d'autres projets qui sont, qui sont en marche, la 25, la 30, la 175, etc., il faut juste prioriser, il faut juste prioriser. Donc, mettre tout cet argent-là, c'est que ça fait surchauffe et c'est un état de fait.

Maintenant, je ne sais pas qui vous dit ça, parce que mes ingénieurs, vos employés, constatent une inflation. Le béton, ça reste du béton, de l'armature, ça reste de l'armature, de l'asphalte – entre guillemets, mes ingénieurs aimeront pas ce que je dis, du béton bitumineux, n'est-ce pas? – de l'asphalte, ça reste de l'asphalte, c'est du bitume, et il y a une augmentation de coût marquée, 30 % facilement, puis, quand on dit 30 %, c'est un

minimum. Donc, c'est clair qu'il y a surchauffe. Ça, c'est clair. Pour nous, c'est clair, puis pour le premier ministre aussi.

**Le Président (M. Cousineau):** Mme Gagnon. Excusez-moi, Mme la ministre.

**Mme Gagnon-Tremblay:** Oui, oui. Je voudrais... Eh bien, le 30 % d'augmentation, je comprends que vous nous dites qu'il y a une augmentation sur le, l'asphalte, mais en même temps est-ce que c'est une augmentation normale ou c'est une augmentation... Je pense qu'il faut, il faut aussi se poser des questions, à savoir: Est-ce que... J'imagine qu'il y a une augmentation des coûts annuellement, là, alors est-ce que c'est là-dessus? Parce que, moi, je pense que la question de surchauffe, comme je vous dis, il y a peut-être surchauffe, mais ce n'est pas ce qu'on nous dit. Et, moi, j'ai fait vérifier auprès du Conseil du trésor et l'ensemble des ministères, on ne me parle pas de surchauffe actuellement. Par contre, ça nous, ça nous préoccupe, on le suit de très, très, très près, mais on ne nous parle pas de surchauffe. Alors, c'est certain que, dans une petite région, si vous avez plusieurs projets en même temps, à ce moment-là, c'est certain que les, les entrepreneurs vont, vont travailler, bien sûr, sur ces projets-là. Il y a peut-être d'autres entrepreneurs qui vont venir de l'extérieur, d'autres régions, mais jusqu'à maintenant on ne parle pas de surchauffe.

Je dois vous dire aussi que, sur les investissements qu'on fait, 42 milliards, et vous avez quand même 80 % des investissements qui vont à l'entretien et non pas à la construction. Vous avez 20 % qui sont investis dans la construction, mais vous en avez 80 % qui vont à l'entretien, parce que c'est certain que, nos routes, nos chemins ont besoin d'être entretenus, nos viaducs ont besoin d'être entretenus, et nos ponts ont besoin d'être entretenus. Alors donc, quand on regarde dans le péculier actuellement, c'est 80 % qui, qui vont directement dans, dans les, dans l'amélioration plutôt, dans l'entretien plutôt que dans, que dans la construction.

Je voudrais par contre... Quand vous parlez de 30 %, est-ce que vous faites référence à des comparaisons avec d'autres juridictions quant aux prix? Est-ce que... À quelle place prenez-vous ce 30 %, là, d'augmentation d'après vous?

**Le Président (M. Bernier):** M. Gagnon.

**Mme Gagnon-Tremblay:** ...mon collègue, à l'Assemblée nationale, disait encore récemment qu'on n'avait pas démontré que, qu'il y avait effectivement augmentation des coûts, que c'était quand même... parce qu'aussi l'autre, l'autre point que, quand, par exemple, moi, j'ai toujours appris qu'au ministère des Transports, lorsque, par exemple, vous avez un projet au ministère des Transports, que ce soient les ingénieurs ou les autres professionnels, vous êtes capables de déterminer quel pourrait être le coût d'un projet parce que vous y allez plus, par exemple, au kilométrage, vous avez quand même une bonne idée, et que, lorsque vous dévoilez, par exemple, les appels d'offres, vous êtes en mesure de savoir si vous avez un juste prix ou non. S'il y a un dépassement, je ne sais pas, moi, de 20 % ou de 30 % par rapport à 10 %, à ce moment-là, vous avez toujours la possibilité de... de refuser le projet et de retourner en appel d'offres. Est-ce que c'est le cas? Est-ce que vous croyez que ce n'est pas ce qui existe actuellement? Ou... J'aimerais vous entendre là-dessus, M. Gagnon.

**Le Président (M. Cousineau):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Michel):** Il y a deux questions, Mme la ministre. Où on prend le chiffre, le 40 %? Vous me dites que: Non, c'est 20 % qui est alloué aux nouvelles infrastructures. Et moi, je regarde, j'ai sous les yeux le rapport annuel de gestion qui a été déposé à l'Assemblée nationale par le ministère des Transports pour 2008-2009, il nous apprend qu'il s'est dépensé 1 milliard dans le développement du réseau routier, le chiffre exact étant 999 763 700 \$, or l'enveloppe était de 2,7 milliards donc j'arrive, moi, à 37 %. Quand on dit: Près de 40 %...

**Mme Gagnon-Tremblay:** C'est sur le projet global, là, c'est ça qui... Bien, c'est sûr que, si on le prend annuellement, il y a peut-être des investissements qui doivent être faits dans de la construction, mais si on prend l'enveloppe globale pour les cinq prochaines années... C'est dans ce sens-là.

**M. Gagnon (Michel):** Et, l'année précédente, on a une tendance lourde, 37 %. Donc, deux années de 37 %. C'est tout ce que j'ai à dire là-dessus. Ce sont des faits. On a beau avoir une intention avouée de dire: C'est 20 %, mais dans les faits ce n'est pas 20 %, c'est 40 %, près de 40 %. Ça, c'est inaliénable, c'est inéluctable, ce sont les faits, ça a été déposé, mais ça a été vérifié par le Vérificateur général.

Maintenant, sur l'autre question d'évaluation des coûts, oui, et je laisserais peut-être mon collègue prendre la parole là-dessus – mon collègue oeuvre au ministère des Transports – M. Blouin.

**Le Président (M. Cousineau):** M. Blouin.

**M. Gagnon (Michel):** M. le Président, si je peux.

**Le Président (M. Cousineau):** Complément de réponse.

**M. Blouin (André):** Oui. Simplement pour dire que les estimations des projets sont faites annuellement, oui. Les ingénieurs font une estimation des coûts des projets, et, à chaque année, ils vont estimer, ils vont faire des majorations aussi en fonction de ce qui est attendu comme augmentation du prix du marché. Ça, c'est vrai. Depuis quelques années, on assiste malgré tout à des majorations importantes du prix des soumissions reçues. Ça fait qu'effectivement il y a des prises de décisions qui se font à ce moment-là au niveau de gestion. Si on veut réaliser, on vérifie s'il y a des problèmes potentiels de collusion ou autres dans des projets, mais, s'il n'y a pas apparence de conflit – et les prix sont hauts partout – à un moment donné, il faut faire faire les travaux, puis on doit respecter ces prix-là. Dans le fond, c'est les majorations auxquelles on assiste régulièrement depuis quelques années. Et, l'année suivante, mais cette majoration additionnelle là est prise en compte dans l'estimation et dans la prévision de majoration du coût des travaux. Et encore là on peut assister à des majorations lors de l'ouverture des soumissions. Donc, on vérifie si le processus est rigoureux effectivement, et c'est le cas.

**Le Président (M. Cousineau):** Mme la ministre, est-ce que vous voulez... Oui. Alors, du côté de l'opposition officielle, M. le porte-parole, le député de Richelieu.

**M. Simard (Richelieu):** Merci, M. le Président. D'abord, saluer nos amis du syndicat des ingénieurs de la fonction publique du gouvernement du Québec. Vous êtes des gens qui êtes habitués de venir témoigner devant nos commissions. M. Gagnon, je ne saurais compter le nombre de fois où vous êtes intervenus dans des projets de loi touchant justement la construction, l'ingénierie. Et vous avez fait ce rapport, je dois vous en féliciter, mais en même temps un petit regret. Vous parlez brièvement des PPP, vous qui avez, pendant des années, annoncé le fiasco. Vous ne faites preuve d'aucun triomphalisme dans votre mémoire, vous constatez, comme tout le monde, la réalité des faits. Et j'aimerais bien vous entendre peut-être quand même faire un petit peu d'analyse de ce que ça a été comme réalité et comme échec dans les secteurs que vous avez pu observer. Il y a des chiffres d'ailleurs que vous mettez ici, des tableaux qui sont extrêmement intéressants. Quand on parle de 26 millions de dollars de frais externes sur un projet avant même qu'il ne commence, ça fait des frais énormes, et tout ça dépensé hors du contrôle gouvernemental, sinon dans l'ampleur du projet global.

Au-delà des PPP, j'aimerais préciser un petit peu la réponse qui vient d'être donnée sur les prix. En fait, le contrôle que le ministère peut exercer sur les prix et sur les soumissions reste très relatif. En fait, il s'agit d'un juste prix historique. Ça a coûté tant l'année dernière.

La pression des prix... alors, là on constate qu'il y a une pression à la hausse des prix, mais on ne rappellera pas une soumission pour inverser une tendance. J'aimerais bien vous entendre commenter là-dessus parce qu'en fait vous ne faites, comme ingénieur de gouvernement, lorsqu'on vous demande une évaluation d'une soumission, vous ne faites que constater l'évolution d'une tendance, vous ne pouvez pas l'inverser. Donc, s'il y a pression à la hausse parce qu'il y a surchauffe, s'il y a pression à la hausse parce qu'il y a collusion – sortons le mot qui est très employé actuellement pour un certain nombre de dossiers où on retrouve presque à chaque coup les mêmes

firmes pour la réalisation et la conception – à ce moment-là votre capacité d'intervention est à peu près nulle. Vous ne faites que constater une réalité que vous ne pouvez pas renverser. J'aimerais vous entendre nous parler un peu de ça.

L'essentiel de votre rapport n'est cependant pas là, il est... c'est un vibrant plaidoyer en faveur du retour à l'expertise dans la fonction publique pour la gestion, la conception, la gestion et l'évaluation des travaux, grands ou moyens, petits là. Il se passe exactement au MTQ où vous êtes, et bien ailleurs dans la fonction publique mais surtout dans ces domaines de construction qui exigent un personnel compétent, technique, d'un certain niveau et suffisamment payé pour qu'on puisse avoir les meilleurs, il se passe actuellement un phénomène où l'État perd l'expertise nécessaire pour pouvoir bien concevoir, gérer et évaluer ces travaux.

La citation que vous donnez du Vérificateur général de la ville de Montréal concernant le scandale des compteurs d'eau pourrait s'appliquer à peu près à tous les contrats qui se passent ici avec évidemment des échelles différentes là. Mais la capacité de contrôle des ingénieurs du Québec comme la capacité de contrôle de l'État, de l'administration publique, sur ces grands projets est presque nulle. Chez vous, par exemple, les firmes d'ingénieurs-conseils externes sont associées maintenant dans des comités de liaison à la conception et à la planification, les contrats sont donnés, au niveau de la conception, dès le départ à l'extérieur, et votre intervention... vous citez l'exemple de Notre-Dame qui est un exemple extraordinaire, hein: il y a un ingénieur du MTQ pour des dizaines et des dizaines de consultants ingénieurs et autres professionnels externes, évidemment le professionnel du MTQ n'a que très peu de chances d'être celui qui contrôle vraiment ce dossier. Alors, il y a des dangers très clairs. Et j'aimerais vous entendre, en terminant, vous entendre parler de ce qui est aujourd'hui au coeur de l'actualité dans le domaine de la construction, c'est-à-dire la perte de contrôle de l'État et l'effet possible de cette perte de contrôle, c'est-à-dire la collusion entre des firmes pour s'accaparer la plupart des contrats, et indirectement infléchir sur le coût des soumissions, les coûts des appels d'offres, le coût de réalisation des contrats publics, j'aimerais vous entendre là-dessus.

**Le Président (M. Cousineau):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Michel):** Merci, M. le Président. D'abord, un mot sur les PPP. On n'a jamais été en religion contre le PPP, jamais, jamais, jamais. Mais les faits par contre, on aime les faits. On a examiné, entre autres pour l'autoroute 30, on l'a fait pour la 25, etc. l'analyse de la valeur ajoutée de ces projets-là. On voit, entre autres, qu'il y a une firme qui a eu 2,7 millions pour faire ce travail-là, KPMG. Et, dans sa lettre d'introduction, elle dit: Je ne suis pas responsable des hypothèses. Donc, deux, je leur donne deux et deux, je leur dis: Combien ça fait, ils me disent que ça fait quatre. Ils ne sont pas responsables des hypothèses de calcul. Ils sont responsables de faire les calculs, mais ils ne sont pas responsables des intrants, des datas. On a un problème avec ça. C'est clair que, selon nous, on ne nous a jamais convaincus du contraire puis on aimerait être convaincus du contraire. On ne nous a jamais convaincus que c'était au bénéfice de citoyens, cette affaire-là. C'est un mode de réalisation. Juste ce tableau-là, c'est une vingtaine de millions là. On paie 2,7 millions pour avoir une étude externe et on n'est pas responsable des hypothèses; on paie une firme d'avocats pour faire un contrat trois point quelques millions, ce qui représente neuf avocats à plein temps pendant un an, grosso modo, ça; 3,5 millions, ça veut dire neuf avocats. Et tous ces chiffres-là n'ont pas été ajoutés dans le passif du projet du PPP. Ce 26 millions-là, il n'apparaît pas, tout comme l'autoroute 25.

Donc, on a un problème avec les PPP, et c'est pour ça qu'on demande au gouvernement, on demande à Mme la ministre: Dans la loi sur l'Agence des PPP, à l'article 70, noir sur blanc, vous êtes supposée de déposer une étude au plus tard en mai 2010, une étude sur l'application de cette loi-là. Pourquoi le gouvernement ne dépose-t-il pas cette étude-là? Peut-être que l'étude nous dirait que le personnel de l'agence, soit qu'ils ne sont pas assez nombreux, qu'ils n'ont pas l'expertise requise, etc. On ne le sait pas, pourquoi. Mais, en mettant fin à la loi sur l'Agence des PPP et en créant Infrastructure Québec, bien, on sort d'un beau borbier, là, on oublie l'agence et on ne fait aucune étude. Nous, ce qu'on dit: On n'est pas en religion – je me répète – et qu'on nous le démontre, et on en conclut qu'on n'est pas capable de nous le démontrer. Déposez-nous l'étude indépendante, si indépendance il peut y avoir là-dedans.

La fonction publique, oui, c'est un plaidoyer pour la fonction publique. Mme la ministre l'a dit l'autre jour, on perd de l'expertise, elle en est consciente, puis on prend ça comme un signal, on prend ça comme une ouverture, on le voit comme ça. Les défis sont grands. La ministre des Transports, elle l'a dit sur les ondes, qu'elle n'était pas capable d'embaucher avec les salaires dont elle disposait. D'ailleurs pour ça qu'elle voulait faire la fameuse agence des structures, pour se sortir de ce bourbier-là.

Notre-Dame. J'aurais pu utiliser d'autres projets, j'ai utilisé Notre-Dame, parce qu'il y a un éditorialiste de *La Presse*, André Pratte, qui a dit: La farce de Notre-Dame, puis: Les fonctionnaires du ministère des Transports, ils ne connaissent pas ça. Puis, bien entendu, j'ai fait réplique, mais on m'a censuré, hein, je n'ai pas paru dans *La Presse*. Mais c'étaient juste des faits: un seul ingénieur. Qui est responsable de l'augmentation des coûts? Je n'ai qu'un seul individu. Qui peut faire contrepoids? Donc, il faut être en contrôle de nos projets. Pour être en contrôle de nos projets, bien, il faut avoir un noyau critique, puis aussi pour maintenir notre expertise puis pour la développer, parce qu'on dit qu'on a encore l'expertise, mais, c'est une question de temps, elle s'effrite, cette expertise-là, elle s'effrite. Elle s'effrite, il faut en être conscient qu'elle s'effrite, parce que nos gens quittent, puis les plus jeunes n'ont pas cette expertise-là, puis trois ans après ils décollent, ils vont vers les firmes de génie-conseil. Donc, cette expertise-là s'effrite. Mme Boulet, la ministre des Transports, elle en est consciente aussi, on veut travailler dans ce même sens là.

Déjà, en 2004-2005, avec 930 millions d'investissement, on donnait 100 millions aux firmes. 100 millions, c'est trois fois notre masse salariale. Imaginez, maintenant, on est rendu à 3,7 milliards, combien est-ce qu'on leur en donne? 500 millions, 600 millions. Juste Transports Québec, on n'a pas le chiffre encore, c'est combien de fois notre masse salariale? On est rendu à 20 fois notre masse salariale. Ça n'a pas de bon sens, il y a quelque chose qui ne suit pas, là, il y a quelque chose qui ne suit pas.

Maintenant, pour ce qui est du contrôle des coûts, je laisserais mon autre collègue du ministère des Transports compléter. M. Bouchard.

**Le Président (M. Cousineau):** M. Bouchard, complément de réponse.

**M. Bouchard (Robert):** M. le Président, je voudrais juste apporter un point de précision à Mme la ministre. Je pense que c'est important de comprendre que... Tantôt, j'entendais qu'effectivement le ministère des Transports, on connaît le coût d'un kilomètre de route, que ce soit pour une réfection ou une construction neuve. Un peu à l'instar du schéma informatif de la politique-cadre dans laquelle, évidemment, la préparation d'un projet se fait en plusieurs étapes, vous avez fixé des barèmes de précision dans l'évaluation des coûts d'un projet à différentes étapes de ce projet-là, vous en avez trois. Nous, au ministère des Transports, bien, on fonctionne différemment, on a une grille, on a des points de contrôle, on en a sept en tout. Et on a également l'annexe II, qui est dans le document qu'on vous a transmis, Cheminement ministériel de réalisation de projets routiers, vous retrouvez également des barèmes d'évaluation pour le projet dépendamment de l'étape où il est rendu.

Ce que je voudrais apporter comme précision, c'est qu'effectivement dans les premières étapes de réalisation, on utilise, comme Mme la ministre le soulignait tantôt, les évaluations au kilomètre. Mais on comprendra bien que dans la complexité d'un ouvrage qui peut ou ne peut pas nécessiter d'acquisition d'utilité publique, ces choses-là, on ne peut pas évaluer la précision d'un coût d'un projet dans sa finalité en fonctionnant avec un coût au kilomètre. Alors, le ministère s'est donné des outils pour pouvoir effectuer l'opération et il a un guide de référence qui se met à jour annuellement à partir des contrats qui ont été réalisés l'année précédente, et là c'est là qu'est le problème que le bât blesse, c'est parce que l'année précédente vous comprendrez que, s'il y a une surchauffe du marché puis que les prix unitaires sont gonflés artificiellement, elles apparaissent dans le guide que, nous, nous devons nous déréférer pour analyser les coûts qui nous sont soumis et faire les recommandations auprès de nos gestionnaires. Alors, bien évidemment vous comprendrez que, si les coûts sont à la hausse, bien année après année, là, ce n'est plus juste le coût de la vie, 2, 3 % qui augmente là, on augmente à coup de 10, 15 % par année puis le 10, 15 % de l'année précédente se rajoute à l'année qui suit. Si j'avais la chance de pouvoir placer mon argent à ces taux d'intérêt là, là, je serais bien heureux; vous aussi, je n'en doute

pas. Alors, la problématique, elle est là, c'est qu'on n'est pas capables... et, ce qui est inquiétant, c'est que, présentement le ministère, il est en train de mettre sur pied un nouveau système, là, d'évaluation, là, pour le suivi des demandes de paiement, puis il va comme alimenter ce guide-là. Puis, ce qu'on entend présentement, c'est qu'au lieu d'utiliser le prix du plus bas soumissionnaire... je ne dirais même pas le prix du plus bas soumissionnaire, lorsqu'on finit un contrat, on doit alimenter le système informatique à partir des données réelles de la fin du contrat, combien ça a coûté dans les faits. On ne peut pas avoir plus précis que ça, en principe; évidemment, on a toujours le biais de la surchauffe du marché. Le prochain système, curieusement, lui va utiliser semble-t-il les trois plus bas soumissionnaires. Vous imaginez-vous combien on va faire augmenter le prix unitaire de chacun de ces prix-là et on n'aura pas le choix, on va devoir se référer à ce guide pour consolider nos gestionnaires, pour dire: Oui, le coût semble raisonnable compte tenu de l'expérience de l'année précédente.

On a fait des études pour évaluer les coûts de la sous-traitance. On a regardé ça. Moi, j'ai été sur le dossier, j'ai eu l'opportunité de regarder un peu ce qui s'est fait aux États-Unis, puis on a pu constater que, dans la plupart des États, un peu comme nous, c'est normal là qu'on réfère au privé, puis je pense que c'est une bonne chose dans les faits, là, on ne peut pas... il faut toujours regarder un peu qu'est-ce... comment ça fonctionne. C'est qu'on a beau regarder les différents États aux États-Unis de la manière qu'ils ont opéré jusqu'à présent, je vous invite à aller voir leur site, là, c'est assez indicateur. Il n'y a pratiquement aucun État qui donne autant aux firmes privées que l'on le fait présentement. Les barèmes vont jouer entre peut-être 15 à 50 % là, mais du 80 %, 92 %, là, on voit...

**Une voix:** 95.

**M. Bouchard (Robert):** ...95, là, on ne voit pas ça dans beaucoup d'États et même certains États, après avoir tenté l'expérience au bout d'à peine quelques années, ils sont revenus en arrière puis ils se sont dit: Oh, attendez. Ça devient très, très dispendieux pour le public, puis on rebrousse chemin, puis on va en faire à l'interne, c'est pas mal plus économique. Ça ne veut pas dire de tout ramener à l'interne, ce n'est pas ce qu'on dit. Ça fait que je pense que c'est un bon résumé.

Puis, quand on a approché le ministère des Transports à cet effet pour... parce qu'on s'est posé la question, ce serait sûrement une bonne chose qu'à l'interne on fasse nos devoirs, comme ils l'ont fait aux États-Unis, puis qu'on l'évalue, c'est quoi, les coûts de la sous-traitance pour différents projets. On est conscients, là, que la préparation d'un contrat de couche d'usure, ce n'est pas la même exigence qu'au niveau de la préparation qu'un contrat d'amélioration ou, si on est sur un axe, par exemple, de développement. Curieusement, on se rend compte que les coûts de la sous-traitance, qu'on a vérifiés de notre côté, sont assez dispendieux pour certains axes qui... bien, toute somme toute, on n'a aucun intérêt à donner ça à l'entreprise privée, on devrait garder ça à l'interne. Mais ça, ce n'est pas à nous de le dire, là, je pense que le ministère des Transports a ses devoirs à faire là-dessus.

**Le Président (M. Cousineau):** Alors, merci, M. Bouchard. Nous allons poursuivre du côté ministériel.

**Mme Gagnon-Tremblay:** Est-ce qu'il veut poursuivre ou est-ce que...

**Le Président (M. Cousineau):** Est-ce que vous voulez poursuivre?

**M. Simard (Richelieu):** Non, non, vas-y, puis je reviendrai.

**Le Président (M. Cousineau):** Oui. Mme la ministre, s'il vous plaît.

**Mme Gagnon-Tremblay:** Écoutez, moi, je trouve vos propos sont très intéressants. Bien sûr que vous me donnez un éclairage aussi qui est différent de ce que l'on croit parfois.

Quelles seraient les recommandations que vous pourriez nous faire concernant le contrôle des coûts? Parce qu'en somme c'est qu'Infrastructure Québec, son but, c'est de mieux contrôler les coûts, les échéanciers. Quelles seraient les recommandations que vous pourriez nous faire?

**Le Président (M. Cousineau):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Michel):** En premier lieu, de nous donner du monde. De nous donner du monde pour qu'on ait le contrôle de nos projets. Ça, c'est la première chose. Ça, on n'a pas besoin d'Infrastructure Québec pour ça, on a besoin de monde. On a besoin de monde, on a besoin de monde, puis on a besoin de monde. C'est de ça dont on a besoin. Infrastructure Québec, on a regardé ce projet de loi là puis on s'est dit: M. Parenteau, lui, il a une boîte, là, au sous-secrétariat. Pourquoi que ces gens-là ne seraient pas là si on veut contrôler les coûts? J'ai l'organigramme, là. Je ne me suis... en tout cas, qu'importe, marché public, etc. Pourquoi est-ce que les gens... pourquoi faire un projet de loi pour ça, pour contrôler des coûts? On en est là, là. Pourquoi faire une loi pour contrôler des coûts? Il me semble, c'est... Ça nous semble être dans le sens commun des choses que de contrôler des coûts. Mais de créer une agence pour contrôler des coûts, alors que le Secrétariat du Conseil du trésor a tout un staff déjà de prévu pour contrôler des coûts. Et, nous semble-t-il, en plus que cette direction générale là serait branchée directement au budgétaire. Ça fait que, si un ministère ne contrôle pas ses coûts, bien, le budgétaire, c'est vous autres, le Trésor, qui autorisez les budgets, me semble-t-il. Donc, il me semble que ces deux boîtes-là se parleraient beaucoup plus facilement qu'avec une agence. On ne comprend pas la nécessité d'un projet de loi, ou d'une agence ou d'une nouvelle agence pour contrôler des coûts et des échéanciers.

Maintenant, moi, je vous inviterais vraiment à regarder l'annexe II dont on vous a présenté... Si, entre autres, au niveau du contrôle des coût, et je sais que l'AICQ a un peu dit la même chose dans son mémoire – très rare qu'on est d'accord avec l'Association des ingénieurs-conseils, soit dit en passant – mais recommandait, et on est d'accord avec ça, d'aller plus... de terminer nos avant-projets. C'est-à-dire qu'on a l'avant-projet préliminaire, le définitif, et, à partir du définitif, de faire l'annonce des coûts. Je vous donne un exemple: l'échangeur Turcot. *La Presse* nous apprend aujourd'hui que l'échangeur Turcot... que le BAPE refuse le projet de l'échangeur Turcot. Et il y a eu des annonces de coûts de faites par la ministre des Transports. Alors, nous, c'est la semaine passée, on a eu un projet de sous-traitance qui nous est arrivé encore, un petit 7 millions, un petit 7 millions. Le motif étant quoi? Fourniture des services professionnels pour la préparation de l'avant-projet définitif. Donc, on se dit: Quand l'annonce a été faite, l'avant-projet définitif n'avait pas été effectué pour le projet de reconstruction du complexe Turcot. Et les motifs, ce pourquoi le ministère le donne en sous-traitance: Le MTQ ne possède pas les... ne possède pas les ressources suffisantes pour réaliser ces travaux en régie. Le MTQ ne dit pas: Vous n'avez pas la compétence. Il dit: On n'est pas assez nombreux.

Donc, que ce soit l'échangeur Turcot, que ce soit Notre-Dame, que ce soit... qu'importe le projet, la 175, la 185, etc., on n'a pas le noyau critique pour contrôler nos projets. Parce que, si on suivait ces points de contrôle là, PC-0, PC-1, PC-2, etc., on arriverait à tout ça. Puis, si les annonces politiques... ce n'est pas une critique, c'est un constat, puis l'AICQ l'a noté aussi, il faut au moins que je le souligne, bien que ces annonces-là se feraient au moins après l'avant-projet définitif, bien, déjà, on serait quand même plus sûrs de notre prix. Et la politique-cadre sur la gestion des infrastructures – j'achoppe le nom, mais on comprend ce qu'on veut dire – bien on nous parle aussi de ça, de cette hiérarchisation-là et de cette précision des montants là.

Donc, le ministère des Transports est capable de contrôler ses échéanciers, il est capable de contrôler ses coûts, c'est qu'on n'est pas assez nombreux pour faire ce travail-là, puis on le confie aux firmes de génie-conseil puis on n'a pas le contrôle sur eux autres. Ce n'est que ça. C'est un problème d'effectif. Puis il faut que vous nous aidiez là-dedans.

**Le Président (M. Cousineau):** Mme la ministre.

**Mme Gagnon-Tremblay:** Oui. Bien, en somme, ce qui arrive, c'est que... c'est sûr qu'Infrastructure Québec ce n'est pas uniquement, là, pour contrôler les coûts, c'est aussi pour avoir une certaine cohérence d'action dans

l'ensemble des réseaux, pour l'ensemble des réseaux, là, pour la gestion des projets. C'est ça qui est à la base de la création d'Infrastructure Québec, là. Ce n'est pas non plus... J'ai juste... naturellement, c'est sûr qu'on a le souci de contrôler des coûts, des échéanciers, et aussi on ajoutait la qualité ce matin, mais c'est davantage d'avoir une certaine cohérence et de mettre à profit l'expertise déjà des différents ministères, mettre cette expertise en commun pour être capables de développer des projets intéressants. Je comprends que, par contre, vous avez... vous parlez d'insuffisance de ressources. Ça, c'est une autre chose, là, c'est... je comprends que, depuis... on regarde, depuis 2004, il n'y a pas eu nécessairement de diminution, mais ça s'est maintenu à peu près. Je comprends que, par rapport à l'ensemble des grands projets, il faudrait peut-être avoir plus de ressources. Et ça, c'est une autre chose, qui n'est pas nécessairement au niveau du projet.

Mais, en parlant de ressources, pendant... je voudrais... une dernière question, lorsque... à la page 10 vous faites des recommandations, et c'est la dernière recommandation, vous dites que «le gouvernement, pour éviter tout conflit d'intérêts ou apparence de conflit d'intérêts, interdise aux administrateurs d'État d'oeuvrer pour les firmes de génie-conseil dans les cinq ans de leur départ de la fonction publique.» Quand vous parlez d'administrateurs d'État, est-ce que ça comprend les ingénieurs aussi? Ça veut dire que les ingénieurs ou les administrateurs d'État ne pourraient pas travailler dans des firmes de génie-conseil cinq ans après avoir quitté, leur départ à la fonction publique. Est-ce que ça inclut ça aussi?

**M. Gagnon (Michel):** C'est une bonne question puis je vous remercie de me la poser. La malaise qu'on a... Peut-être que vous trouvez ça drôle cette recommandation-là mais elle est importante pour nous. Puis, on a fini par celle-là, puis c'est pour ça qu'on a fini par celle-là. On avait un motif important, il n'y a rien de drôle là-dedans. Il y a un malaise important dans ce ministère-là qui est le ministère des Transports. Un sous-ministre finit de travailler au ministère des Transports le vendredi puis rentre pour une firme de génie-conseil le lundi. Quand est-ce qu'il a négocié son salaire, lui? Quand est-ce? Dites-moi ça. Bien, ce sous-ministre là, au contraire d'un ingénieur qui oeuvre dans une région, au Saguenay, à Saint-Jérôme, qu'importe, c'est lui qui a le contrôle, c'est lui qui a le contrôle, c'est lui qui alloue les ressources puis c'est surtout lui qui peut défendre ses dossiers devant le secrétaire du Conseil du trésor. Ce n'est pas cet ingénieur-là. Nous, on voit un gros problème. Pas seulement un problème d'éthique, là. C'est pire que ça, c'est pas mal pire que ça. Et pour l'image de ces hauts... de cette haute fonction publique là, c'est rendu un «running gag». C'est rendu un «running gag».

Donc, on a un ingénieur qui est un sous-ministre peut-être pas nécessairement un ingénieur mais un sous-ministre associé, ce n'est pas les sous-ministres en titre normalement, soit dit en passant, ce qu'on voit souvent ce sont des sous-ministres associés qui sont nos vis-à-vis à une table de sous-traitance, qui nous retardent notre étude sur la sous-traitance puis qu'un an après, bien, il est rendu pour une firme de génie-conseil. On a comme un gros malaise avec ça. C'est un vrai scandale. Je vais vous le dire, c'est un scandale. Il faut que le gouvernement se saisisse de ce scandale-là, là. On n'a pas besoin d'avoir une commission d'enquête publique, là, pour dire que c'est un scandale, c'est un vrai scandale. J'ai honte de ça, c'est rendu que les ingénieurs, on est rendus comme des vendeurs de chars. Tantôt... Ce n'est pas pour rien que l'Ordre des ingénieurs demande de faire enquête là-dessus. Notre notoriété va descendre avec tout ça. C'est ce genre de situation là qu'on décrit. Puis, on termine par cette recommandation-là parce que c'est un cri du coeur. Ça n'a pas de bon sens cette affaire-là. On pense que, quand le sous-ministre qui est là le vendredi, qui a négocié probablement son salaire le dimanche soir, je ne sais pas quand est-ce qu'il l'a négocié, mais peut-être que ça a influencé ses décisions tout ça.

**Mme Gagnon-Tremblay:** Mais est-ce que ça comprend également les ingénieurs, M. Gagnon?

**M. Gagnon (Michel):** Bien, ça comprend tous ceux qui sont en poste, qui sont en contrôle sur le processus décisionnel. Et à ma connaissance, l'ingénieur dans une région, comment ça fonctionne, ce n'est pas lui qui choisit la firme, ce n'est pas lui qui alloue ces ressources-là, ça vient de plus haut. Et ça vient de ces sous-ministres là. Puis je ne parle pas de collusion, là.

**Le Président (M. Cousineau):** Ça va, Mme la ministre? Est-ce qu'il y a d'autres interventions du côté ministériel? Non. Alors, du côté de l'opposition officielle, il vous reste exactement neuf minutes. M. le député de Richelieu.

**M. Simard (Richelieu):** Merci beaucoup, M. le Président. J'écoutais votre dernière intervention, M. Gagnon, puis vos collègues, avec beaucoup d'attention. Je pense que mon collègue, le député de Verchères qui est critique aux transports, était aussi très attentif. Ce que vous venez de dire là, c'est considérable. Est-ce une pratique qu'on peut observer, là, tellement, à tel point que... je vais me retenir de le faire mais j'ai toutes sortes de noms qui me viennent à l'esprit. Dans les deux, trois dernières années, ça a déboulé presque tous les mois. À chaque fois que quelqu'un arrive à un certain niveau, quelques mois plus tard, on le retrouve dans la, disons, les sept ou huit grosses boîtes d'ingénierie au Québec qui recrutent constamment à ce niveau-là. Pourquoi? On peut supposer que ces gens-là connaissent, d'abord la planification interne du ministère parfaitement. Donc, évidemment, sont d'une... c'est une ressource extrêmement précieuse pour la planification d'une boîte d'ingénieurs. Deuxièmement, lorsqu'ils ont besoin d'une information ou à la limite d'influencer sur une décision, ils n'ont qu'un coup de téléphone à donner à un réseau qui a été celui de leur carrière au ministère.

Est-ce qu'un État moderne, pas une république de bananes peut se permettre d'avoir systématiquement, systématiquement un secteur où il se dépense 3 milliards de dollars par année où les hauts fonctionnaires passent d'un côté de la clôture à l'autre, se donnent des contrats pour ensuite se retrouver à l'emploi de la firme. Je pense qu'on touche à quelque chose de... qui n'est pas juste symbolique, qui est au coeur du système. Je pense qu'on parle de système. Vous nous avez dit: Il n'y a pas besoin d'une enquête. Je pense que malheureusement il faudra une enquête pour mettre ça à jour parce que c'est tellement évident, là, que ce ne sont pas des poursuites policières qui vont montrer la nocivité d'un système comme celui-là. Ce sont de vraies enquêtes où les gens viendront témoigner de cette réalité-là.

Au plan salarial, vous l'avez dit, vous ne pouvez pas concurrencer avec les bureaux d'ingénieurs-conseils, en tout cas à partir d'un certain niveau, est-ce que ça entraîne un roulement de personnel au niveau des ingénieurs important? Est-ce que la réputation, ce qu'on nous dit dans les firmes d'ingénieurs, qu'on regarde attentivement la carrière de vos jeunes ingénieurs qui vont prendre de l'expérience chez vous, et ensuite on les recrute dès qu'ils ont pris de l'expérience, est-ce que c'est encore ce modèle-là qui fonctionne?

**M. Gagnon (Michel):** Bon...

**Le Président (M. Cousineau):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Michel):** Merci, M. le Président. Pour la question des sous-ministres, on ne fera pas... Ce que je voulais dire, on n'a pas besoin d'une enquête publique, parce que c'est évident. C'est évident. C'est évident qu'il y a quelque chose de nocif, là. Je ne dis pas qu'il y a de collusion de prix, etc., de toute façon, ça ne peut pas exister, la collusion de prix, dans le génie-conseil, on s'entend sur une façon de faire. Chaque firme, jusqu'à 200 000 \$, à tour de rôle, dans une région, puis ça, mon collègue pourra peut-être... Chacun à tout de rôle...

**M. Simard (Richelieu):** ...collusion, pour vous.

**M. Gagnon (Michel):** ...a son biscuit. Bien, c'est-à-dire que la collusion, c'est quand le gouvernement ou les autorités n'en sont pas au fait tandis que, là, le système, il est là. Donc, ce n'est pas de la collusion. Il n'y a rien de caché là-dedans, ça, c'est clair.

**M. Simard (Richelieu):** ...

**M. Gagnon (Michel):** Il n'y a rien de caché là-dedans. Puis mon collègue vous précisera un peu comment que le système fonctionne. Maintenant, nous, une enquête publique... On n'a pas de loge dans le Centre Bell. Vous savez, on ne fournit pas aux caisses électorales. On ne prête pas du personnel, pour faux bénévoles, pour des

partis politiques municipaux, etc. On ne donne pas... On ne donne pas aux fondations d'universités, aux fondations d'hôpitaux, aux fondations de cégeps, etc. Donc, c'est clair que, nous, une enquête publique, là, si le gouvernement, qui ont sûrement leurs motifs, chacun peut hypothéser là-dessus, ces motifs, peut-être de ne pas faire enquête publique. Mais nous, on n'a pas... on n'a aucun problème de faire enquête sur nous, soi dit en passant. Bienvenue, bienvenue, là, messieurs les enquêteurs et mesdames. Le roulement de personnel, ce n'est pas juste avec les firmes. Un exemple: cinq ingénieurs – puis ce n'est pas juste à Transport Québec, parce qu'on représente tous les ingénieurs au gouvernement du Québec – cinq ingénieurs du ministère des Affaires municipales, le vendredi, ils sont au ministère des Affaires municipales, puis, le lundi, ils sont à la ville de Montréal. Ils partent d'un coup sec. Ça s'appelle vider un service, ça. Donc, ce n'est pas... C'est avec les autres administrations que le gouvernement est en compétition. Et Mme Boulet le soulignait, je suis même en compétition avec Hydro-Québec, pas capable d'embaucher. C'est un gros problème, ça. Maintenant, les jeunes rentrent, font trois ans, grosso modo, ça rentre. Ça rentre encore, ça rentre quand même, on a du monde qui rentrent encore. Et puis ils nous quittent. Ils nous quittent pour Hydro-Québec. Il y a des gens de la CSST qui nous quittent pour Hydro-Québec. Le malaise est beaucoup plus grand qu'à Transport Québec seulement, soit dit en passant, là. C'est partout dans la fonction publique. Et c'est l'avenir de l'expertise de la fonction publique, ce dont on parle ici, pour faire contrepoids au secteur privé. Il faut faire contrepoids au secteur privé. L'îlot Balmoral, si on avait eu des ingénieurs du gouvernement, bien, peut-être qu'on aurait pu le contrôler davantage, cet îlot-là. Et il y a eu d'autres projets, on en a fait état dans notre mémoire. Maintenant, comment ça fonctionne avec le génie-conseil, je vais laisser mon collègue juste actuellement dire comment ça fonctionne, à coups de 200 000 \$.

**Le Président (M. Cousineau):** Il reste à peine trois minutes, quatre minutes. Alors, M. Bouchard, si vous voulez être rapide dans vos réponses, parce que je crois qu'il reste une ou deux questions.

**M. Bouchard (Robert):** Bien sûr. Merci, M. le Président. Bon, pour faire rapide, bien, la manière que ça fonctionne, c'est qu'il y a des appels d'offres publics, puis on rencontre... Il y a des comités de sélection, puis les firmes sont sélectionnées à partir de leur expertise, puis on choisit plusieurs firmes. Puis, une fois que les firmes ont été sélectionnées, un peu comme le mentionnait M. Gagnon tantôt, c'est tout simplement par une alternance, une saine alternance, là, qui se fait, je crois, dans toutes les directions. En tout cas, moi, les gens que je connais fonctionnent comme ça, puis je ne pense pas que vous ayez jamais entendu une firme se plaindre qu'elle en avait eu moins qu'une autre, là. Je pense qu'il y a quand même une rotation qui se fait. Le problème, je dirais, n'est pas tellement au niveau de potentiel de collusion, là. Peut-être dans le monde municipal. Là, moi, je ne peux pas me prononcer là-dessus. Le problème, je dirais, peut-être qu'il est au niveau de la facturation. Ce qu'il faut comprendre, c'est que, quand vous demandez à un ingénieur de l'État de travailler sur un projet, puis deux projets, puis trois projets, puis qu'un moment donné vous lui en demandez un quatrième puis un cinquième, bien, il extentionne le temps puis c'est lui qui fait la job. Il n'est pas rémunéré plus, puis il ne reçoit pas un pourcentage sur le projet sur lequel il travaille. Par contre, quand vous vous retournez de côté puis vous demandez des mandats d'honoraires professionnels à des firmes, bien, on est obligés de suivre le décret, puis le décret, on peut fonctionner à forfait ou à pourcentage. Évidemment, c'est sûr qu'une firme ne peut pas deviner d'avance, là, combien de mandats qu'elle va avoir dans l'année ou dans les années en cours, parce que souvent les mandats qui sont ouverts, ils peuvent être ouverts sur trois ans. Ça fait que les gens vont offrir leurs services de bonne foi, puis là, ils vont dire: Bien, moi, j'ai de la disponibilité pour m'occuper de tel projet un 40 heures semaine, puis un moment donné, il y a un autre projet qui embarque dans le système. Bien, là, il dit: Il faut que je sois présent, dans le projet, parce que si je ne suis pas présent dans le projet... Bien là, c'est sûr que je ne mettrai pas 40 heures, j'ai mis 40 heures avant, ça fait qu'on va en mettre une vingtaine, d'heures. Mais un moment donné, quand on fait le total de tout ça, là, on se rend compte, quand on jase entre nous autres, qu'il y en a peut-être qui travaillent à 180 heures semaine, là, puis peut-être ce n'est pas tout le temps l'ingénieur qui est prévu de travailler qui fait le travail mais un technicien à la place. Ça crée une fausse facturation. Je pense que c'est là qu'est le problème, puis c'est pour ça qu'on vous a fait la suggestion de l'avant-dernier point, que le gouvernement se dote d'un outil de suivi des mandats confiées aux firmes de génie-conseil lui permettant de vérifier la disponibilité des ressources prévues par les firmes.

**Le Président (M. Cousineau):** Il reste peut-être une dernière question. Il nous reste 1 min 30 s du côté de l'opposition officielle. Ça va?

**M. Simard (Richelieu):** Très, très rapidement si... Cet outil de contrôle pourrait être un mandat d'Infrastructure Québec.

**M. Gagnon (Michel):** Effectivement, ce pourrait être un mandat d'Infrastructure Québec, mais ce pourrait un mandat d'une direction générale au sous-secrétariat au Trésor. On ne voit pas qu'est-ce qui empêche ça. Puis même le ministère des Transports, lui-même, déjà, en partant, ce ne serait pas mauvais qu'il ait cet outil-là. Mais, si on l'étendait même au réseau de la santé et de l'éducation puis qu'on s'aperçoit qu'on a un surveillant de chantier qui est à 40 heures-semaine sur mon projet, qui est à 40 heures-semaine – c'est ce dont on parle – sur un autre projet puis un autre projet, ça fait 160 heures dans la même semaine. Ça commence à faire un certain travail. C'est plus qu'un député fait ça, je pense, encore, ça fait que c'est quand même beaucoup de travail.

Donc, c'est pour ça qu'on dit qu'on puisse suivre...

**Une voix: ...**

**Le Président (M. Cousineau):** Concluez, M. Gagnon, s'il vous plaît.

**M. Gagnon (Michel):** C'est pour ça. Vous êtes à plus de 160 heures?

**Le Président (M. Cousineau):** Conclusion, monsieur...

**M. Gagnon (Michel):** J'en fais pas mal, moi aussi. Donc, écoutez, c'est pour ça qu'on vous suggère cet outil-là, un outil de gestion, et qu'on suggère aussi au gouvernement de faire une étude de coûts. Parce que le ministère des Transports, bizarrement, dépense des centaines de millions de génie-conseil, puis ils ne veulent faire aucune étude de coûts. Ce n'est pas comme ça que ça marche. Ce n'est pas: De l'étude de coûts, on n'en veut pas, on ne veut surtout pas connaître le résultat. C'est ce qu'on se fait dire.

**Le Président (M. Cousineau):** Alors, merci. Merci, M. Gagnon, M. Bouchard puis M. Blouin, pour votre participation à cette commission parlementaire. Alors, je suspends pour quelques minutes, et puis nous reprenons dans deux, trois minutes.

*(Suspension de la séance à 17 h 42)*