



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des finances publiques**

Le jeudi 30 avril 2009 — Vol. 41 N° 11

Étude des crédits du Conseil du trésor et des organismes relevant de la ministre responsable de l'Administration gouvernementale (3): volet Infrastructures et partenariats public-privé

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des finances publiques

Le jeudi 30 avril 2009 — Vol. 41 N° 11

Table des matières

Infrastructures et partenariats public-privé (PPP)	
Discussion générale (suite)	1
Rôle de la ministre responsable des infrastructures	1
Supervision de projets en PPP par l'Agence des PPP	3
Évaluation des coûts de l'autoroute 25	5
Avantages du mode PPP	8
Exemples de PPP réussis	9
Délai d'analyse préalable des projets	12
Caractéristiques du mode PPP	15
Partage de risques	16
Participation d'entreprises québécoises à des projets en PPP	17
Réexamen de la construction du CHUM en PPP (suite)	18
Documents déposés	20

Intervenants

M. Alain Paquet, président
M. Raymond Bernier, président suppléant

Mme Monique Gagnon-Tremblay
M. Marc Carrière
M. Stéphane Billette
M. Sylvain Simard
M. Emmanuel Dubourg

- * M. Pierre Lefebvre, Agence des partenariats public-privé du Québec
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en après-midi pour l'étude des crédits du ministère des Services gouvernementaux. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le jeudi 30 avril 2009 — Vol. 41 N° 11

**Étude des crédits du Conseil du trésor et des organismes relevant
de la ministre responsable de l'Administration gouvernementale (3):
volet Infrastructures et partenariats public-privé**

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Paquet): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des finances publiques ouverte. Je rappelle à toutes les personnes présentes dans la salle de bien s'assurer d'avoir éteint la sonnerie de leurs téléphones cellulaires pour ne pas perturber nos travaux.

Nous sommes réunis afin de poursuivre l'étude des crédits du volet Infrastructures et partenariats public-privé dans le cadre de l'étude des crédits pour l'année financière 2009-2010. Nous terminons, ce matin, les quatre heures d'étude dévolues à ce sujet, à peu près deux heures ayant été accomplies hier.

D'abord, Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Simard (Richelieu) remplace M. Pelletier (Rimouski).

Infrastructures et partenariats public-privé (PPP)

Discussion générale (suite)

Le Président (M. Paquet): Merci beaucoup. Alors, je souhaite la bienvenue à tous les membres de la commission et à Mme la ministre présidente du Conseil du trésor, aux gens qui l'accompagnent du secrétariat et M. Lefebvre aussi, président de l'Agence des PPP.

Alors donc, sans plus tarder, nous en étions rendus à un bloc du côté ministériel, et je suis prêt à reconnaître M. le député de Chapleau. M. le député.

**Rôle de la ministre
responsable des infrastructures**

M. Carrière: Merci, M. le Président. Je veux tout d'abord saluer mes collègues, saluer Mme la ministre avec qui j'ai le plaisir et le bonheur d'être son adjoint parlementaire, saluer également toute l'équipe qui l'accompagne.

Alors, on connaît très bien, Mme la ministre, votre rôle comme présidente du Conseil du trésor. Vous avez maintenant une nouvelle responsabilité, soit celle des infrastructures. Quand on parle des infrastructures, bien, dans une ancienne vie, je ne suis pas nostalgique, mais, dans une ancienne vie pas très lointaine, les infrastructures m'interpellaient beaucoup et m'interpellaient encore beaucoup. À l'époque où j'étais maire et préfet, quand on parlait de toute la question des infrastructures puis le renouvellement des infrastructures, que ce soient municipales ou de toutes les différents types d'infrastructures, je me rappelle chez moi, à Val-des-Monts, on a eu une petite urgence à un moment donné, c'étaient 40 unités familiales où il y avait besoin d'une conduite d'assainissement des eaux usées et, en l'espace, là, de

trois semaines, on a réussi à mettre de l'avant et d'entreprendre les travaux qui étaient nécessaires. Et puis que je parle d'agrandissement de centres communautaires, de construction d'aréna, etc., c'est tous des dossiers qu'on a pu mener à bien et faire travailler et faire rouler l'économie chez nous dans un milieu rural.

Maintenant, dans mon comté...

Une voix: ...

M. Carrière: ...non, pas dans Robert-Guertin, dans mon comté, dans le comté de Chapleau, c'est plein de... il y a plein d'infrastructures qui sont en pleine construction. Que je pense au complexe sportif de Gatineau, qui est plus de 50 millions d'investissement; en santé, le Centre de cancérologie de l'Hôpital de Gatineau, chez moi, 30 millions; à l'agrandissement de l'urgence de l'Hôpital de Hull qui n'est pas dans mon comté mais qui est le même CSSS que chez moi, un autre 20 millions de dollars; l'agrandissement prochain, les travaux devraient commencer bientôt, de l'urgence de l'Hôpital de Gatineau, un autre 25, 30 millions de dollars; en éducation, toutes les réfections d'écoles qu'on a connues chez nous à la commission scolaire; il y a un projet dans l'air chez nous d'agrandissement de cégep. Que je pense au transport — vous disiez hier, Mme la ministre, que mon collègue était chanceux, à son premier mandat, la 30 se réalisera — moi, je n'ai aucun mérite, mais l'autoroute 50 — où est-ce que notre collègue député de Papineau en parle depuis de nombreuses années — qui aidera sûrement à mon collègue de Richelieu dans ses nombreux déplacements, l'autoroute 50, c'est 143 millions de dollars cette année d'investissement, c'est plus de 400 depuis quelques années pour mener à terme cette autoroute-là qui est attendue depuis fort longtemps en Outaouais.

● (9 h 40) ●

Il y a le projet également Rapibus, c'est plus de 178 millions de dollars que mon collègue, encore une fois, délégué au transport est à regarder. Il y a des modifications, il y a des changements, donc on espère que rapidement on pourra mettre de l'avant. Ce matin encore, dans le journal *LeDroit*, il y a des contrats qui sont donnés, là, et puis d'aller de l'avant le plus rapidement possible avec ce beau projet là. Que ce soit toutes les routes sur le territoire de l'Outaouais. J'avais, comme président de la CRE en Outaouais, le bonheur de me déplacer dans toute la région de l'Outaouais, et tout le réseau routier qui est en voie d'être réparé. Que je pense aux logements sociaux également, il y a plein, plein de logements sociaux dans le comté de Chapleau et dans l'Outaouais qui voient le jour. J'ai une inauguration bientôt, dans les prochains jours.

Et tous ces investissements-là, c'est sans compter ce qu'Hydro-Québec fait, que je pense à la ligne Outaouais pour sécuriser la région de l'Outaouais, la ligne Chénier. On se rappellera qu'en 1998 la crise du verglas notamment

affecté beaucoup la région de la Rive-Sud mais également l'Outaouais, et puis je pense que cette ligne-là, c'est des travaux majeurs pour venir sécuriser l'interconnexion avec l'Ontario également, qui va nous permettre de soit importer ou exporter de l'électricité. C'est quelque chose de majeur chez nous. Le poste Outaouais, à L'Ange-Gardien, en est une preuve également.

Donc, tous ces travaux-là, c'est 41 millions de dollars, comme vous disiez hier, Mme la ministre, dans les cinq prochaines années, c'est 8 milliards seulement cette année, et encore une fois sans compter Hydro-Québec. Vous l'avez dit hier, c'est du jamais-vu, ça va prendre beaucoup de rigueur. Donc, des investissements en infrastructures publiques sont et seront effectués dans plusieurs domaines du gouvernement, qu'on pense, comme la nomenclature que j'ai faite tantôt, la santé, les routes, les écoles. On entend aussi parler de l'Agence des partenariats public-privé, des programmes fédéraux, PRECO, Chantiers Canada-Québec, etc., les partenariats avec les municipalités.

En tant que ministre responsable des infrastructures, quel est votre rôle exactement? Est-ce que vous pouvez nous préciser également quelles sont vos responsabilités au niveau des infrastructures?

Le Président (M. Bernier): Alors, Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Gagnon-Tremblay: Oui, M. le Président. M. le Président, à entendre le député de Papineau, il est en train de faire une envieuse de moi parce que...

Une voix: Chapleau.

Mme Gagnon-Tremblay: Chapleau c'est-à-dire, parce qu'il semble en avoir beaucoup plus que dans le comté de Saint-François. Je me demande si, l'an prochain, je ne devrais pas être de connivence avec le député de Richelieu puis, avec Saint-François, qu'on regarde attentivement les sommes. Je pense qu'on va devoir regarder ça l'an prochain, parce qu'il semble y en avoir beaucoup dans les autres comtés.

Alors, écoutez, mon rôle, je dois vous dire au départ que c'est quand même un vaste chantier, hein, je l'ai répété hier à plusieurs occasions, c'est 42 milliards au cours des cinq prochaines années. Ça, ça exclut bien sûr Hydro-Québec, les sociétés d'État, et en même temps, bon, je vous rappelle aussi que c'est... seulement 10 % de ces 42 milliards pourraient être en PPP. C'est quand même minime par rapport à l'ensemble des sommes investies.

Mais en même temps je pense que ce n'est pas mauvais de rappeler que, lorsqu'on fait l'inventaire, ça comprend, entre autres, des routes, c'est 29 450 km de chaussée; des structures routières de 9 305 structures, ponts et viaducs, c'est majeur, hein; et en transport en commun, entre autres, il y a le métro, 70 km de lignes et 759 voitures, des trains; 126 km de voies; 213 wagons et des autobus, c'est dire, 3 151 véhicules.

Au niveau des navires, c'est 11 traversiers; 2 400 immeubles dans le secteur de la santé et des services sociaux, que ce soit, par exemple, des hôpitaux, des pavillons, des centres jeunesse, CLSC, en plus des équipements spécialisés; c'est 3 825 immeubles dans le réseau de l'éducation, des équipements et des volumes;

ce soit 1 000 équipements culturels, que ce soit des musées, salles de spectacle; et tout le réseau des conduites d'eau, pensons, par exemple, à... c'est presque 81 500 kilomètres et 1 698 usines de traitement des eaux; c'est 71 654 logements sociaux; c'est 44 palais de justice; 17 centres de détention et 68 postes de police. Alors, vous imaginez, là, c'est tout ça qu'on va faire au cours des cinq prochaines années. C'est majeur. Quand on le décortique et qu'on en fait l'inventaire, c'est majeur.

Maintenant, la ministre, le rôle, vous parliez du rôle de la ministre responsable des infrastructures. La ministre responsable des infrastructures ne peut évidemment répondre de tout ça. C'est certain que je ne peux pas répondre de tous ces projets. Ce sont mes collègues ministériels qui sont responsables de leur secteur à qui revient le rôle de planifier les besoins, de définir les priorités en fonction bien sûr des budgets qui sont alloués et de s'assurer de la réalisation des travaux.

Alors, ce que la présidente du Conseil du trésor responsable des infrastructures fait, c'est qu'elle détermine un cadre financier, elle envoie les enveloppes à chacun des ministères annuellement, mais il appartient aux collègues de déterminer puis de répondre des dossiers dans chacun de leurs ministères. La ministre responsable des infrastructures a cependant des fonctions, comme je disais, très importantes. Il faut qu'elle définisse les orientations gouvernementales en matière d'infrastructures publiques et, je le mentionnais tout à l'heure, les budgets d'investissement qui sont consacrés.

Il faut aussi établir des guides, des paramètres pour s'assurer des meilleures pratiques de gestion possibles. Je l'ai mentionné à plusieurs reprises, c'est l'argent des contribuables, il faut le faire avec beaucoup de rigueur, il faut que le contribuable en ait pour son argent. On ne peut pas dépenser cet argent-là de façon, bon, de façon tous azimuts; il faut que vraiment il y ait des guides, des paramètres. Nous avons ce guide, j'en ai parlé hier, nous avons aussi une politique-cadre pour y répondre.

La ministre est aussi responsable de l'application de la Loi favorisant le maintien et le renouvellement des infrastructures publiques, qui a été sanctionnée en décembre 2007. Qu'est-ce qu'elle prévoit, cette loi? Bien, elle prévoit qu'à chaque année il y a un dépôt, à l'Assemblée nationale, d'un budget d'investissement qui comprend les sommes allouées pour chacun des objectifs suivants. C'est-à-dire l'entretien des infrastructures publiques existantes, en tenant compte des normes reconnues. Il s'agit du budget consacré au maintien d'actif. Comme je l'ai mentionné, le maintien d'actif, établi généralement à 2 % de la valeur des actifs, c'est quand même, dans le budget global, le maintien des actifs, c'est 82 % du 42 milliards de dollars.

La résorption aussi, dans un délai de 15 ans, du déficit d'entretien des infrastructures, c'est une obligation que nous nous sommes donnée dans le cadre des infrastructures. La loi oblige le gouvernement à résorber 6 % du déficit d'entretien établi au 1er avril 2008, soit 27 milliards de dollars, dont 21 milliards est à la charge du gouvernement. La première tranche de 6 % sera faite en 2008, c'est-à-dire a été faite en 2008-2009 mais se poursuit.

L'ajout et l'amélioration ou le remplacement d'infrastructures publiques, il s'agit du budget qui est

consacré aux nouvelles initiatives qui sont entreprises à chaque nouveau PQI, chaque programme québécois d'investissement. Je rappelle que déjà deux budgets d'investissement ont été déposés: le PQI 2007-2012, qui prévoyait des investissements de 37,7 milliards de dollars, et le PQI 2008-2013, qui a été augmenté suite au dernier... dernière annonce qui a été faite en janvier, de 41,8 milliards de dollars. Et le prochain PQI, pour la période 2009-2014, sera proposé au gouvernement avant le 1er décembre cette année.

Donc, la Loi favorisant le maintien et le renouvellement des infrastructures publiques prévoit également le dépôt à l'Assemblée nationale d'un rapport sur l'utilisation des investissements, fait annuellement. Alors, il y a un rapport qui doit être déposé à tous les ans sur le maintien et le renouvellement de ces infrastructures publiques. Un rapport sur les investissements a été publié en janvier 2009. 83 %, et ça, je pense que c'est important de le souligner, 83 % des investissements prévus, qui avaient été prévus en 2007-2008, ont été réalisés. Et la ministre responsable des infrastructures est également responsable de l'application de la Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec. Nous aurons l'occasion de revenir de façon plus explicite sur le mandat de l'agence.

Enfin, la ministre s'assure que les investissements de l'État dans les infrastructures publiques sont faits conformément aux meilleures pratiques en vigueur et de manière transparente. Plusieurs mesures ont été prises à cet égard. J'ai parlé hier, discuté beaucoup de la politique-cadre qui a été connue en novembre dernier. Cette politique-cadre sur la gouvernance de l'État dans les infrastructures publiques sont fait... on s'assure que les investissements soient faits conformément aux meilleures pratiques en vigueur et d'une manière transparente. Plusieurs mesures ont été prises à cet égard et, je l'ai mentionné tout à l'heure, cette politique-cadre mais, en même temps, le Secrétariat du Conseil du trésor s'est assuré aussi que chaque ministère et organisme mette en place un cadre de gestion pour le maintien des actifs et la résorption des déficits d'entretien en fonction des normes reconnues et des meilleures pratiques ainsi que les mécanismes de suivi des déboursés de reddition de comptes.

Alors, je le répète, c'est que le Conseil du trésor définit les orientations, définit le cadre financier au cours des cinq prochaines années, les enveloppes annuelles qui sont remises à chacun des ministères concernés. Il appartient aux ministères concernés de faire le suivi de leurs propres dossiers et non pas de la présidente du Conseil du trésor, puisque chaque ministère est porteur du dossier et chaque ministère doit suivre à la lettre. Bien sûr que, si, en cours de route, il y avait des modifications à apporter, ils sont obligés de revenir auprès du Conseil du trésor pour avoir des orientations.

● (9 h 50) ●

Donc, c'est un peu, globalement, le rôle de la présidente du Conseil du trésor. Mais vous comprendrez que je ne peux pas répondre de tous les dossiers, mais ce sont également... c'est une responsabilité également de mes collègues.

Le Président (M. Bernier): Merci, Mme la ministre. M. le député de Chapleau, est-ce que vous avez des

questions additionnelles? Non. Ça va. Donc, je vais maintenant reconnaître le député d'Huntingdon pour environ une dizaine de minutes.

Supervision de projets en PPP par l'Agence des PPP

M. Billette: Un dizaine de minutes?

Le Président (M. Bernier): Oui.

M. Billette: Bien, merci beaucoup. Je vais être plus bref qu'hier, à ce moment-là, pour laisser le temps à la ministre de bien répondre et de bien comprendre nos dossiers. Bonjour, Mme la ministre. Bienvenue à nouveau encore aujourd'hui avec nous.

Vous avez effleuré tantôt un sujet, vous l'avez nommé, mais je veux rentrer peut-être un petit peu plus en profondeur dans ce sujet-là, vous en avez parlé de façon assez précise hier, je veux être certain de bien le comprendre et j'ai des ajouts peut-être à vous poser à cet effet-là au niveau de la politique-cadre.

Vous nous avez hier illustré ou expliqué le processus, les différentes étapes à l'approbation d'un projet, le choix, si on va en PPP, en privé. Je veux être bien certain que j'ai compris, la première chose, je pense, c'est le dépôt d'un dossier stratégique, lequel est analysé par le conseil des trésors, par la suite va devenir un dossier d'affaires, autrement dit on passe d'un projet... d'une idée à un projet. Par la suite, je crois que vous avez ouvert la porte, c'est l'Agence des partenariats privé-public ou un comité d'experts qui en fera une analyse pour recommandation auprès du Conseil des ministres, et, si je ne suis pas correct, vous pouvez m'interrompre à ce moment-là, c'est la compréhension que j'ai eu hier.

Par la suite, il y a un choix, soit qu'on va en partenariat privé-public ou on suit le processus conventionnel toujours, qu'on a toujours connu au niveau du Québec. Je pense que ce n'est pas automatique, comme vous l'avez mentionné hier, que tous les projets au-dessus de 40 millions iront en partenariat privé-public à ce moment-là. Ceux toutefois qui iront en partenariat privé-public, qui auront reçu l'approbation du Conseil des ministres lors de son étude et suite aux recommandations du comité d'experts ou de l'Agence des PPP, j'aimerais que vous nous expliquiez un petit peu les étapes, la structure de gouvernance qui est alors mise en place par l'agence pour superviser le cheminement d'un projet en mode partenariat privé-public à ce moment-là. Merci beaucoup.

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

Mme Gagnon-Tremblay: Merci, M. le Président. M. le Président, j'aimerais souligner parce que... je vois possiblement que même le député de Richelieu doit l'avoir en main aussi, ce document de politique-cadre qui avait été déposé en novembre dernier, cette Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure, alors sinon je vous invite à vous procurer ces documents parce que...

Le Président (M. Bernier): Est-ce que vous désirez déposer ce document, Mme la ministre?

Mme Gagnon-Tremblay: Pardon?

Le Président (M. Bernier): Est-ce que vous désirez déposer ce document à la commission?

Mme Gagnon-Tremblay: Bien, c'est un document qui a déjà été déposé...

M. Bernier: Il a déjà été déposé.

Mme Gagnon-Tremblay: ...je ne sais pas si c'est nécessaire de le déposer à la commission ici, là, mais c'est un document qui est connu quand même et qui a été déposé probablement à l'Assemblée nationale aussi et qui est sur le site Internet également.

Alors, c'est un document qui nous... qui vraiment qui nous permet de mieux comprendre aussi la gestion de nos... la façon dont on gère justement nos infrastructures, c'est tous ces investissements et en même temps aussi vous allez à la... au centre, vous allez voir la façon, là, l'étape, les étapes du projet.

Par exemple, hier, j'ai énuméré assez de long en large la présentation stratégique, la première phase, deuxième phase qui est le dossier d'affaires initial, et par la suite... Alors donc, vous allez retrouver dans cette politique, là, quand même le suivi de... et en même temps aussi on parle du guide de l'élaboration d'un dossier d'affaires. Alors, ce document nous informe quand même assez bien, je dirais, là, du processus et de l'évolution, là, d'un dossier.

Maintenant, quand l'agence par rapport à... supervision du cheminement du projet en mode partenariat public-privé, je dois vous dire que, lorsque la décision est prise par le Conseil des ministres d'aller en mode partenariat public-privé pour un projet, c'est que l'organisme public a franchi, à ce moment-là, les étapes qu'on appelle du dossier d'affaires, prévu au cadre de gouvernance des grands projets d'infrastructures. Donc, à cette étape, les coûts estimés du projet peuvent comporter, comme je le disais, une marge d'erreur, là, qui ne devrait pas dépasser de 15 % à 30 % pour en arriver plus tard à la dernière étape, il ne devrait pas dépasser plus que 5 %.

Donc, un mandat est ensuite donné par l'organisme public à l'Agence des partenariats public-privé pour la sélection d'un candidat qui sera chargé de la réalisation du projet. Et, dès la réception du mandat, l'agence, à ce moment-là, procède à la signature d'une entente de service avec le ministère client — je dis bien «ministère client», tout à l'heure je vous disais que chaque collègue est porteur de son dossier — avec le ministère client et élabore avec ce ministère le cadre de gestion du projet. Le cadre de gestion du projet permet d'établir les rôles, les responsabilités de chacun pour la durée du processus de sélection. Ainsi, il y a un comité ministériel qui est créé sous la présidence du ministre sectoriel, qui est chargé de procéder à la sélection des candidats, et ultimement du soumissionnaire privilégié. Relevant du comité ministériel, un comité directeur supervise le projet dans ses différentes étapes et s'assure que toute la documentation contractuelle sera produite en temps opportun. Parce qu'on sait que... Vous comprendrez, c'est

des quantités incroyables de feuilles, là, par rapport à des contrats qui pourraient être donnés par la suite. Et, pour être sûr aussi que tout sera produit en temps opportun... et on devra respecter les calendriers des travaux. Ce comité est présidé généralement par la ou le sous-ministre du ministère concerné et est composé du directeur du processus, du directeur de projet en provenance du ministère et d'un représentant de l'Agence des partenariats public-privé, soit le président-directeur général de l'agence ou un vice-président.

Le directeur du projet est nommé par le ministère concerné et se rapporte au comité directeur. Ce directeur coordonne et assure la gestion de l'ensemble des volets reliés au projet pour le compte du ministère sectoriel. En lien avec le comité directeur, il y a un vérificateur du processus qui est désigné par l'agence. Il est chargé de s'assurer que les étapes devant mener à la conclusion d'une entente de partenariat public-privé sont réalisées selon les règles de saine concurrence, de rigueur, de transparence... parce que c'est toujours ce que nous recherchons: la rigueur et la transparence. Un rapport est produit par la suite pour chacune des étapes importantes.

Alors, d'autres consultants sont également très étroitement associés au projet pour les considérations juridiques, techniques, financières et autres... parce que l'agence n'a pas tout le personnel, les ministères n'ont pas non plus aussi... souvent, tout le personnel, donc on a besoin parfois de faire appel à l'extérieur pour certaines considérations, comme je le disais, soit juridiques, techniques financières ou autres.

L'ensemble des travaux visera essentiellement à procéder successivement, par la suite, à un appel d'intérêt, ce qu'on appelle: ...à un appel de qualification, à un appel de propositions, à la conclusion et la gestion de l'entente de partenariat. Donc, il y a beaucoup d'étapes à suivre avant d'en arriver à l'étape finale. Ça peut paraître très long parfois, mais ça signifie que tout a été étudié dans les moindres détails et, lorsqu'on donne l'aval, lorsqu'on dit: Oui, c'est prêt, ça signifie à ce moment-là qu'on n'est pas supposé d'avoir de surprises ou le moins de surprises possible et qu'on soit en mesure — à ce moment-là, tout doit avoir été déterminé — et qu'on soit en mesure de faire un partage de risques.

À la suite de ce processus qui vise à retenir un partenaire privé, le ministère qui est titulaire de l'organisme soumet un mémoire au Conseil des ministres présentant le projet d'entente de partenariat à l'approbation du Conseil des ministres, qui en dispose. Donc, ce processus n'entraîne pas, comme je le répète, de délais supplémentaires puisqu'il s'agit des étapes habituelles d'octroi de contrat et de signature d'ententes avec le tiers.

Et, en terminant, rappelons que le sous-ministre client demeure en tout temps le maître d'oeuvre de son projet, et, à ce titre, il peut dicter le rythme, ce qui lui permettra de passer toutes les étapes devant conduire à la mise en oeuvre et... il est aussi celui qui connaît le mieux ses besoins et les échéanciers. L'agence, elle, est à titre d'accompagnateur du ministère et sera disponible pour le conseiller et/ou développer avec lui des nouvelles avenues. Mais, comme je vous dit, c'est le ministère qui a la responsabilité.

● (10 heures) ●

Le Président (M. Bernier): Je vous remercie, Mme la ministre. Nous allons maintenant revenir du côté de l'opposition. Donc, pour un bloc de 20 minutes, la parole est à vous, M. le député de Richelieu.

Évaluation des coûts de l'autoroute 25

M. Simard (Richelieu): Merci, merci, M. le Président. Mme la ministre. On en a parlé hier beaucoup, de CHUM, on a parlé de... vous avez donné quelques éléments sur la politique ministérielle sur les grands chantiers, vous avez donné quelques éléments de ce qu'est la politique des PPP, mais jusqu'à maintenant on parle de projets. Je le disais au député de Huntingdon qui se pétaït les bretelles sur la 30, la 30, ça n'existe pas encore, en tout cas cette section de la 30, là, c'est un projet. C'est en train de se réaliser, mais on ne peut pas tirer des conclusions, sauf que c'est un projet. Le CHUM, serons-nous tous ici, autour de la table, en 2018, pour faire le bilan, si c'est fini en 2018?

Mais il y en a un, projet, qui avance, il est à 40 % de sa réalisation: c'est l'autoroute 25. 40 % de réalisation, il en reste 60 %, et il pose toute une série de problèmes. Moi, la première question que je me suis posée en voyant les chiffres, la différence entre le comparateur public et le contrat en PPP, je me suis demandé... C'est vraiment incroyable, vous disiez vous-même hier que 90 % des contrats ou des projets au gouvernement du Québec se font en mode conventionnel. Savez-vous que, si on se fiait au comparatif public de M. Lefebvre, là, ça coûterait en gros deux fois plus cher qu'en PPP, tous ces projets-là, hein? Le même pont, construit par les mêmes ingénieurs, les mêmes firmes, ce n'est pas les fonctionnaires qui construisent les ponts, là. La valeur... le coût estimé dans un cas est le double de celui de l'autre.

Évidemment, quand on gratte un peu puis on regarde comme il faut, derrière la rhétorique bien connue du président de l'Agence des PPP, il y a des réalités qui sont beaucoup moins claires, notamment le fait que la principale différence entre les deux — mais Pierre Lefebvre pourra nous le confirmer tout à l'heure, là, il l'a dit lui-même — la différence, c'est que, dans le fond, là, les projets d'autoroutes et de ponts payants, là, quand c'est le gouvernement, le gouvernement, c'est la mollesse qui les caractérise, hein, il a parlé de la mollesse des gouvernements qui vont abolir les péages. Donc, il faut se prémunir contre ce risque d'abolition de péages. Donc, quand on calcule le coût d'un chantier, on calcule la mollesse du gouvernement. Il y a un ratio de mollesse, là, semble-t-il, c'est-à-dire il y a moins de revenu de péage si c'est le gouvernement que si c'est un privé.

Je vous le dis tout de suite, là, j'ai lu très attentivement le dossier concernant la 25 et je dois vous dire, Mme la ministre, que je n'ai pas été très impressionné par les conclusions.

Ça ne veut pas dire, ça ne veut pas dire que j'en conclus que ce n'est pas bien d'aller en PPP pour le pont de la 25, là. C'est qu'à trop vouloir démontrer, finalement on tue sa propre cause; à trop vouloir montrer que c'est des profits faramineux, 750 millions pour la 30 d'économie, 246 millions pour la 25, ça ne fait plus sérieux, je vous le dis bien franchement. Comme de dire, comme de dire: Quand il y a un PPP, la grande surprise, c'est qu'il

n'y a plus de surprise. Bien, écoutez, il y a une surprise. Moi, j'écoutais la télévision ce soir-là, c'est le 17 avril, j'étais à Radio-Canada et j'entends dire qu'il y a un dépassement de 25 millions. Et vous avez beau l'appeler... lui donner tous les noms que vous voulez, les explications que vous voulez, là, c'est un coût qui n'est pas... je suis sûr que vous n'étiez pas contente d'entendre ça. Ça ne fait pas partie des bonnes nouvelles pour les contribuables, pour le gouvernement, ce n'était pas prévu dans les prix qui ont été donnés publiquement, même si, dans la liste des risques assumés, ça faisait partie des risques qui appartenaient au gouvernement. Mais on nous dit que le taux de risque est très faible pour les PPP, vous avez parlé de 5 %, hier, mais on est déjà rendu à 11 % de dépassement. Dans le seul PPP en fonction, on a déjà 11 % à 40 % de réalisation. Si on faisait une petite règle de trois, là, peut-être qu'on va se rendre jusqu'à 70 millions de dépassement, dans le cas de la 25, si on suit la logique actuelle.

Alors, je me suis penché aussi sur ce fameux dépassement pour essayer de le comprendre. Comment en est-on arrivé là? Qui a mal fait son travail d'évaluation quelque part? Tout le monde va admettre que, dans la construction, il y a des mauvaises surprises parfois, avec des sols contaminés, hein, il y a des... on n'a pas vu qu'à tel endroit il y avait eu un déversement ou des choses comme ça, mais là on ne parle pas de petites sommes, de petits montants. Je vais vous faire un petit calcul. J'ai travaillé avec quelqu'un que je connais bien qui est... une entreprise qui est spécialisée en décontamination, puis les chiffres que je vais vous donner, là, sont assez précis.

Les travaux d'excavation, pour excaver les matériaux de déblai et la gestion des manifestes de transport, ça coûte environ 3,50 \$ la tonne, premier coût. Le transport chez Écolosol, Écolosol, c'est le site d'enfouissement de Mascouche où se dirigent, où vont être disposées ces matières. Le coût de transport, il dépend si c'est du côté de la Rive-Sud ou de la Rive-Nord. Si c'est du côté de la Rive-Sud, c'est moins cher... la Rive-Nord, c'est moins cher, pardon. C'est 3 \$ du côté de la Rive-Sud donc de Montréal. Et, si c'est du côté de Laval... l'inverse plutôt, si c'est du côté de Montréal, c'est 4,25 \$ la tonne. Donc, vous comprenez bien que Mascouche est plus près de l'autre côté, c'est moins cher. Là, je ne sais pas, j'ai cru comprendre que c'était du côté de Montréal mais je ne peux pas... je ne peux pas... je ne suis pas allé sur le chantier.

Les frais de disposition chez Écolosol, je les connais, j'ai des contrats, là, qui datent de janvier. Alors, je sais ce que ça vaut, ça vaut 16 \$ la tonne, des sols B-C, des sols pas contaminés, ce n'est pas des HAP, ce n'est des sols contaminés qu'il faut traiter et compliqués, c'est du sol B-C, là, sol qu'il faut... lorsqu'on a un chantier, dont on doit disposer. Je ne veux pas refaire la nomenclature de caractérisation des sols que tous ceux qui s'intéressent à la construction connaissent.

Alors, si on ajoute les contingences habituelles, là, 15 % de majoration, l'excavation, le transport, le coût total, là, devrait être environ de 25,88 \$, disons 26 \$ la tonne, ou 28 \$ selon que c'est sur la Rive-Sud ou sur la Rive-Nord, hein, 25 \$ à 28 \$ la tonne.

Savez-vous combien cette erreur, cette erreur qui a été faite dans l'évaluation, représente de tonnes, de

mètres cubes et de camions? Ça représente exactement 525 000 tonnes, ce n'est pas un petit baril qui a été oublié quelque part, là, 525 000 tonnes, 260 000 m³, soit l'équivalent de 26 000 camions. Ça, c'est le coût pour disposer de ça. Mais ce n'est pas tout. Parce que, ces remblais-là, qu'ils soient contaminés ou non, il fallait quand même les sortir. Donc, normalement, quand on donne un contrat de ce type, il faut évidemment déduire le crédit pour ce qui avait déjà été attribué pour enlever les déblais. Évidemment, ça coûte un peu moins cher. Il n'y a pas... disposer de sols dans un site parce que, là, il n'y a pas eu de site, la ville de Montréal... Il n'y a pas eu de... Ça arrive parfois, on rend service à la municipalité ou à un particulier, ce n'est pas le cas, semble-t-il, alors il y a quand même un prix. Il faut transporter, il faut excaver, ce qui fait qu'en gros, là, on évalue que ça revient à peu près à 15 \$ la tonne, ce qui a été payé déjà dans le contrat donné à l'adjudicataire, c'est-à-dire au consortium.

Donc, ce que l'on doit payer maintenant, c'est la différence entre la disposition des produits toxiques, des produits contaminés, des sols contaminés et les sols ordinaires. Et là ça commence à faire pas mal de tonnes, hein? 15 millions, là, ça fait exactement 980 000 tonnes, ça fait 500 000 m³, en d'autres mots. En camions, combien ça fait, là? 50 000 camions qui n'ont pas été vus, qui n'ont pas été évalués, que personne n'a vus et qu'on a découverts pendant le chantier, alors que la ministre, pendant des années, et tout le monde au gouvernement nous dit: Mais l'avantage du PPP, c'est qu'on élimine les risques. Le seul risque qui est éliminé, selon le président de l'Agence des PPP, c'est évidemment la mollesse des gouvernements. Il doit connaître ça, il a sa carte du Parti libéral, il le finance depuis de nombreuses années, il connaît ça, la mollesse des gouvernements, lui. Et ça, là, sans doute que c'est une évaluation qu'on peut donner, là.

Le Président (M. Paquet): Question de règlement?

M. Bernier: M. le Président...

Le Président (M. Paquet): Question de règlement, M. le député de Montmorency.

M. Bernier: Mais, M. le Président, écoutez, on a de bonnes discussions en ce qui regarde le sujet aujourd'hui au niveau des PPP, le député de Richelieu creuse ses dossiers, ça va bien, sauf que, vous savez, les cartes de partis politiques, là, il y a des gens du Parti québécois qui en ont aussi puis il y a des gens d'affaires. Essayer de faire accroire que les gens qui sont membres d'une formation politique sont strictement rattachés au niveau du financement puis ces choses-là, ce n'est pas correct, ça, M. le Président. Et, moi, je trouve qu'on peut continuer, éclairer la population sur différents sujets, mais essayer de salir des gens, ça, je ne suis pas d'accord avec ça.

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

M. Simard (Richelieu): Je ne salis pas les gens, M. le Président...

Le Président (M. Paquet): ...sur la question de règlement.

M. Simard (Richelieu): ...en affirmant ce qui est dans le rapport annuel du DGE, les contributions annuelles du président de l'agence...

Le Président (M. Paquet): Bon, O.K. À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Ce n'est pas une question de règlement.

M. Bernier: ...fasse la même chose...

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

M. Bernier: ...sortir le rapport...

Le Président (M. Paquet): M. le député!

M. Bernier: ...du DGE pour faire la nomenclature de tous ceux qui contribuent au Parti québécois. Ça, c'est une démocratie, M. le député de Richelieu!

Le Président (M. Paquet): M. le député!

M. Bernier: La démocratie au Québec...

Le Président (M. Paquet): À l'ordre!

M. Bernier: ...elle est ainsi faite...

Le Président (M. Paquet): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Bernier: ...on paie au niveau d'aider les partis politiques...

Le Président (M. Paquet): À l'ordre, s'il vous plaît! Je suis le seul qui ait la parole.

M. Simard (Richelieu): ...

● (10 h 10) ●

Le Président (M. Paquet): À l'ordre, s'il vous plaît, M. le député de Richelieu, M. le député de Montmorency! M. le député de Montmorency, puis M. le député de Richelieu, je vous rappelle tous les deux à l'ordre. Je vous demande de vous adresser à travers la présidence, s'il vous plaît. Les travaux se déroulaient très bien jusqu'à maintenant, et je pense que les choses peuvent se faire dans l'ordre. On analyse un dossier, et je pense qu'il peut y avoir des questions et des opinions, mais j'invite tous les parlementaires à le faire de bon ton, comme ça s'était fait jusqu'à maintenant.

Alors, M. le député de Richelieu, vous avez la parole. Je vous rappelle qu'il reste 9 min 30 s à votre bloc que vous avez entrepris.

M. Simard (Richelieu): En conclusion, à moins d'informations, là, qui viendraient contredire de façon majeure les remarques que j'ai faites, là, évidemment j'apprécierais beaucoup recevoir de la part de l'agence les quantités pour chaque catégorie de sols contaminés qui étaient au contrat, les surplus, la localisation géographique, les sites de disposition des sols non

contaminés — moi, je connais celui contaminé, mais pas celui non contaminé — les différents rapports de caractérisation environnementale, ça nous permettrait de préciser encore. Parce que, moi, je ne lâcherai pas, je veux comprendre ce qui s'est passé dans ce cas-là.

Alors, à moins d'informations qui contrediraient de façon majeure les remarques précédentes, il faut conclure que nous sommes devant un choix, là: ou le travail d'analyse préalable qu'on dit toujours être parfait, enfin il dure tellement de temps qu'on s'attendrait à ce qu'il soit parfait, n'a pas été fait, hein, n'a pas été fait, et près de 500 000 m³, 980 000 tonnes de remblai contaminé sont passées inaperçues, ça, c'est une hypothèse. Alors, il faut savoir qui. Ou alors le consortium privé qui détermine lui-même et qui a lui-même fait le contrat de disposition des sols contaminés ne nous dit pas tout. On a le choix: ou le travail n'a pas été fait, alors s'il a été fait, il y a quelque chose qui ne va pas, là.

Est-ce qu'on peut me donner des précisions? Il s'agit de millions de dollars des contribuables. Il s'agit d'un projet important. On découvre déjà 11 % de dépassement à ce stade-ci des travaux. Moi, je veux bien croire que ça faisait partie des non-déterminés, là, mais quelqu'un quelque part n'a pas fait son travail et je veux savoir qui.

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

Mme Gagnon-Tremblay: M. le Président, je salue les connaissances techniques du député de Richelieu. Le Parti québécois aurait dû le consulter pour le métro de Laval, probablement que ça aurait aidé beaucoup.

Je dois vous dire que j'ai été surprise également quand j'ai appris la nouvelle, comme le député de Richelieu. Je suis allée aux sources, mais, avant de passer la parole à M. Lefebvre, je voudrais vous dire que, moi, j'ai compris et puis je répète que c'est le Transport qui est le porteur du dossier et, probablement qu'aux crédits du Transport, on pourrait en savoir davantage. Mais je dois vous dire qu'il y avait... cette question de décontamination des sols faisait partie de l'entente. Je l'ai soulevé rapidement hier, le gouvernement avait le choix de dire: Bon, bien, écoutez, le... pas le consortium, je veux dire le constructeur assume entièrement les risques de la décontamination. Qu'est-ce que ça signifie? Le député de Richelieu le sait fort bien, ça signifie une prime au risque très considérable, très considérable.

Le gouvernement a dit: Est-ce que je peux partager le risque? Bon. Est-ce que, par exemple, on présume... Parce qu'on ne connaît pas... avant de creuser, là, on ne connaît pas la quantité de tonnes de sols contaminés, on ne le connaît pas. Personne ne le connaît. Alors donc, le gouvernement a dit: Plutôt que payer une prime de risque qui est beaucoup trop élevée, ne sachant pas si finalement on aura à payer moins, bien, à ce moment-là, on va prendre la chance, on va prendre la chance, on va établir une certaine quantité de mètres cubes de sols contaminés qu'on va assumer et puis, après ça, on va partager. Et finalement il y a quelqu'un du ministère des Transports qui est sur les lieux et qui est censé s'occuper au fur et à mesure de la décontamination, du nombre de mètres cubes décontaminés

pour être capable de payer le juste prix. Mais ça faisait partie de la convention. Vous ne pouvez pas... je pense qu'on ne peut pas blâmer l'agence à ce niveau-là, ça faisait partie de la convention. C'était prévu. Alors là, quand on parle de dépassements, ce n'est pas nécessairement un dépassement parce que c'était déjà prévu.

Maintenant, quant aux autres questions posées, réponses que le député de Richelieu souhaiterait avoir, je demanderais, M. le Président, à M. Lefebvre de compléter ma réponse.

Le Président (M. Paquet): Oui. M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Pierre): Merci beaucoup. Je vais concéder au député de Richelieu qu'il connaît plus les déchets que moi. Donc, les questions quant à l'expertise sur les déchets devraient être portées à l'attention du ministère des Transports. Je ne prétends pas être un expert en déchets toxiques ou non.

Cependant, le député de Richelieu a, dans sa première... dans la première phrase de sa question, a remis en doute les économies qui... dont ont fait l'objet... un rapport qu'on émet à la fin de chaque transaction.

Première chose à mentionner: Pourquoi peut-on en parler, de ces économies? La réponse, c'est parce qu'on en parle de façon publique et de façon rapide et, après chaque rapport, en toute transparence, nous émettons le côté rationnel, le raisonnement de notre décision. Un processus qui est souvent appelé non transparent ne permettrait pas les discussions que nous avons aujourd'hui. La raison pourquoi les journalistes parlent des PPP, pourquoi les politiciens parlent des PPP, c'est à cause de la transparence. Et je pense que les politiciens se rendent compte: Il y a un coût à la transparence, c'est qu'il faut en parler. Donc, première des choses, un des bénéfices des PPP, c'est qu'on peut en parler, il y a des rapports sur lesquels on peut se pencher.

Deuxièmement, comment on fait cette comparaison pour établir des économies? On suit religieusement le *Guide d'élaboration du Dossier d'affaires* publié par le Parti québécois, qui nous demande de faire deux choses: de comparer le mode public et le mode privé. Le mode privé, c'est très simple de le comparer, nous avons un contrat qui nous dit: Voici quelle sera votre facture pour les 30 prochaines années. Mais vous ne pouvez pas avoir beaucoup de discussions. Il y a un contrat, c'est signé, il est public, il est sur le Web, il est déposé à l'Assemblée nationale dans les jours suivant la signature. Le comparateur public, qui l'établit? Ce n'est pas l'Agence des PPP. Ce sont tout d'abord les ministères experts, dans ce cas-ci, le ministère des Transports, avec ses ingénieurs, avec ses experts financiers dans ce cas-ci, parce que c'est le ministère des Transports qui avait engagé les experts financiers, avec ses fonctionnaires, tant au niveau technique qu'au niveau opérationnel. Donc, si on remet en doute le comparateur public, on remet en doute le ministère, ses fonctionnaires, la fonction publique, son expertise et sa diligence. Nous, à l'agence, nous décidons de ne pas les remettre en doute et nous faisons confiance à nos collègues.

Deuxièmement, ce que nous faisons, nous avons un processus qui fait en sorte que ce n'est pas seulement l'agence qui décide, ce n'est pas seulement le ministère des Transports qui décide. Nous avons une firme externe

qui fait la vérification du rapport, tant dans le cas de la 30 que dans le cas de la 25, une firme externe a vu les chiffres et a dit: Les calculs font du sens. La firme externe n'a pas dit: Les ingénieurs ont fait du bon travail, nous avons vérifié ce que les ingénieurs ont fait. Ils ont leur propre code d'éthique et ils font leur bon travail eux-mêmes. Donc, le rapport sur la valeur ajoutée met de l'avant la première chose, c'est-à-dire le comparateur public, qui est fait par le gouvernement, ses fonctionnaires, la fonction publique, ses experts, et le compare à une facture qu'on reçoit. C'est très simple.

Alors, remettre ça en doute veut dire seulement une chose, c'est qu'on remet en doute la compétence de la fonction publique québécoise, ce que nous ne sommes pas prêts à faire, l'agence.

Le Président (M. Paquet): Merci. Mme la ministre.

Mme Gagnon-Tremblay: Oui. Est-ce que je peux...

Le Président (M. Paquet): Complétez.

Mme Gagnon-Tremblay: J'ajouterais, M. le Président, que même le député de Richelieu... Il ne s'en rappelle peut-être pas, parce que c'est sûr que c'est des choses qu'on ne regarde pas à tous les jours, là, mais, dans le dossier d'affaires et le guide d'élaboration qui avaient été déposés justement par le Parti québécois en septembre 2002, il y avait justement, très clairement, ici... on identifiait l'importance des probabilités du risque. Et j'aimerais vous lire ce paragraphe, parce que je pense que ça va nous permettre de comprendre certaines choses. On disait: «Dans certains cas, lorsque le niveau d'incertitude ou l'ampleur du risque sont trop élevés, le transfert de ce risque au partenariat privé peut s'avérer trop coûteux pour le secteur public. Ainsi, on ne vise pas à maximiser le transfert de risques mais à obtenir une répartition optimale, afin de s'assurer que l'on dégage le meilleur ratio valeur ajoutée-argent investi.»

Alors donc, ça fait partie de... C'est un peu ce que je vous disais tout à l'heure par rapport à la prime de risque qui aurait pu aussi s'élever, là, quand même de façon considérable.

Le Président (M. Paquet): Merci. Environ une minute, M. le député.

M. Simard (Richelieu): Tout simplement pour répondre au P.D.G. de l'agence que le gros bon sens indique bien qu'une économie de moitié, pour un chantier de cette ampleur... Invoquer la compétence de ceux qui ont fait l'évaluation, pour lui et son agence, ne me semble pas pertinent. Stéphane Brunel, qui a été consultant pour le CHUM, pour évaluer justement le comparateur public et donner... conseiller l'agence sur la décision d'aller en PPP, déclarait lui-même que les risques les plus farfelus ont été imaginés pour rédiger l'avis. Et donc on a gonflé artificiellement, on a gonflé artificiellement les risques pour le public et on a diminué aussi artificiellement les risques pour le privé. Ce n'est pas moi qui le dis, là, c'est quelqu'un qui a été payé par le gouvernement et l'Agence des PPP pour préparer le rapport du CHUM. Alors, là-dessus, là...

Une voix: ...

Avantages du mode PPP

M. Simard (Richelieu): Juste terminer là-dessus. Est-ce que, Mme la ministre, est-ce que vous acceptez les propos du président de l'agence lorsqu'il dit que le gros avantage d'un PPP, dans le cas d'un pont ou d'une autoroute, c'est que ça permet de contrer la mollesse des gouvernements?

● (10 h 20) ●

Le Président (M. Paquet): Mme la ministre.

Mme Gagnon-Tremblay: M. le Président, je pense que le gouvernement est capable de prendre ses responsabilités, est capable de décider. Alors donc, tout à l'heure, vous avez lié mollesse par rapport aux postes de péage, aux péages. On se rappellera que, oui, on a eu des péages au Québec. Je me rappelle même l'autoroute des Cantons-de-l'Est faisait partie du péage. Pour toutes sortes de raisons, pour toutes sortes de raisons, parce qu'aussi il y a un coût aux péages, hein? Il y a un coût... à l'époque, on n'avait peut-être pas les méthodes électroniques ou les moyens électroniques sophistiqués aujourd'hui pour pouvoir passer sur une autoroute. On se rappellera que ça prenait quand même quelqu'un qui nous arrêtait à chaque fois, puis on mettait notre 0,25 \$. Ça, je me rappelle, ça passait sur l'autoroute des...

Une voix: ...

Mme Gagnon-Tremblay: C'est ça, exactement. Aujourd'hui, on a des moyens plus sophistiqués qui se développent. Et vous allez sur les autoroutes américaines et vous ne vous rendez même pas compte que vous avez à payer, là, c'est automatique...

Une voix: ...

Mme Gagnon-Tremblay: Alors donc, c'est sûr que les moyens ne sont pas les mêmes.

Maintenant, c'est que, comme je vous dis, dans chaque cas, le gouvernement doit prendre ses responsabilités. Le gouvernement doit décider qu'est-ce qui est mieux. Puis, comme je vous dis, chaque ministère en est responsable. Et, s'il faut, par exemple, avoir des péages sur certaines routes, parce que, je pense que, dans le cas... si on veut avoir de bonnes routes aussi, parce qu'on a des hivers rigoureux qui ne sont pas nécessairement toujours... ça n'aide pas nos routes. Et, si on décide d'entretenir ces routes, parce que c'est ça, le PPP, au niveau des routes aussi, hein, c'est un entretien pendant 30 ans, là. Alors, on est obligés de les entretenir, ces routes, ce que souvent le gouvernement, comme je le disais, ne fait pas, parce que, quand on a des dépenses... un taux de croissance des dépenses qui est moindre et des années plus difficiles que d'autres années, bien c'est facile de couper là. Alors donc, c'est pour ça que, dans ce cas-là, je pense qu'il faut choisir les bons moyens.

Le Président (M. Paquet): O.K. Merci beaucoup. Alors, ça conclut ce bloc. Je reconnais maintenant M. le député de Montmorency.

Exemples de PPP réussis

M. Bernier: Merci, M. le Président. Moi, je veux juste... avant de poser... avant d'entamer mon sujet, je veux juste faire une précision. En ce qui regarde les projets qui sont réalisés et qui ont été réalisés au Québec et à l'étranger également, au niveau du financement de ces projets-là, que ce soit dans le réseau routier, vous vous rendez aux États-Unis, hein, les autoroutes payantes, il y en a plusieurs aux États-Unis, des autoroutes payantes, et il n'était pas question de... à ce moment-là, les gens qui utilisent ces autoroutes-là, O.K.?, profitent d'une qualité d'infrastructures fort intéressante. Et, cette qualité-là, elle demeure. Elle demeure pourquoi? Parce qu'on les entretient. Quand vous décidez de vous rendre... par exemple, les Québécois, ils vont régulièrement en Floride l'hiver, en voiture, hein, vous le savez que vous allez devoir payer des frais sur les autoroutes, que ce soit dans l'État de New York, que ce soit dans le New Jersey, que ce soit au niveau de la Floride. Par contre, les équipements qu'on utilise sont en très, très bon état. O.K.? Nous, au Québec, des équipements qu'on avait, à un moment donné, on a décidé... on en avait, des autoroutes payantes. Puis, à un moment donné... à ce moment-là, c'était l'arrivée du Parti québécois au pouvoir, on a pris une décision...

M. Simard (Richelieu): ...du Parti libéral.

M. Bernier: Oui. On a pris une décision d'enlever le péage. O.K.? Bon. Bien sûr, les citoyens qui ont à l'utiliser en bénéficient. Par contre, par contre, il y avait toujours des routes alternatives comme il existe des routes alternatives également du côté des États-Unis quand on s'y rend. O.K.?

Donc, la problématique, c'est quand on essaie de politiser, de politiser des dossiers qui n'ont pas à l'être, bien, à ce moment-là, on se ramasse avec un paquet de problèmes, parce qu'à ce moment-là il y a un coût, puis, ces coûts-là, comme on ne veut pas le faire supporter puis qu'on le politise au niveau de programmes ou pas... de décisions, bien, aujourd'hui, on en vit les résultats de tout ça. O.K.?

Donc, ce qu'on a fait, nous, comme gouvernement, c'est de décider qu'on investissait massivement au niveau d'un programme d'infrastructures. O.K.? Et il y aura des choix à faire au niveau de la réalisation de ces projets-là. Il y a différentes formes, la ministre l'a mentionné. Il y a un large pourcentage qui va être réalisé par des méthodes traditionnelles puisque l'analyse, au niveau du PPP, démontre que ce n'est pas rentable puis on n'a pas lieu de le faire; d'autres pourraient être faits en PPP. Mais il reste que l'objectif premier de tous ces projets-là, c'est de permettre la réalisation de ces infrastructures. C'est de permettre de réparer nos hôpitaux, de réparer nos écoles, de réparer nos routes. Et c'est ça que les citoyens s'attendent.

Moi, quand j'ai été réélu dans Montmorency, la commande que j'ai eue de la population, c'est de voir à travailler à mettre en place des infrastructures de qualité, que ce soit sur la Côte-de-Beaupré, que ce soit sur l'île d'Orléans, que ce soit dans Beauport, que ce soit dans Sainte-Brigitte, c'est ça que les gens s'attendent, et, pour permettre de le faire, les municipalités vont décider,

parce que c'est eux autres qui sont maîtres d'oeuvre, de quelle façon ils vont réaliser ces projets-là, parce que, dans le monde municipal, les PPP, ce n'est pas nouveau ça, là, là.

Moi, j'ai été, dans le monde municipal, à Saint-Augustin-de-Desmaures, O.K., j'ai été pro-maire de la ville puis j'ai été conseiller là-bas. Et simplement le déneigement... La partie ouest du territoire était déneigée par la municipalité et la partie est, par le privé. On avait divisé le contrat en deux de façon à éviter d'investir dans des équipements, et c'est un choix qui a été fait et on pouvait comparer les coûts, et les coûts étaient sensiblement les mêmes, O.K.?

Par contre, il y a d'autres projets qui sont davantage des PPP, puis ça existe, dans le monde municipal, des PPP, puis il y a des réussites aussi, là, il faut le mentionner. Par contre, tout n'est pas fait en PPP, mais il y en a qui sont réalisés puis ils sont positifs, ils sont positifs; il faut le dire, ça. Puis, au niveau de la population, ce qu'il faut les renseigner, c'est que, en ce qui regarde les projets de partenariat public-privé, vous l'avez mentionné hier, il y a des décisions ou des projets qui ont été réalisés auxquels vous faisiez mention qui ont eu des problèmes dans la réalisation. Par contre, il y a d'autres projets aussi qui ont été réalisés qui sont intéressants.

Donc, les PPP, ce n'est pas nouveau, ça, O.K., et le Québec ne l'a pas inventé, ça s'est réalisé un peu partout dans le monde. Au niveau de l'international, Mme la ministre, vous avez eu à voyager beaucoup à l'étranger dans le cadre de vos responsabilités, comme ministre des Relations internationales. Vous avez été à même de constater plusieurs projets qui se sont réalisés, plusieurs pays ont utilisé cette forme, et vous avez certainement une grande expérience. Ce qui serait intéressant, bien sûr on a fait... on peut mettre le doigt puis démontrer des cas qui n'ont pas fonctionné, puis ça, il y en a, on le sait, il y en a qui ne fonctionnent pas pour toutes sortes de raisons, mais il y en a d'autres qui ont fonctionné aussi, tu sais. Ce serait peut-être intéressant qu'on puisse informer les gens sur des projets qui fonctionnent et quel genre de projets fonctionnent le mieux, O.K.? On possède quand même une certaine expérience au niveau de chez M. Lefebvre, qui est capable de nous donner des informations sur ça puis de démontrer aux gens qu'est-ce que c'est. Parce que, c'est officiel, la nouvelle, ce n'est pas de démontrer ce qui fonctionne, c'est de démontrer ce qui ne fonctionne pas.

Donc, nous autres, notre rôle, aujourd'hui, c'est de donner de l'information aux gens, puis on a des projets aussi qu'on a réalisés, au Québec. Je l'ai mentionné tout à l'heure, dans le monde municipal, il y a des beaux succès, il y a des beaux succès. Et, au sein de la députation libérale, plusieurs des députés actuels proviennent du monde municipal et ont eu à travailler avec ces projets-là, et, au moment où ils ont fait le choix, la réalisation a été positive. Par contre, tout n'est pas fait en PPP, comme vous l'avez mentionné.

Mme la ministre, moi, j'aimerais vous entendre sur ça, pour être capable de bien informer la population sur les bons succès, si on veut, les succès intéressants au niveau des partenariats public-privé et les domaines qui méritent d'être mentionnés.

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

Mme Gagnon-Tremblay: Merci, M. le Président. M. le Président, le gouvernement du Québec a, je dirais, une expérience relativement jeune des PPP, hein? Ce n'est pas quand même quelque chose qu'on utilise depuis des années et des années, c'est relativement jeune, et je dois vous dire que c'est jeune et on ne prétend pas non plus qu'on est tout à fait parfait, là, hein? On expérimente, nous aussi, là, puis, comme les autres pays l'ont fait, on s'est inspiré d'autres pays, que ce soit, par exemple, l'Angleterre, que ce soit la France, les autres provinces, il y a des provinces canadiennes qui l'ont fait avant nous, qui sont plus avancées que nous même. Alors donc, je mentionne que, pour nous, le Québec, c'est quand même relativement jeune, cette expérience, et on pense que c'est important en même temps.

● (10 h 30) ●

Puis il y a aussi certains mythes, je pense, qu'il faut absolument démolir. On a l'impression que le mythe du gouvernement contracteur, hein, on s'imagine que le gouvernement n'est pas... Mais il faut quand même évaluer que, dans ce cas-là, le gouvernement n'est pas le contracteur, il ne possède pas, là, comme ma collègue le disait, ma prédécesseur, de pépines, hein? Alors... et, que ce soit en conventionnel ou en privé, là, c'est le privé qui construit les routes, c'est le privé qui construit les hôpitaux, c'est le privé qui construit les écoles. Le gouvernement n'a pas de machinerie lourde, là, puis il n'a pas à son emploi des ouvriers pour construire de tels bâtiments et de telles routes.

Il y a aussi... Ce qu'il faut démolir, c'est le mythe du gouvernement locataire. Le gouvernement demeure en tout temps propriétaire des infrastructures, même si c'est le partenaire privé qui, pendant 30 ans, voit au maintien de l'infrastructure qui est cédée au terme du contrat. C'est le gouvernement qui est le propriétaire. Par contre, c'est le partenaire qui s'occupe de l'entretien pendant 30 ans pour être capable de remettre en bon état... en état, je dirais neuf, au gouvernement, après 30 ans, la location, c'est-à-dire l'ensemble du projet... mais le gouvernement demeure toujours le propriétaire.

Il y a un autre mythe aussi, je pense, dont il faut mettre fin, c'est celui du gouvernement absent. Le ministère d'origine — et ça, je ne le dirai jamais assez — c'est lui qui est toujours le porteur du dossier. Le ministère d'origine du projet est impliqué dès le départ et tout au long dans la définition des besoins. Et il est en tout temps le mieux placé pour juger si l'entente de base est respectée et si elle répond aux besoins de sa clientèle.

Est-ce qu'il y a des ministères qui ont besoin de plus de soutien dans ces cas-là? Je pense, par exemple, le ministère des Transports... c'est un ministère qui a une longue expertise dans les routes, qui a une très, très longue expertise dans les routes. Alors, que ce soit en conventionnel ou en privé, je pense qu'il a peut-être tous les moyens. Il y a peut-être d'autres ministères qui ont besoin d'un peu plus de soutien, mais, encore là, chaque ministère répond de ses projets. Ce n'est pas la présidente du Conseil du trésor qui va faire le travail à la place des ministères.

Je disais tout à l'heure qu'on est très jeunes au niveau des infrastructures, des programmes des PPP, mais, en même temps, effectivement, M. le député, vous avez tout à fait raison, le gouvernement a déjà quand même... a déjà des... je dis, des succès, hein, qui... on a déjà... bon, c'est... Je comprends que... Prenez, par exemple, la 25, je comprends qu'elle n'est pas terminée, mais malgré tout le gouvernement a reçu le prix de la meilleure transaction PPP de l'année 2007... 2007... en Amérique du Nord... North American PPP Deal of the Year. Alors donc, c'est décerné, ça, par le prestigieux magazine économique international *Project Finance d'Euromoney*. Alors, ce n'est pas nous, là, qui l'avons décerné. Ce prix vise à souligner l'innovation, les meilleures pratiques, la gestion du risque, la valeur ajoutée, la rapidité d'exécution et la duplicabilité des transactions qui sont liées au financement des projets d'infrastructures. Il y a également: Silver Award dans la catégorie Financement de projet lors des National Awards for Innovation and Excellence in Public-Private Partnerships du Conseil canadien des partenariats public-privé en novembre 2007, qui a aussi accordé ce prix.

Donc, comme je vous dis, c'est quand même... on est jeune... on est très jeune là-dedans. On nous a déjà accordé ces prix, qui sont quand même des prix prestigieux. Ça ne veut pas dire que pour autant... qu'on va se vanter que tout est parfait puis qu'on fait tout correctement, là. Je pense qu'il faut quand même rester les deux pieds à terre, et, ce n'est pas parce qu'on a eu ces prix, là, que tout est terminé. La 25 n'est pas encore tout à fait terminée, mais, quand même, on doit s'en réjouir. Je pense qu'on doit s'en réjouir, compte tenu de l'expérience qu'on a. Et, en même temps, ça permet aussi à nos entreprises... nos entrepreneurs de développer une expertise dans le domaine.

Il y a la A-30 aussi. On a eu le prix de la meilleure transaction PPP de l'année 2008 en Amérique du Nord par le North American PPP Deal of the Year également... décerné par le prestigieux magazine économique... le même tout à l'heure que... *Project Finance d'Euromoney*... le Gold Award dans la catégorie Financement de projet lors des National Awards for Innovation and Excellence in Public-Private Partnerships du Conseil canadien. Donc, deux en deux, pour ces deux prix prestigieux... Je dirais, M. le Président, c'est du jamais-vu. C'est du jamais-vu pour quelqu'un ou pour un organisme qui commence et qui n'a pas nécessairement des années et des années derrière... on n'a pas des années derrière nous dans ce type de projet. Et, bon, comme je l'ai mentionné, ça peut être très, très bon dans certains cas, ça peut être moins bon dans d'autres cas. Il appartient au gouvernement de décider à partir d'analyses, je dirais, détaillées, d'analyses...

Naturellement, il faut se baser sur quelque chose lorsqu'on prend des décisions. On ne se base pas sur des chiffres à courte vue. Il faut que le projet soit bien structuré. C'est pour ça parfois que ça prend un peu plus de temps au niveau de... pour en arriver à la construction. Mais, une fois qu'on est arrivés là, je pense que le travail a été fait, et ça nous permet d'avoir un projet, comme par exemple... c'est comme un genre de projet clés en main finalement qu'on pourrait avoir dans un autre mode.

Alors, je pense qu'on peut être fiers de ça. Mais encore là, je le répète, ça ne veut pas dire, M. le Président, qu'on est tout à fait parfaits. Puis les PPP, ce n'est pas une panacée non plus. Mais, en même temps, c'est un modèle qu'on ne peut pas ignorer et qu'on doit se servir, comme le font d'autres pays ou d'autres provinces canadiennes.

Le Président (M. Paquet): Merci, M. le député de Montmorency.

M. Bernier: Merci, M. le Président. Mme la ministre, en ce qui regarde... je reviens avec l'expérience internationale. Effectivement, on a du travail qui s'est fait ici, au Québec, fort intéressant, mais il y a quand même des réalisations, là, qui sont connues par les gens, qui se sont faites à l'étranger et qu'il serait peut-être intéressant aussi de mentionner.

Parce que, et ça, écoutez, le député de Richelieu fait son travail, il cite des problématiques ou des projets qui ont eu des difficultés dans leur réalisation, ce qui soit au départ ou en cours de réalisation. Mais il serait peut-être intéressant qu'on puisse connaître aussi d'autres projets qui sont réalisés à l'étranger, qui ont connu des succès ou qui méritent d'être soulignés. Dans ce sens-là, je pense que ça permettrait aux gens également de comprendre que, selon certaines circonstances, il peut y avoir des difficultés, mais, dans d'autres, il peut y avoir des beaux succès également.

Le Président (M. Paquet): Mme la ministre.

Mme Gagnon-Tremblay: Alors, M. le député de Montmorency, vous comprendrez qu'effectivement, dans une autre vie, j'ai eu les Relations internationales et j'ai visité beaucoup de pays, mais, comme il ne s'agissait pas de mon dossier particulier, je n'ai pas fouillé à fond ce type de dossier. Mais effectivement il y a des succès, il doit sûrement y avoir des échecs aussi dans certains cas. Alors, je ne suis pas nécessairement la meilleure placée. D'autant plus que ce dossier, ces nouvelles fonctions m'ont été données, là, depuis quelques semaines seulement. Mais je demanderais à M. Lefebvre de nous faire une liste, là, de nous dire exactement quels sont les succès ailleurs. Et il y a probablement eu des échecs, j'imagine. Ils ont appris avec le temps aussi, comme, nous, on le fait. On essaie d'avoir le moins d'échecs possible parce qu'on s'inspire des autres, mais bien sûr, comme je le disais, on n'est pas à l'abri, hein?

Le Président (M. Paquet): ...

M. Lefebvre (Pierre): Merci. Effectivement, écoutez, comme je l'ai dit hier, pour qui cherche sur le millier de PPP qui ont été faits dans le monde, certains trouveront un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept qui n'ont pas fonctionné. La moyenne au bâton des PPP n'est pas parfaite. Cependant, pour qui cherche de façon honnête, il en trouvera des centaines qui ont bien fonctionné. Et on parle souvent du Royaume-Uni, on parle souvent de la France où on en a fait depuis des siècles, du Portugal, de l'Espagne, il y a plusieurs pays d'Asie.

Moi, j'aime bien revenir à quelque chose qui est plus près parce que souvent on se dit: Bien, c'est

différent là-bas, il y a différentes démocraties, il y a différents systèmes politiques. Revenons au Canada. J'ai fait l'exercice hier où j'ai indiqué qu'il y a des hôpitaux qui fonctionnent bien en Colombie-Britannique, qu'il y en a plus que 10 qui se construisent bien en PPP en Ontario, qu'il y a des PPP qui vont bien ici, au Québec. On parle du CHUM évidemment mais on ne parle pas de McGill parce que ça fonctionne très bien. Il y a des autoroutes qui fonctionnent bien dans l'est du Canada. Et tout est... On dit souvent... à l'anglicisme: Le diable est dans les détails, et aussi Dieu est dans les détails. Et on a amené comme exemple, hier, l'Hôpital d'Abbotsford, que je prétends être un succès, on a dit: Non, ce n'est pas un succès. Il y a quelqu'un qui a dit que ce n'est pas un succès.

Personne ne prétend que les PPP font un consensus à 100 % dans la population. On trouvera quelqu'un qui les critiquera. Pour chaque personne qui les critique, il faut voir l'autre côté de la médaille. La critique dont le député de Richelieu faisait mention est une critique qui était, même avant que le contrat soit octroyé, par un comptable et le syndicat de l'hôpital qui disaient à ce moment-là et qui reprenaient les trois P des critiques des PPP qui sont souvent dans leur paragraphe: «possiblement, peut-être et potentiellement ce ne sera pas bon». Depuis que le contrat a été octroyé et depuis que l'hôpital est construit, depuis que les patients ont des services, étrangement, il n'y a aucune critique, étrangement, ce comptable, étrangement, ce syndicat qui a organisé une conférence de presse même avant que le contrat soit accordé, à ce moment-ci, ne trouve plus aucune raison de retrouver des critiques.

● (10 h 40) ●

Qui plus est, la province a émis un rapport démontrant la valeur ajoutée. Ce rapport a été révisé par le Vérificateur général disant que c'était un bon rapport et qu'il y a vraiment des économies. On parlait... M. le député de Mercier, je crois, parlait de preuve empirique. Nous avons une preuve empirique vérifiée par quelqu'un d'autre dont on ne peut pas questionner l'intégrité, le Vérificateur général de la Colombie-Britannique. On ne mentionne pas que cet hôpital a gagné des prix de construction pour la qualité de sa construction. On ne mentionne pas que le maire de la ville d'Abbotsford est très, très heureux d'avoir son hôpital. On ne mentionne pas le fait que, oui, les coûts de l'origine à la fin ont augmenté, mais on ne mentionne pas que l'hôpital a en fait un centre ambulatoire beaucoup plus grand et une centrale d'urgence beaucoup plus grande parce qu'elle est partie d'un hôpital local à un hôpital régional.

Donc, le défi est dans les détails. Et pour chaque projet en PPP, et la majorité d'entre eux je suis prêt à en discuter, on trouvera quelqu'un qui aura une critique et j'en trouverai cinq, six, 10 autres pour dire des choses positives.

Le Président (M. Paquet): Merci, M. le député de Montmorency.

M. Bernier: Je vais passer la parole à mon collègue.

Le Président (M. Paquet): Il reste trois minutes. Est-ce que vous voulez les prendre tout de suite ou au

prochain bloc? Au prochain bloc? D'accord. Alors, M. le député de Richelieu.

Délai d'analyse préalable des projets

M. Simard (Richelieu): Très bien, merci. Alors là, si on se lance dans l'incitation d'évaluation, je vais au moins être d'accord, pour une fois dans ma vie, avec le président de l'agence. Évidemment, il y a des rapports favorables, il y a des rapports défavorables, il y a des critiques, il y a des éloges, personne ne peut en douter. Mais je préférerais, dans le cas des dossiers dont on a parlé tout à l'heure, le président pourra se retirer avec des trophées sur sa cheminée dans son sous-sol, mais je préférerais, au prix accordé pour le PPP de la 25, j'aurais préféré 25 millions de dollars qui n'apparaissent pas comme une surprise il y a 15 jours.

Les prix, c'est bien joli, ça veut dire qu'on a présenté un beau dossier, puis que le jury a trouvé que ça avait bien de l'allure, mais ça ne change pas grand-chose au résultat. Bravo pour ceux qui ont eu des prix, maintenant je voudrais savoir qui est responsable, moi, du 25 millions. C'est moins drôle, c'est moins agréable, on passe une bien moins bonne soirée, là, mais il y a quelqu'un quelque part qui a ou bien fait de l'argent où il ne devait pas en faire, ou a fermé les yeux, ou n'a pas fait son travail. On ne parle pas d'un petit remblai, on parle de dizaines, de 50 000 voyages de camion, on parle de quantité énorme de matériel. Il y a quelqu'un qui n'a pas fait son travail.

Et, je le dis ici, là, soyons bien honnête, et j'ai beaucoup aimé l'intervention du député de Montmorency. Il a parfaitement raison: il n'y a pas de modes qui sont parfaits d'un côté puis d'autres modes qui sont sans problèmes de l'autre. Moi, j'en veux au jovialisme, à la vente sous pression qui est faite actuellement des PPP. Quand on nous fait croire que ça va être deux fois moins cher, là, le gros bon sens d'un ancien conseiller municipal lui apprend qu'on doit se méfier. Quand on vous vend des choses, une auto deux fois moins chère qu'une autre, là, quel que soit le mode de construction, vous commencez à vous méfier du vendeur. Vous vous dites: Le vendeur, pour sa commission, son bonus, son salaire, il est en train de vous en passer, en tout cas, d'exagérer, d'embellir le dossier.

Le député de Montmorency a parfaitement raison, il y a des succès dans le monde municipal, il y a des succès puis il y a aussi des échecs. Puis il faut toujours mettre en garde les élus municipaux qui s'emballent. Il y a un débat actuellement, j'aimerais bien avoir l'opinion du député d'ailleurs de Chapleau sur ce dossier, c'est dans sa circonscription... pas dans sa circonscription mais dans sa ville. Le dossier de l'aréna Guertin, où il y a deux ou trois articles dans *Le Droit*. Ça se prétend un PPP, je pense que le président de l'agence ne reconnaîtrait pas ça comme un PPP. Mais on voit à quel point parfois cette tentation de se lancer dans une opération où on se déste de ses responsabilités auprès du privé peut amener à des aberrations.

Par exemple, la municipalité, dans ce cas-là, avait mis 14 millions de dollars de côté pour éventuellement s'occuper de cet aréna. Le jour où ils ont signé ce PPP, comme ils disent, ils ont remis ça au privé pour 28 millions de dollars, là ils ont pris le 14 millions

et ont dit: Maintenant, on dispose de 14 millions, tu sais, on vient d'économiser 14 millions. Qui a des projets pour nos 14 millions?

Vous voyez les dérives de gestion qu'emmène parfois ce type d'approche? Il faut se méfier de ça. À la fin, c'est le contribuable qui paie. Il faut toujours penser, là, que ce n'est pas l'économie. Évidemment, ça n'apparaîtra pas, le pont de la 25 n'apparaîtra pas aux crédits de l'an prochain, aux équilibres financiers gouvernementaux, vous savez ça, ça ne va pas à la dette. Ça va apparaître chaque année dans les dépenses gouvernementales pour payer. Mais ça, c'est comme votre carte de crédit et votre hypothèque: vous préférez ne pas trop en mettre sur votre carte de crédit, puis je pense que, l'hypothèque, ça, vous pouvez contrôler ça.

Alors, les PPP, là, la vente sous pression des PPP auquel le gouvernement s'est livré jusqu'à maintenant me semble assez décourageante. Je ne reviendrai pas sur tous les cas qui ont été cités tout à l'heure. Je pourrais reprendre le Vérificateur général sur l'Hôpital de Brampton, on pourrait... je passerais 10 minutes à vous lire des... ça ne nous avancerait pas beaucoup.

Le Pr Jacques Larochelle, lui, il dit qu'il y a eu trois hôpitaux construits en Ontario, dont deux en PPP, et il conclut: «Les chiffres sont accablants — c'est dans *La Presse* du 15 décembre: chaque lit coûte [...] deux à quatre fois plus [cher] en formule PPP qu'en projet public.»

Moi, je ne le crois pas, là. Je vais être bien honnête avec vous, là, autant que ce n'est pas vrai dans un sens quand on dit que ça va coûter deux fois moins cher ou quatre fois moins cher, là, ce n'est pas plus vrai que ça coûte quatre fois plus cher, là, soyons honnêtes, et que pour des projets — et là je rejoins le député de Montmorency — comme des routes, les ponts à péage, il peut y avoir un intérêt à le faire, hein? Je ne suis pas en train de contredire... mais encore faut-il ne pas prétendre qu'il n'y a pas de risques, et encore faut-il bien faire le travail de préparation.

On dit toujours que, pour les projets conventionnels, ce qui est important, c'est que les projets fonctionnels et techniques soient très bien faits, et que l'étude des besoins, et que l'analyse de chaque détail... l'important, là...

Le métro de Laval, il n'a pas coûté plus cher, le député de Montmorency le rappelait hier, qu'ailleurs, hein? Il a simplement été mal évalué. Et ça, c'est... L'important, c'est que les gens qui prennent les décisions aient en main le chiffre le plus exact possible quand vient le temps de prendre la décision avec les deniers publics; c'est ce à quoi on doit viser. Et la conclusion à laquelle la ministre en est arrivée, elle l'a répétée à plusieurs reprises, et je suis parfaitement d'accord avec elle, c'est qu'il faut mieux travailler la préparation des dossiers, de façon à diminuer le risque de surprises. Alors, ça, on va s'entendre là-dessus.

La deuxième chose qu'elle dit avec laquelle je suis parfaitement d'accord, c'est qu'on a trop longtemps construit en ne tenant pas compte des sommes nécessaires à l'entretien. Et selon la conjoncture économique, la présidente du Conseil du trésor le sait très bien, l'an prochain, elle va être très coincée, là, hein? Il y a 1 milliard à aller chercher, il y a quelques milliards à aller chercher; ça veut dire qu'elle va demander des

économies à tout le monde. Vous ne pensez pas que les sommes qui vont à l'entretien ne vont pas passer en premier dans les économies de plusieurs ministères? Malheureusement, c'est la nature humaine. Vous ne pouvez pas... Vous ne faites pas beaucoup de profit politique en annonçant des travaux d'entretien. Vous peignez un étage dans un hôpital, ça ne fait pas grand bruit, mais il faut le faire.

Alors donc, on trouve maintenant des méthodes; le PPP en est un, mais il n'est pas le seul. D'ailleurs, lorsqu'on a passé la loi sur les infrastructures, on a insisté pour que les sommes soient prévues dans les évaluations initiales des coûts d'entretien, que ce soit en mode... quel que soit le mode de construction. Vous le disiez vous-même, on a d'excellents dossiers au gouvernement. Souvent, on dit, là: Le gouvernement, à chaque fois qu'il construit quelque chose, il y a des dépassements. Ce n'est pas vrai. Il y a des projets clés en main qui ont très, très bien fonctionné. Le Palais des congrès de Montréal a été agrandi à moins de 3 % ou 4 % du coût qui avait été évalué, ça a très bien marché. Il y a beaucoup de projets qui fonctionnent. Comme disait le député de Montmorency, ceux-là, on n'en parle pas.

Il y a place pour beaucoup plus de rigueur, et ça, vous nous trouverez toujours, vous me trouverez en tout cas toujours en appui quand il s'agit de mettre de la rigueur. Il y a place pour prévoir à long terme les coûts d'entretien, les coûts de mise à niveau, de maintien d'actif, parce qu'au bout du compte les citoyens, au bout de 25 ans, ils veulent que leur hôpital soit en bon état. Pourquoi, au Québec, souvent les bâtiments publics ont un délai de vie si court? C'est souvent qu'on les a mal entretenus ou qu'on n'a pas fait à mesure ce qu'il fallait faire. Et tous gouvernements confondus, là. On n'est pas en train d'accuser les uns et les autres de ça.

Ma démonstration là-dessus, c'est qu'il faut faire attention de... Il faut arrêter, là, le discours qui a été jusqu'à maintenant celui du gouvernement, que les PPP, là, c'était la solution, que c'était merveilleux, que ça permettait des économies de centaines de millions à chaque fois. Ce n'est rigoureusement pas exact. Ça peut être un mode valable dans certains cas, il faut l'examiner très soigneusement; meilleur que d'autres dans certains cas, je pense surtout lorsqu'il y a un revenu d'utilisation, ça peut être intéressant d'envisager cette formule.

● (10 h 50) ●

Mais ce n'est pas les seuls. Le député de Montmorency tout à l'heure parlait des autoroutes américaines. Elles sont propriété de l'État dans presque tous les cas et elles sont très bien entretenues, et parce que... Bon. Et elles sont à péage, ça, c'est un autre débat, les routes à péage contre...

Au Québec, où il y a un très, très long circuit routier, un très, très long réseau routier parce que le territoire est immense, vous le savez bien... Si je mets un péage entre Chicoutimi et Québec, bonne chance, hein, parce que c'est le seul moyen de venir, enfin, il faut un sapré détour. La même chose entre Québec et Montréal, il y a deux routes. Si vous les mettez à péage... en tout cas, vous les mettez toutes les deux, vous avez un problème. Ce débat-là, au Québec, est peut-être à faire. Il sera fait, je pense, mais je peux vous dire que ce n'est pas si simple que ça, pénaliser tel secteur par rapport à tel autre, tel député qui...

Moi, je me souviens, le député de Laurentides, à l'époque, avant... Le matin, c'est une dizaine de milliers de personnes — le député de Laval sait ça — une dizaine de milliers de personnes qui, le matin, devaient payer, alors que les autres ne payaient pas. Mais ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas réfléchir, là. L'utilisateur-payeur, ça peut être aussi une façon de réinvestir et de garder les actifs en bon état. Je ne lance pas d'exclusive.

Mais là où j'en suis, actuellement, ce qui me choque beaucoup ces dernières semaines, c'est de voir des projets bloqués. Des projets qui sont identifiés par les autorités municipales depuis des années comme des priorités, des projets qui ont été ficelés, à mon avis, dans le moindre détail. En tout cas, c'est ce que nous disait le recteur de l'Université Laval, par exemple, concernant le PEPS, ça a été parfaitement travaillé avec les meilleurs ingénieurs, ça a été annoncé cinq fois par le gouvernement, c'est donc dire que... J'espère qu'on n'est pas en train d'analyser la pertinence du projet. Hier, vous me faisiez... vous nous faisiez toute la nomenclature des étapes à franchir, j'espère qu'ils sont passés en dernière étape automatiquement.

Mais le résultat est qu'à un moment où il y a des sommes disponibles parce qu'il y a des programmes d'infrastructures canadiens et québécois, que ces institutions pourraient en profiter, que le besoin social est manifeste, moi, j'ai l'impression qu'il est en train d'y avoir un engorgement, à cause de la politique, de projets qui étaient prêts à être mis en marche et que, je suis convaincu, les députés de la région de Québec seraient bien heureux de voir démarrer. Et, parce que l'Agence des PPP veut absolument avoir son mot à dire dans ces dossiers-là, actuellement, ces projets sont en panne et risquent peut-être de perdre une partie de leur financement par les infrastructures.

Alors, moi, j'aimerais, Mme la ministre, que vous vous engagiez aujourd'hui à lever ce verrou, cette obligation pour tous les projets, quel que soit l'état de préparation, et que la population, notamment de la région de Québec, qui s'attend à quelques-unes des réalisations qui ont été promises par tout le monde depuis plusieurs années, bien, que ces constructions aillent de l'avant.

Le Président (M. Paquet): Mme la ministre.

Mme Gagnon-Tremblay: Je dois vous dire, M. le Président, que tous les projets, s'ils sont prêts, tous les projets, s'ils sont prêts, je peux vous dire qu'ils ne seront pas retardés ni par le Conseil du trésor, ni par le gouvernement, ni par l'agence. Mais, en même temps, quand on dit qu'un projet... et on dit qu'un projet est prêt, il faut véritablement qu'il soit prêt. Et ça, le président du Conseil du trésor le sait très bien aussi, c'est que, quand... Quand, par exemple, on ne sait pas où on veut retarder, on dit toujours: C'est au Conseil du trésor, hein, le dossier est toujours au Conseil du trésor. Quand le dossier est au Conseil du trésor, vous pouvez être sûrs qu'il va sortir du Conseil du trésor et vous pouvez être assurés que le projet va pouvoir être annoncé rapidement. Ça, fiez-vous sur moi là-dessus.

Mais, en même temps aussi, on ne peut pas, parce que c'est quand même des milliards de dollars, on ne peut pas non plus aller sans vraiment... avec toute la

rigueur puis l'évaluation que ça prend... Et souvent, et même je le constate dans mon propre comté ou des propres municipalités, voyez-vous, ils nous disent: Bon, bien, écoutez, je veux avoir, par exemple, un centre de foires. Le gouvernement dit: C'est correct. D'accord. On va vous donner x montant pour un centre de foires. Mais là on s'obstine sur l'endroit où il devrait être. Ça ne dépend pas du gouvernement. S'il appartient à la municipalité, il appartient aux citoyens de décider l'endroit; le gouvernement n'ira pas se mettre le nez là-dedans. Mais, en même temps, il y a des retards, il y a des retards, mais ça n'appartient pas... ces retards-là ne sont pas du gouvernement, de l'ordre du gouvernement.

C'est la même chose au niveau des municipalités. Souvent, les municipalités ont besoin d'aller chercher des autorisations. Pour un projet, vous avez besoin aussi d'une autorisation que ce soit du ministère, du BAPE, vous avez besoin d'une autorisation parfois de la Commission de la protection du territoire agricole. Vous avez des fois un changement de zonage que vous devez faire. Quantité mais quantité d'autorisations parfois que vous avez besoin, même dans certains cas, vous devez faire des expropriations. Alors, vous comprendrez que, quand on parle de milliards de dollars, c'est quand même des sommes importantes et c'est sûr que ça ne peut pas se faire du jour au lendemain. Il y a des petits dossiers qui se sont faits très rapidement qui vont continuer à se faire très, très, très rapidement, mais, quand on arrive avec des centaines, des centaines de millions de dollars, à ce moment-là, je pense qu'il faut être prudent.

Je voudrais revenir entre autres, par exemple, à la 25, parce que la 25, c'est dommage, là, mais il y a eu des prix, je comprends, et les prix sont partagés, partagés avec la population, tout ça parce qu'on a décidé aussi d'aller dans ce mode-là. Mais, en même temps, il ne faut pas conclure à l'échec; c'est trop rapide, conclure à l'échec. Ce n'est pas parce que le ministère des Transports avait pris un arrangement dans la convention, c'était déjà prévu dans la convention pour la décontamination des sols, qu'on doit parler d'échec. Écoutez, c'est un projet de 584 millions de dollars. Alors donc, c'est un projet majeur, et ce projet, voyez-vous, c'est construire un tronçon autoroutier à quatre voies entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval sur une distance de 7,2 km, y compris un pont à six voies d'une longueur de 1,2 km enjambant la rivière des Prairies, comprend aussi une voie réservée aux autobus, sauf sur le pont, où les autobus circulent avec l'ensemble des usagers de la route, ainsi qu'une piste multifonctionnelle pour cyclistes et piétons qui sera aménagée sur le pont. Alors, c'est quand même beaucoup.

Et, en même temps, souvent aussi, quand on est en cours de développement du projet, conception du projet, il peut arriver, comme il est arrivé, que la ville de Montréal dise: Bien, écoutez, moi, j'aimerais peut-être avoir telle piste cyclable, ou: J'aimerais avoir telle chose, telle chose, comme le CHUM d'ailleurs, hein? Le CHUM, si on avait décidé il y a deux ans, c'est sûr qu'il n'y aurait pas autant de lits, il n'y aurait pas autant de blocs opératoires, le centre de recherche ne serait peut-être pas à la satisfaction des chercheurs. Mais, finalement, on a pris le temps aussi d'écouter les gens, et ça, naturellement, des fois, ça retarde certains projets.

Mais je dois vous dire que la rigueur et la transparence, c'est très important, et justement je reviens encore avec la question de toujours trouver le meilleur mode de financement, le financement le plus approprié pour les payeurs de taxes. Moi, je pense toujours aux payeurs de taxes, parce que, vous savez, nous autres, on parle de milliards, hein, mais vous savez que 100 \$, là, puis 1 000 \$, puis 100 000 \$, là, pour un payeur de taxes, là, souvent, là, c'est l'achat d'une maison, bien souvent, c'est le trois quarts de la maison. Alors donc, il faut penser aux payeurs de taxes aussi, donc il faut bien contrôler nos coûts, je pense que c'est très important. Et, pour contrôler des coûts, que ce soit en PPP ou que ce soit en mode conventionnel, il faut avoir des projets qui sont mieux ficelés.

C'est pour ça que nous avons une politique, là, une politique-cadre. Est-ce que cette politique-là, à la lumière de ce qui se passe actuellement, si elle a pour objectif, par exemple, de retarder certains projets... Mais il ne faut pas perdre la rigueur, il ne faut pas perdre non plus, là, le sens. S'il arrive qu'on se rend compte que, dans certains cas, ça peut causer des difficultés, écoutez, moi, je suis prête à tout revoir, moi, je mets tout sur la table. J'arrive, là, et j'avoue, là, que, moi, je ne connaissais rien, là, à peu près rien, hein, au niveau de ces infrastructures ou quoi que ce soit. Même si ça fait très longtemps que j'ai été au gouvernement, ce n'étaient pas mes fonctions, et puis j'avais d'autres choses à m'occuper. Mais, moi, là, je suis prête à tout mettre sur la table et essayer d'accélérer le plus possible. S'il y a des irritants à certains endroits, je vais m'arranger avec mes collègues pour les faire disparaître; s'il y a des obstacles, on va les surmonter. Mais mon objectif n'est pas de bloquer des projets; mon objectif, c'est d'aller de l'avant, mais en même temps la rigueur est très importante, et le meilleur coût possible.

Contrôler les coûts, c'est très important. Je veux aussi qu'on évite les dérapages des grands projets. On ne peut pas se permettre de dérapages. On peut se permettre des erreurs des fois, parce que, comme je le mentionnais, on est jeunes dans ce type de projets, mais on ne peut pas se permettre de dérapages. Et il faut aussi, si on y va dans ce mode, il faut être capable de partager des risques puis de dépassements aussi de coûts, mais aussi il faut s'assurer qu'on a une pérennité aussi, que, tu sais, ce n'est pas juste pour demain, là, c'est pour 30 ans, il faut s'assurer de tout ça.

● (11 heures) ●

Mais, en même temps, comme je vous dis, c'est que, moi, j'arrive, je mets tout sur la table, je vais regarder de façon correcte. Je ne dis pas que je remets en question, mais je vais examiner. Et, en plus de ça, c'est que, dans l'exercice de mes fonctions, vous pouvez être certain, M. le Président, que j'ai l'intention de regarder l'état d'avancement, de regarder l'ensemble des projets pour voir si, oui, on peut accélérer.

Et je reviens en terminant, M. le Président, quant au PEPS entre autres, parce qu'on en a fait allusion. Je dois vous dire que le PEPS, bien sûr que c'est un projet qui était dans l'air, bien sûr que c'est un projet que la ville de Québec et l'université voulaient. Mais, et le député de Richelieu le sait, M. le Président, avant que ça devienne projet, hein, on a tous des projets, on lance ça. Bon. Ça va nous coûter x montant de

dollars, et ainsi de suite. Mais, quand on se met à gratter un peu puis on commence à regarder le fond de l'affaire puis avoir des véritables plans, là on se rend compte que ça peut coûter un peu plus cher. Mais je dois vous dire qu'au niveau du PEPS les plans ne sont pas terminés, les plans ne sont pas terminés et, dès que les plans seront terminés, je peux vous dire que les décisions vont être prises rapidement, que ce soit en mode conventionnel ou que ce soit en mode PPP, mais le choix n'est pas fait, le choix s'est pas fait actuellement.

Le Président (M. Paquet): Merci, Mme la ministre. Je reconnais maintenant M. le député de Viau. On entreprend un bloc de 23 minutes qui sera le dernier bloc du côté ministériel.

Caractéristiques du mode PPP

M. Dubourg: Merci, M. le Président, et bon matin à tout le monde. Bon matin à la ministre. Écoutez, je pense que cette étude de crédits, M. le Président, qui a commencé hier et qui continue aujourd'hui, aura sûrement permis à la population et aux gens de mieux comprendre les PPP. Avant de poser la question à la ministre, à savoir j'aimerais qu'elle illustre de façon concrète c'est quoi, les avantages du transfert de risques entre les modes conventionnel et PPP. Mais je voudrais faire une mise en contexte et profiter surtout de la présence de M. Lefebvre qui est ici, qui est président de l'Agence des PPP, pour expliquer surtout à la population, parce que, M. le Président, souvent j'ai l'impression que les gens ne vont pas au fond des choses. Ils entendent parler de PPP et tout de suite ils ont une certaine impression.

Donc, c'est vrai que, depuis hier, on en a parlé. La ministre aussi tout à l'heure a fait une présentation éloquente en parlant des mythes concernant les PPP, et ça, ça a été aussi très important de souligner que aussitôt qu'il y a une construction, bon, que ce soit en mode conventionnel ou en privé, bien, le constructeur qui est sur le terrain, c'est le privé qui construit et aussi dire que, nous, le gouvernement demeure propriétaire de ces installations-là.

Mais j'aimerais demander à M. Lefebvre de nous faire un exposé magistral vraiment sur les PPP. Vous savez, M. le Président, dans une vie antérieure, qu'on a l'habitude de dire, j'ai été enseignant et je crois qu'il serait bon, qu'il serait intéressant qu'on développe vraiment, parce que, encore une fois dans la population, les gens peuvent avoir l'impression que les PPP, c'est une panacée. Pour nous, c'est le gouvernement libéral qui a mis ça de l'avant. Or, pourtant, je vous rappelle que, le 27 mars dernier, le député de Richelieu avait interpellé l'ex-ministre, Monique Jérôme-Forget, sur les PPP, et elle a eu à répondre au député de Richelieu. Je voudrais juste lire un petit extrait, elle disait: «...que je suis un peu étonnée, parce que l'opposition, en particulier le député de Richelieu lui-même, son parti, a lui-même développé le dossier d'affaires, le guide d'élaboration en septembre 2002. Le député de Richelieu est allé signer une entente en France avec [...] justement pour moderniser l'État, notamment les partenariats public-privé. Mais, depuis le jour numéro un dans cette Assemblée, il est contre les partenariats public-privé. Son gouvernement est contre et systématiquement contre.

Alors, j'ai beaucoup de mal à ce qu'un gouvernement, en 2002, signe une entente avec la France, développe le guide d'affaires, le dossier d'affaires, un guide pour l'élaboration en partenariat public-privé et tout à coup, en 2003, devienne contre.»

Cette interpellation, on a eu à parler, c'est quoi, le PPP? Le député de Richelieu présente ce magazine de l'Union des municipalités du Québec où est-ce qu'il y a des sections très bien élaborées sur les PPP où on parle... Et, si vous remarquez bien, dans ce magazine-ci, les avantages pour les PPP sont beaucoup plus élaborés que les inconvénients tels qu'ils ont été indiqués et ils indiquent aussi — on peut en prendre un — que l'avantage d'un PPP, ça offre dès le départ une solution intégrée pour toutes les phases de cycle de vie de l'infrastructure — ça, c'est important — alors que, bon, ils disent aussi du côté inconvénients, qu'effectivement les PPP ne sont pas une panacée, ils ne conviennent pas à tous les projets. Hier, la ministre... la présidente du Conseil du trésor a dit que, dans les 43 milliards, ce n'est que 10 % qui est fait en PPP, donc c'est de la rigueur, on analyse tout ça.

Donc, M. Lefebvre, la question précise, j'ai parlé d'un exposé magistral, ce que j'aimerais entendre de vous, c'est pour éclairer encore la population, c'est de dire... D'abord, prenons la question au départ: C'est quoi, un partenariat public-privé? Dites-moi: Est-ce que les partenariats public-privé entraînent une baisse de la qualité des services? Est-ce que les PPP entraînent des délais plus longs que le mode conventionnel? Est-ce que les partenaires privés offrent des conditions de travail moins intéressantes dans le cadre d'un PPP? Est-ce une privatisation déguisée? Est-ce que les PPP coûtent plus cher à l'État que le mode conventionnel? Et enfin avons-nous l'expérience suffisante des... pour faire... pour réaliser des PPP?

Donc, M. Lefebvre, vous voyez, je l'ai bien dit, donc un exposé magistral et nous faire la démonstration des PPP, parce que vous êtes le président-directeur général de cette agence.

Le Président (M. Paquet): Alors, M. le député de Viau, merci beaucoup. Alors, je reconnais maintenant M. Lefebvre alors pour la réponse à cette question.

M. Lefebvre (Pierre): Merci beaucoup.

Des voix: ...

M. Lefebvre (Pierre): Le député est généreux quant à ses attentes de ma capacité de répondre à toutes ses questions dans le bloc de temps. Je tenterai de faire de mon mieux.

Dans un premier temps, on l'a dit, les PPP pour le Québec, c'est relativement nouveau, pas nouveau dans le reste du monde. Et, pour savoir où on va, c'est toujours important de savoir d'où on vient. Et le PPP n'est en soi qu'une alternative possible au mode conventionnel. Et, à moins qu'on comprenne le mode conventionnel, on peut très difficilement comprendre les PPP, parce qu'il n'y a rien de relatif. Donc, laissez-moi prendre quelques secondes pour décrire le mode conventionnel généralement, et on ne prétend pas, nous, à l'agence — et je pense que le gouvernement ne l'a jamais prétendu — que le mode conventionnel ne fonctionne pas, la

ministre hier a donné des exemples de mode conventionnel qui fonctionnent. Donc, ce n'est pas un discours manichéen où un est très, très bon et l'autre est très, très mauvais.

Le mode conventionnel est un mode où, dans un premier temps, un organisme ou un ministère fait des études préliminaires et un concept préliminaire et donne plusieurs contrats pour faire ces études-là au privé. Donc, le privé n'est pas l'attribut seulement des PPP. Sur la base d'un concept préliminaire, à ce moment-là, les travaux commencent, pour utiliser une figure de style, on commence à creuser le trou, et, pendant qu'on creuse, on détermine ce qu'il y aura dans le trou. Ce n'est pas une façon qui cause toujours des problèmes, mais évidemment pour des projets très complexes, très longs et d'une importance financière élevée, ça peut causer des risques importants. Et donc, pendant qu'on creuse, on décide ce qui va dans le trou, et il y a une évolution à ce moment-là de la conception. Si on change le projet dans le milieu, évidemment il faut refaire les contrats qu'on a faits au début, peut-être agrandir le trou, le rapetisser, ça crée des risques importants.

La façon dont on procède, c'est très rarement, en mode conventionnel, on donne un contrat pour le tout le projet. En mode conventionnel habituellement, on fera une autoroute de 42 km à coups de 2 km. Le PPP donne un contrat pour le 42 km. Donc, il y a plusieurs contrats, il y a plusieurs autorisations gouvernementales qui sont demandées. Sur un projet de très longue durée, il y aura plusieurs possibilités d'élections, et il y aura plusieurs ministres, plusieurs sous-ministres.

Et, pour vous donner un exemple de la quantité des contrats, prenons, par exemple, une autoroute... C'est un exemple important, parce que je crois que les deux partis politiques qui y ont participé, l'autoroute 175. L'autoroute 175 a 30 pages de contrats en ce moment. Sur le site, il y en a sûrement plusieurs autres, mais... Donc, la gestion gouvernementale implique cette situation de 30 pages de contrats, alors qu'en mode PPP il y aurait une entente, avec plusieurs pages, c'est vrai, mais une seule entente d'un seul intervenant. Donc, c'est une différence majeure.

● (11 h 10) ●

Si je vous donne un autre exemple de comment c'est géré, prenons quelque chose dans le domaine autoroutier, c'est souvent plus facile à comprendre, comme l'échangeur Turcot. L'échangeur Turcot, naturellement, si ça se faisait en mode conventionnel, le ministère engagerait une grande firme d'ingénierie pour gérer le projet pour elle en un mode qui s'appelle en anglais IAGC; en fait, en français, c'est ingénierie, gerance de construction et conception. Cette firme, sur ce projet de 1,5 milliard, aurait des honoraires environ de 200 millions de dollars, et c'est la coutume que cette firme supporte un certain risque et elle aurait 10 % de ses honoraires à risque, donc 20 millions de risque supporté sur un projet de 1,5 milliard. Très souvent, par un pur hasard, le risque supporté est en deçà des marges bénéficiaires.

Dans un mode en PPP, si nous donnons le projet Turcot de 1,5 milliard à une firme en consortium, le risque supporté, c'est l'ensemble du 1,5 milliard. Cependant, aller en PPP a des conséquences, des conséquences qui sont souvent jugées néfastes par les intervenants. La première, c'est que c'est difficile de faire une coupure de ruban basée simplement sur une pelletée de terre et sur

le premier petit contrat, parce qu'il n'y en a pas, de premier petit contrat en PPP, c'est un seul grand contrat. Donc, évidemment, c'est un peu frustrant d'avoir à planifier pendant plusieurs mois pour planifier au complet le projet. C'est très frustrant aussi parce qu'il faut faire toutes les adéquations, tous les arbitrages avec les différents intervenants dès le début. On ne peut pas dire: Je le ferai dans l'année deux ou dans l'année trois d'un chantier de cinq ans.

Un autre des inconconvénients expérimentés par les intervenants, c'est la transparence. Pour des raisons qui sont très bonnes, le PPP, c'est voulu le plus transparent possible. J'ai dit plus tôt: La transparence a un coût au niveau politique, c'est le fait que les gens peuvent poser des questions. Et ça s'est avéré un fardeau, cette transparence-là, je pense qui est saine dans une démocratie, mais qui demande beaucoup de travail.

Donc, qu'est-ce que nous faisons dans un PPP? Il y a un communiqué à chaque étape, un document qui décrit le projet à chaque étape. À l'appel des qualifications, vous avez un document qui décrit assez précisément le contrat. Dans le cas du CRCHUM, par exemple, le Centre de recherche du CHUM, au moment de l'appel de qualification, vous aviez déjà immédiatement le cadre contractuel qui était disponible sur le Web. Qui le veut peut aujourd'hui voir le cadre contractuel du Centre de recherche du CHUM alors que le contrat n'est pas encore accordé.

Nous procédons aussi avec un vérificateur de processus, c'est-à-dire habituellement un ex-juge, un ex-juge administratif, qui vérifie chaque étape du processus et qui rend un rapport à la fin disant: Il y avait des règles au début, je les ai comprises, les règles ont été suivies. Si les règles ont été changées, elles ont été changées de façon à ne pas nuire à aucun des candidats. Dans chacun de nos processus également, il y a un arbitre de conflit d'intérêts, quelqu'un de totalement indépendant, et les soumissionnaires peuvent lui amener une problématique, il la jugera en conséquence.

À la fin du contrat, et c'est ce qui permet, par exemple, aujourd'hui de poser des questions sur la 25, de poser des questions sur la 30, il y a un rapport sur la valeur ajoutée où nous expliquons le raisonnement de la décision qui a été prise, le comparateur public, qui est le comparateur qui est émis, analysé par le gouvernement, ses fonctionnaires, ses experts, versus le mode PPP qui est très, très simple parce qu'il y a un contrat, il y a une facture. Donc, c'est un peu le mode PPP pour vous.

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

Partage de risques

M. Dubourg: Merci, M. le Président. Donc, je... merci, M. Lefebvre, là, de votre réponse. Je vais maintenant reposer ma question à la ministre parce que, comme on a dit tout à l'heure, on parle de transferts de risques et, quand on dit PPP, comme M. Lefebvre vient de le dire, c'est que le contrat est donné au complet, et tout le processus est couvert dans ce contrat-là, que ce soit la conception, que ce soit la réalisation, que ce soit l'exploitation et même l'entretien aussi, tout ça, c'est compris. Mais donner ce contrat-là, on parle de partenariat,

et il y a un transfert de risques. Et, quand on dit «partenariat», on entend tout de suite qu'il faut que ce soit un contrat gagnant-gagnant aussi bien pour le gouvernement que pour les promoteurs, les gens qui vont faire la construction.

Donc maintenant, quand on parle de transfert de risques, j'aimerais entendre du côté de la ministre qu'elle illustre de façon concrète les avantages du transfert de risques entre les modes conventionnels et le mode PPP.

Le Président (M. Paquet): Mme la ministre.

Mme Gagnon-Tremblay: Bien, M. le Président, le partage de risques, au départ, c'est la question de l'échéancier. Je pense que c'en est un, risque important, par exemple, qu'il soit... s'il est en mode conventionnel, bien, bien sûr que parfois il y a des pénalités, mais finalement en mode PPP, il ne peut pas y avoir de dépassement, c'est-à-dire l'échéancier, on s'attend à une date pour le projet et on ne peut pas dépasser ça.

Il y a l'échéancier. Il y a les coûts aussi. Les coûts, une fois qu'on a déterminé, qu'on est allé en appel de propositions, qu'on a donné le contrat, qu'on a signé la convention, les coûts ne peuvent pas être moindres, ne peuvent pas être plus, les coûts sont exacts. On a... Tout a été évalué et les coûts sont exacts. Et, s'il y a des dépassements ou quoi que ce soit, il est assumé par le... par le privé. Il n'est pas assumé par le gouvernement, il est assumé par le privé. Bon.

À part ça, est-ce que j'oublie quelque chose? Les risques, les coûts, l'échéancier. Donc, finalement, ça nous permet d'avoir un meilleur aperçu de l'ensemble du projet par rapport aux coûts, par rapport aux risques, par rapport aux échéanciers. Alors, bon.

Maintenant, c'est certain qu'au niveau du conventionnel on peut aussi bien sûr, si vous avez quelqu'un qui gère le projet, on peut s'assurer des coûts, mais en bout de ligne, c'est que souvent qu'est-ce qui arrive au niveau du conventionnel aussi dans les grands projets, il y a toujours quelqu'un qui est... en cours de route, veut avoir des changements, veut avoir des modifications. Alors là, naturellement, si vous faites des modifications, bien ce n'est plus à la charge de l'entrepreneur, ça devient un peu à la charge du gouvernement, tandis que dans cet exercice que l'on fait, on en arrive finalement à tout évaluer, puis il n'est pas supposé d'avoir de changements après.

Est-ce qu'on peut faire toutes ces évaluations conventionnelles? Moi, je pense qu'il y a quelque chose qui peut être fait sûrement. Je pense que le mode PPP peut-être va nous indiquer que peut-être que, dans notre conventionnel, on va suivre aussi une démarche. Comme je vous dis, au cours des années, on s'est donné... que ce soit le Parti québécois, que ce soit nous qui avons continué, je pense qu'on s'est donné des règles intéressantes par rapport avec le code de gestion, la politique. Est-ce qu'il faut améliorer certains articles ou certaines choses? Je ne dis pas non, je pense qu'il faut regarder. Ce qui est important, ça prend aussi de la souplesse, de la flexibilité, hein? Il faut aussi que... tout à l'heure le député de Richelieu disait: Oui, mais il faut que les projets sortent aussi, il faut que les projets, il faut que ça commence sur le terrain. Effectivement, je suis tout à fait d'accord avec aussi... avec lui. Il faut qu'on donne suite à ces différents projets.

Alors donc, malgré tout, il faut aussi avoir une certaine rigueur, comme je le mentionne à plusieurs reprises, parce que c'est important, c'est toujours les contribuables qui paient en bout de ligne.

Le Président (M. Paquet): Merci beaucoup. Je reconnais maintenant M. le député de Chapleau et adjoint parlementaire à la présidente du Conseil du trésor.

Participation d'entreprises québécoises à des projets en PPP

M. Carrière: Merci, M. le Président. Moi, ma question, ça va être encore ensuite au niveau des projets de partenariat public-privé. Dans les projets d'infrastructures qui sont ou qui seront réalisés en mode PPP, puis, si j'ai bien compris hier mon collègue, sur l'auto-route 30, c'était une firme ou un consortium espagnol qui a le mandat de réalisation de...

Une voix: ...

M. Carrière: Un des partenaires, merci. Moi, ma question est fort simple, c'est de savoir, c'est de connaître la place des sociétés québécoises, des entreprises québécoises dans ces projets de PPP. Donc, j'aimerais vous entendre, Mme la ministre ou M. Lefebvre, si vous pouvez nous mentionner si nos firmes, nos entreprises québécoises participent dans la réalisation de ces projets qui se font en PPP au Québec.

Le Président (M. Paquet): Mme la ministre.

Mme Gagnon-Tremblay: Bien, écoutez, je souhaite que nos entreprises participent, parce que ce serait dommage si nos entreprises ne participaient pas. En somme, si SNC-Lavalin a développé une expertise en hydroélectricité, entre autres, puis exporte son expertise partout dans le monde, c'est parce que SNC-Lavalin a travaillé sur les barrages d'Hydro-Québec. Alors donc, j'espère que des entreprises du Québec vont véritablement y participer et qu'il va y avoir une place pour les entreprises du Québec.

Déjà, hier, j'ai indiqué, là, le Groupe AGF de Longueuil, là, qui aussi a une entreprise à Trois-Rivières. SNC-Lavalin est quand même une entreprise de génie qui fait notre fierté partout dans le monde, qui est partout, qui est même, je dirais... j'ai eu l'occasion d'aller à... d'aller dans... voyons...

Une voix: ...

Mme Gagnon-Tremblay: En Afrique, et... récemment, là... Bouteflika... En Algérie.

Une voix: En Algérie.

Mme Gagnon-Tremblay: En Algérie et, écoutez, ce n'est pas d'aujourd'hui que SNC-Lavalin est en Algérie, et puis on a plusieurs firmes québécoises aussi...

Une voix: Tecslut.

● (11 h 20) ●

Mme Gagnon-Tremblay: Tecsumt, et ainsi de suite. Et donc c'est des firmes qui ont développé une expertise au Québec et qui peuvent maintenant vendre leur expertise à l'étranger. Alors... et... Bon. Il y en a d'autres également. Il y a aussi des... Quand vous avez un consortium qui provient de l'étranger, que ce soit, par exemple, de l'Australie ou ailleurs, bon, bien, écoutez, ils ont besoin aussi de nos firmes parce que ce sont nos firmes qui connaissent bien le Québec, connaissent bien nos lois, nos règlements. Donc, ils font appel aussi à nos firmes, que ce soient des firmes d'avocats, d'ingénieurs, d'architectes, et on sent... on espère que nos firmes québécoises vont pouvoir travailler et développer une expertise pour, par la suite, être capables d'aller soumissionner.

Bien sûr que le financement peut-être peut faire un certain problème, par contre. Nos firmes québécoises n'ont peut-être pas, là... ne sont peut-être pas... n'ont peut-être pas les liquidités autant que d'autres firmes internationales, mais je pense qu'en se regroupant il y a des choses qui peuvent être faites également. Peut-être que M. Lefebvre pourrait compléter ma réponse à cet effet.

Le Président (M. Paquet): M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Pierre): Merci. Écoutez, tout ce que je pourrais dire pour ajouter à ce que la ministre a dit, c'est que les PPP au Québec, c'est relativement récent, ont généré de l'intérêt et du travail pour au-delà de 50 firmes québécoises, puis là on n'inclut pas les avocats, les conseillers financiers. Mais c'est plus que 50 firmes québécoises d'ingénierie, d'architecture, de construction qui participent aux PPP. Donc, elles sont omniprésentes. Et, si je donne un... Et, ça, ça n'implique pas tous les sous-contractants. Ça, c'est les gens qui sont les participants des consortiums parce que les sous-contractants, c'est encore un nombre plus important.

Et je vais seulement vous donner un exemple, l'autoroute 25. On a souvent dit au début, les gens disent: Bah! Il y a un conseil... il y a des Australiens qui sont impliqués. Mais demandez tout simplement aux compagnies suivantes: Construction Kiewit pour la construction, Genivar, Talon Sebec pour le pavement, Ciment St-Laurent, Gamier pour le drainage, AGF pour l'acier, Structal pour l'acier principal, BPDL pour les éléments de béton préfabriqués, Péromont pour les travaux de pieux et de caissons, Neoelect pour les travaux électriques, ce sont tous des firmes québécoises qui, en ce moment, travaillent sur le chantier de la 25. Toutes ces firmes québécoises vous diront: Il y a peut-être parmi nous un Australien, un Espagnol, un Anglais, mais... là travaillent sur le projet en ce moment.

Mme Gagnon-Tremblay: Et j'ajouterais, M. le Président...

Le Président (M. Paquet): Mme la ministre.

Mme Gagnon-Tremblay: ...vous avez même René St-Pierre, une entreprise de la région de Sherbrooke, qui fait de la démolition. Lorsque, par exemple, vous voyez ces grosses machineries, cette grosse machinerie, ils peuvent facilement démolir un viaduc dans l'espace d'une nuit. Alors donc, vous avez, là... vous avez, là, quand même cette entreprise aussi, là, qui est spécialisée en démolition. Alors, très rapidement, souvent, pour éviter de nuire à la circulation, cette entreprise arrive,

démolir rapidement et puis, le lendemain, vous pouvez recommencer à construire.

Le Président (M. Paquet): Merci. Alors, ça va, M. le député de Chapleau. Donc, pour deux minutes, M. le député, question et réponse, M. le député de Huntingdon.

M. Billette: Seulement que deux minutes. Bien, merci beaucoup, on va faire ça rapidement. J'aimerais revenir sur certains propos du député, mon collègue de Richelieu, que j'apprécie de plus en plus. Je pense qu'il y a des chiffres à mettre, très importants, à ce moment-là. J'ai été heureux d'apprendre ce matin que le transport de terre ne se situait maintenant qu'à 2,50 \$, 3 \$ la tonne. J'ai eu une entreprise également dans le milieu agricole, ça me coûte beaucoup plus cher que ça la tonne. Et il ne faut pas oublier également que, lorsqu'on vide un trou, il faut le remplir également. Ça fait que je pense que c'est des choses, dans les calculs, qui sont très importantes à prendre en considération.

Un autre point également, je vais revenir sur le trophée. Je pense que c'est un bel honneur qu'on a eu. C'est sûr que le 25 millions qui est venu avec n'est jamais plaisant, mais je pense que c'était prévu. Je pense que M. Lefebvre et Mme la ministre l'ont très bien expliqué. C'est sûr et certain que 25 millions, que personne n'aime payer ça, mais, moi, je vais vous dire que j'aurais aimé autant avoir le 600 millions du métro de Laval, ça m'aurait fait tout autant plaisir que de perdre un 25 millions.

Puis, on faisait tantôt... Mon collègue de Richelieu faisait beaucoup de... par rapport au transport, les coûts, le nombre de tonnes, le nombre de camions, on était rendu assez loin. Moi, j'ai fait un petit calcul. Si, avec l'autoroute 25, on avait fait la même évaluation qui a été faite du métro de Laval, qu'on parlait d'un projet de 160 millions qui a fini à 800 millions, si on prenait le projet de la 25 à 584 millions, on tomberait à 3 milliards, le projet, à ce moment-là. Donc, je ne souhaite pas qu'on se rende à ce point-là. On parlait d'une mauvaise évaluation tantôt, c'était l'excuse qu'il nous a donnée pour le métro de Laval, donc c'était peut-être juste pour extrapoler.

Le Président (M. Paquet): En 15 secondes.

M. Billette: M. le Président. Oui, j'aurais aimé ça peut-être poursuivre avec les propos de M. Lefebvre, à savoir est-ce qu'il y a un pourcentage qui a sorti au niveau des PPP réalisés? Vous avez parlé de beaucoup de firmes, est-ce qu'on parle de 20 %, de 30 % au niveau des sous-traitants? Est-ce que cette étude-là a été faite?

Le Président (M. Paquet): Cinq secondes seulement. M. Lefebvre.

M. Lefebvre (Pierre): Non.

Le Président (M. Paquet): D'accord. Alors, ça termine ce bloc. Merci beaucoup. Je reconnais maintenant, pour une période d'environ 12 minutes, M. le député de Richelieu.

Réexamen de la construction du CHUM en PPP (suite)

M. Simard (Richelieu): Oui. C'est le dernier 12 minutes de ce bloc, de cette partie sur les PPP, et je

voudrais faire valoir à nouveau, plaider à nouveau sur la question du CHUM. J'ai fait un certain nombre de démonstrations sur d'autres dossiers, mais le CHUM, là, je ne suis pas le seul à m'interroger sur la validité d'aller en PPP pour le CHUM, là. D'abord, pour ce qui est de l'augmentation des coûts, les coûts ont déjà... enfin l'évaluation a déjà triplé depuis le début du gouvernement libéral. Donc, pas de leçon à recevoir sur l'évaluation, là. Au CHUM, déjà, on a un coût annoncé trois fois plus élevé que ce qu'il y avait au départ. Alors, arrêtons...

Maintenant, le principal problème... je pourrais prendre la liste, plusieurs organismes... On a essayé de faire les pour et les contre. Tout à l'heure, on essayait de... je pourrais vous citer effectivement *URBA*, qui est très bien équilibrée, très intéressante, et il y a beaucoup de choses intéressantes. Mais, s'il y a une chose dont je suis convaincu, et je pense que les Québécois en sont presque tous, sinon tous convaincus, et, si on n'a pas de carcan partisan, on va l'admettre: construire une route, ce n'est pas construire un hôpital universitaire, et vice versa. C'est... Le projet le plus élevé en termes financiers, le plus risqué en termes de réalisation en Amérique du Nord actuellement, c'est probablement le projet du CHUM. Autant par le coût que par la complexité. Il s'agit d'avoir un hôpital universitaire à la fine pointe de la technologie.

Et quelqu'un qui connaît ça, l'ingénierie, Kazimir Olechnowicz, qui est président de CIMA+, il dit: «Le CHUM est un projet trop complexe pour être fait en PPP.» Ça, c'est un ingénieur.

Lina Bonamie, que vous connaissez, qui est présidente de la Fédération interprofessionnelle de la santé du Québec, qui va prendre sa retraite bientôt, elle l'a annoncé, a rappelé que plusieurs pays qui ont eu recours à des projets en partenariat public-privé dans les hôpitaux font maintenant volte-face. «Dans la formule du PPP, c'est rigide. Dès qu'on veut modifier quelque chose, c'est à coup de pénalités et d'amendes.» N'oubliez pas ça, là. Le jour où le PPP se réalise... le CHUM se réalise en PPP, chaque modification va devoir être l'objet d'une négociation avec le consortium gérant-propriétaire du CHUM.

Le Dr Gaëtan Barrette, lui, qui est président de la Fédération des médecins spécialistes du Québec, ce n'est pas rien: «On ne peut pas construire, dit-il, un hôpital universitaire en PPP, la formule est trop rigide — ça revient régulièrement, rigidité. Un pont, oui, une route, oui. On refait l'asphalte tous les cinq ans, point final. Les PPP fixent les choses dans le temps, alors qu'un hôpital bouge. C'est comme — vous excuserez l'expression un peu forte du Dr Barrette, dont le langage est coloré — c'est comme le Christ et l'antéchrist!»

Alors... Pierre Hamel. Pierre Hamel, il est économiste, il est à l'INRS, il passe pratiquement sa vie à analyser justement les projets de PPP, il dit que «la formule des PPP semble singulièrement inadéquate pour construire un outil aussi complexe et vivant qu'un hôpital en perpétuelle reconstruction. Il faut constamment repenser l'organisation du travail et les espaces en fonction d'éléments dont personne ne peut soupçonner l'importance ou même l'existence quelques années auparavant.» Alors, à défaut de prévoir l'imprévisible, les gouvernements devraient plutôt, selon ce spécialiste des PPP, assumer lui-même le financement des gros projets, aller en appels d'offres pour leur construction par le privé et donner ensuite des contrats de cinq ans à des entreprises

privées pour l'entretien des immeubles. C'est une proposition intéressante, cinq ans, dix ans, mais, ça, c'est une préoccupation que la ministre avait... que je partage avec la ministre, l'entretien, la mise à niveau, ça pourrait très bien se faire en mode conventionnel dans le cas d'un hôpital universitaire. Le docteur... pardon, l'économiste Hamel dit que le «PPP, c'est comme un mariage. Tu ne peux pas divorcer pendant 30 ans du contrat et, au bout de 15 ans, tu ne sais même pas avec qui tu couches», c'est-à-dire qu'un... Lorsque vous signez un contrat en PPP...

Des voix: ...

M. Simard (Richelieu): ...il peut être revendu six mois après, hein?

Mme Gagnon-Tremblay: Ça fait des couples instables.

● (11 h 30) ●

M. Simard (Richelieu): Ça fait des couples instables. C'est-à-dire, on doit miser sur le fait que le partenaire sera le même dans 30 ans ou aura le même sens de responsabilités. On ne peut pas évaluer ceux à qui seront vendus ces partenariats public-privé. La plupart des... il existe un marché secondaire des partenariats public-privé. Par les temps qui courent, je peux vous dire que ce n'est pas là qu'il se fait des fortunes. Mais, pendant plusieurs années, il y a eu énormément de ventes. Et, actuellement, certains grands groupes se débarrassent justement de leurs propriétés. Ça s'est vu récemment en Angleterre. Ils se débarrassent. Ils ont de tels besoins de liquidités qu'ils vendent leurs partenariats public-privé.

Quand on va se retrouver pendant cette longue période avec un partenaire qu'on n'aura même pas choisi et qu'il faudra faire des améliorations aux bâtiments, changer parce que la technologie a évolué, M. Hamel dit: «On devra demander la permission au consortium. Le gouvernement sera dépendant [...] pourra en faire payer le prix.»

Alors, je ne vais pas... Même son de cloche du côté de plein d'intervenants. J'en ai des pages et des pages, là. Le PPP du CHUM, là, nous n'avons pas encore, au Québec, l'expérience en PPP pour assurer le succès de cette opération. L'accouchement est tellement douloureux que personne n'y croit. Moi, je pense qu'il faudrait s'interroger en plus sur certains aspects éthiques que posent des contrats comme celui-là.

Actuellement, ce qui se passe, c'est que les... Je pourrai citer les noms, je l'ai déjà fait en Chambre, là. Les entreprises d'architecture, d'ingénierie, de différents types d'ingénierie, toutes les entreprises qui conseillent le gouvernement dans le contrat du CUSM exécutent des contrats du gouvernement dans le cas du CHUM, et celles qui conseillent le gouvernement dans le cas du CUSM exécutent pour les consortiums dans le cas du CHUM. En d'autres mots, dans un même bureau, dans quelques bureaux, dans une dizaine de bureaux au Québec, on travaille à la fois comme employeurs du côté du donneur d'ordres, du gouvernement, comme conseillers et en même temps comme exécutants sur le contrat voisin à côté. Ces intérêts croisés, la ministre m'a répondu en disant qu'il y aurait — une belle expression — des murs de Chine dans ces... et que personne ne se parlerait, que le... ce sont des

membres qui appartiennent à des ordres professionnels et qu'évidemment ils n'auront jamais d'intérêt, ils ont fait serment de respecter l'intérêt de leurs clients. Soyons sérieux deux minutes, vous êtes au Conseil du trésor, vous ne pourriez pas mettre longtemps un mur de Chine entre deux directions, entre deux services. Je connais un certain nombre de personnes derrière qui trouveraient quand même le moyen de se parler, je peux vous dire ça, d'échanger leurs notes et de s'aider. C'est comme ça que ça fonctionne dans toute organisation, dans tout organisme et dans toute compagnie.

Alors, est-ce que ça ne vous inquiète pas actuellement ce manque de transparence, cette façon de travailler où les uns donnent des contrats aux autres, conseillent le gouvernement pour donner un contrat aux autres, les autres réalisent et conseillent ailleurs? Il me semble, là, qu'on est en train de créer un problème. Il se crée un problème qui est considérable, d'ailleurs qui n'existe pas que pour les PPP. Je le signale actuellement, un des grands drames que... nous sommes en train de perdre l'expertise, le noyau d'expertise nécessaire dans les différents ministères pour pouvoir surveiller adéquatement les travaux. Ce sont presque toujours maintenant des contrats qui sont donnés à des entreprises privées. Comme la ministre précédente disait: Nous sommes un tout petit monde, donc c'est toujours le même monde qui donne des contrats au même monde.

Est-ce que la ministre peut s'engager au moins à avoir une réflexion sur ces dangers de promiscuité — appelons ça comme ça — qui sont en train de se créer dans tout le... Actuellement, il y a des dizaines de milliards de dollars, vous le répétez assez, d'infrastructures qui sont en marche et qui seront en marche au cours des prochaines années, et il faut nous assurer que les conditions de réalisation assurent les citoyens que tout se fait sur une base éthique minimale et qu'on a les connaissances, les compétences nécessaires pour nous assurer que nous en avons pour notre argent.

Le Président (M. Paquet): Mme la ministre, en vous rappelant qu'il reste trois minutes au bloc.

Mme Gagnon-Tremblay: Oui. M. le Président, je voudrais revenir sur la question du CHUM, quand le député de Richelieu dit que l'évaluation a triplé. Il faut être prudent quand même. L'évaluation a triplé: Pourquoi que l'évaluation a triplé? C'est parce que justement il y a des gens qui ont changé les plans, qui ont modifié les plans avant d'en arriver à une évaluation concrète.

Je le rappelais hier, il y a le centre de recherche qui a été modifié, il y a l'augmentation des lits, l'augmentation des blocs opératoires. Alors, tout ça, bien sûr, ça équivaut à une augmentation des coûts. Alors, ce n'est pas des dépassements, là, c'est tout simplement parce qu'on a ajouté un hôpital, qu'on veut de type international, un hôpital comme il n'y a pas dans le monde. C'est un hôpital qui est à Montréal, qui va desservir toute une clientèle, il faut dire qu'à Montréal vous avez 3 millions d'habitants, alors donc qui va desservir non seulement la population de Montréal, mais qui va aussi desservir la population du Québec dans certains cas et...

Donc, ce n'est pas tripler une évaluation. C'est sûr que ça a pris beaucoup de temps, mais en même temps est-ce qu'on doit recommencer? Tu sais, le débat, là, est terminé, il est fait. Le premier ministre a dit: On

va de l'avant, il faut... bon. Ça fait tellement longtemps qu'on tergiverse, ça fait des années et des années. Le député de Richelieu le sait, son gouvernement était là aussi, il a fait des efforts, nous en avons faits également. Là on arrive à un projet, là, qui est bientôt prêt, là, tu sais, qui... Est-ce qu'on recommence, est-ce qu'on procède, on recommence encore ou si on va de l'avant? Notre intérêt, c'est d'aller de l'avant et c'est de s'assurer que tout soit fait correctement, et puis d'arriver dans les échéanciers tels qu'on a prévus, 2014 et 2018 pour la deuxième phase.

Maintenant, M. le Président, le premier ministre en a parlé, il faut un plan B, parce qu'il peut arriver que, d'ici l'appel de qualification et puis au moment où on va travailler avec les consortiums, il peut arriver qu'il y ait des difficultés, il peut arriver que ce soit au niveau du financement ou autre. Et, s'il y a des difficultés, vous pouvez compter sur moi, M. le Président, que je vais le regarder avec mes collègues, on va le regarder attentivement et on prendra les bonnes décisions au bon moment, mais actuellement, et laissons le processus faire son oeuvre, et je peux vous assurer qu'encore une fois, pour moi, c'est un nouveau dossier, mais en même temps je n'hésite pas à tout mettre sur la table et m'assurer que le contribuable va en avoir pour son argent.

Tout à l'heure, le député de Richelieu a dit: Oui, mais, vous savez, plusieurs personnes font affaire avec d'autres personnes. C'est sûr que le Québec est petit aussi, tu sais, le Québec est petit, c'est à peu près toujours les mêmes firmes, qu'on a recours aux mêmes firmes. On n'a pas des centaines et des centaines de firmes, alors donc, mais tout va être fait avec beaucoup de transparence et avec beaucoup de rigueur.

En terminant, M. le Président, vous me permettez tout simplement, cependant, de remercier le collègue de Richelieu pour sa collaboration. J'ai beaucoup apprécié, beaucoup apprécié non seulement sa collaboration, mais le ton aussi qu'on a donné à cette commission parlementaire pour l'étude des crédits. Je veux remercier aussi l'ensemble de mes collègues qui ont joué un rôle important, qui m'ont facilité la tâche. Vous remercier, M. le Président, et tous les représentants bien sûr du Conseil du trésor et de l'agence qui m'ont supportée et qui m'ont donné leur appui pour que je puisse être capable de répondre à vos questions. Alors, merci beaucoup.

Le Président (M. Paquet): Merci beaucoup. Alors, je veux remercier l'ensemble des parlementaires bien sûr, les gens qui vous accompagnaient, Mme la présidente du Conseil du trésor, pour leur participation aux travaux.

Documents déposés

Je dépose les demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle.

La commission ayant complété les quatre heures imparties au volet Infrastructures et PPP, je suspends les travaux de la Commission des finances publiques jusqu'après la période des affaires courantes, où nous procéderons à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Services gouvernementaux. Merci.

(Fin de la séance à 11 h 38)