



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
de l'administration publique**

Le mercredi 5 novembre 2014 — Vol. 44 N° 6

Audition sur le chapitre 2 du rapport du Vérificateur général
du printemps 2014 portant sur la réalisation
et l'exploitation d'aires de service

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'administration publique

Le mercredi 5 novembre 2014 — Vol. 44 N° 6

Table des matières

Assermentation de M. Michel Samson	1
Assermentation de M. Vincent Melillo	1
Assermentation de M. Luc Meunier	1
Assermentation de Mme Dominique Savoie	1
Assermentation de Mme Anne-Marie Leclerc	1
Exposé du Vérificateur général par intérim, M. Michel Samson	1
Exposé de la sous-ministre du ministère des Transports, Mme Dominique Savoie	2
Discussion générale	3
Document déposé	15

Autres intervenants

M. Sylvain Gaudreault, président
M. Richard Merlini, président suppléant

Mme Martine Ouellet
M. Pierre Reid
Mme Caroline Simard
M. Michel Matte
M. Claude Surprenant
M. Guy Ouellette
M. André Drolet

Le mercredi 5 novembre 2014 — Vol. 44 N° 6

**Audition sur le chapitre 2 du rapport du Vérificateur
général du printemps 2014 portant sur la réalisation
et l'exploitation d'aires de service**

(Quinze heures neuf minutes)

Le Président (M. Gaudreault) : Alors, bonjour à tous et à toutes. On est prêts à commencer. Je constate le quorum. Je déclare cette séance de la Commission de l'administration publique ouverte. Je demande à toutes les personnes qui sont ici, s'il vous plaît, d'éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Nous sommes ici pour le mandat suivant : Procéder à l'audition qui porte sur la réalisation et l'exploitation des aires de service.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements ou des membres temporaires?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Villeneuve (Berthier) est remplacé par Mme Ouellet (Vachon) et M. Deltell (Chauveau), par M. Bonnardel (Granby).

• (15 h 10) •

Le Président (M. Gaudreault) : Parfait. Merci beaucoup. Nous allons débiter avec la présentation du Vérificateur général du Québec puis nous entendrons l'exposé du ministère des Transports du Québec. Le reste de la séance sera consacrée aux échanges avec le ministère des Transports et la Société québécoise des infrastructures, qui est également présente afin de répondre aux questions. Je vous dis tout de suite que la présentation du ministère des Transports, on demande, s'il vous plaît, un maximum d'une dizaine de minutes, là, pas plus, pour permettre de plus d'échange possible avec les membres.

Cependant, avant de débiter, j'inviterais Mme la secrétaire à faire prêter serment aux témoins qui seront entendus aujourd'hui. Alors, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : ...

Assermentation de M. Michel Samson

M. Samson (Michel) : Je, Michel Samson, déclare sous serment que je dirai toute la vérité et rien que la vérité.

Assermentation de M. Vincent Melillo

M. Melillo (Vincent) : Je, Vincent Melillo, déclare sous serment que je dirai toute la vérité et rien que la vérité.

Assermentation de M. Luc Meunier

M. Meunier (Luc) : Je, Luc Meunier, déclare sous serment que je dirai toute la vérité et rien que la vérité.

Assermentation de Mme Dominique Savoie

Mme Savoie (Dominique) : Je, Dominique Savoie, déclare sous serment que je dirai toute la vérité et rien que la vérité.

Assermentation de Mme Anne-Marie Leclerc

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Je, Anne-Marie Leclerc, déclare sous serment que je dirai toute la vérité et rien que la vérité.

Le Président (M. Gaudreault) : Alors, merci. Sans plus attendre, j'inviterais le Vérificateur général par intérim à nous faire un résumé de ses observations qui portent sur la réalisation et l'exploitation des aires de service.

**Exposé du Vérificateur général
par intérim, M. Michel Samson**

M. Samson (Michel) : Merci. Alors, M. le Président, Mmes, MM. les membres de cette commission, Mme la sous-ministre des Transports, M. le président-directeur général de la Société québécoise des infrastructures. Je participe avec intérêt à cette séance de la Commission de l'administration publique portant sur la vérification particulière concernant l'entente pour la réalisation et l'exploitation en partenariat public-privé de sept aires de service sur le réseau autoroutier Québécois.

Le projet en mode PPP qui a fait l'objet de cette mission inclut la conception, la construction, la rénovation, le financement, l'exploitation et l'entretien de sept aires de service. Ce projet constitue la première phase d'un nouveau réseau de parcs autoroutiers comprenant 33 aires de service. À la fin de nos travaux de vérification, le ministère des Transports du Québec travaillait à la préparation du dossier d'affaires relatif à la phase II du projet qui prévoit le développement d'aires supplémentaires.

Notre vérification s'est articulée autour de deux axes, soit l'élaboration de l'entente de partenariat et la gestion de celle-ci par le ministère. Nos travaux ont été réalisés principalement auprès du ministère des Transports. Nous avons aussi effectué des entrevues auprès du personnel d'Infrastructure Québec, maintenant la Société québécoise des infrastructures, et des représentants du partenaire privé.

D'abord, le ministère n'a pas démontré que les services exigés dans chaque aire de service sont arrimés aux besoins. Il a choisi l'emplacement des aires de service selon le principe d'en établir une tous les 100 kilomètres, mais il a fait abstraction des services déjà existants près des sorties des autoroutes.

D'autre part, l'analyse effectuée pour démontrer que le mode PPP se révèle la meilleure solution est incomplète. Le gouvernement n'a pas obtenu l'information suffisante pour évaluer le projet portant sur les sept aires de service, notamment celle sur la rentabilité et les risques que comporte chaque mode de réalisation.

De plus, la solidité du plan de financement du seul soumissionnaire n'a pas été démontrée. Puisqu'il s'agit d'un projet qui s'étend sur une trentaine d'années, la marge d'erreur dans les hypothèses et le modèle financier est grande. Il était donc nécessaire de faire preuve de beaucoup de rigueur et de prudence lors de l'évaluation de la proposition. Par ailleurs, les négociations permises avec le candidat sélectionné ont donné lieu à des modifications notables au modèle financier. À titre d'exemple, l'ajout de bonis versés par le ministère pour des bureaux touristiques représenterait, selon notre évaluation, plus de 13 millions de dollars sur 20 ans.

Malgré une participation financière publique plus élevée que prévu, le modèle financier demeure fragile. La grande incertitude qui entoure les hypothèses clés et la sensibilité de la rentabilité du projet à de faibles variations de ces hypothèses expliquent cette fragilité. Nous avons également observé que les garanties additionnelles accordées par le ministère ont limité les risques du partenaire et des prêteurs et ont augmenté ceux du gouvernement. Le fait que le ministère a garanti le remboursement de la dette et les indemnités en cas de résiliation de l'entente a modifié le partage des risques établi initialement.

Enfin, malgré les conséquences importantes d'une défaillance du partenaire, le ministère n'a fait aucun suivi de sa situation financière. Il n'a pas évalué les conséquences sur la santé financière du partenaire et sur sa propre situation du fait qu'il n'a pas versé à ce dernier la quasi-totalité des bonis de performance et les bonis pour les bureaux touristiques.

En terminant, j'aimerais souligner l'excellente collaboration des représentants du ministère et de la Société québécoise des infrastructures dans la réalisation de cette vérification particulière. Je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci beaucoup, M. le Vérificateur général par intérim. Alors, maintenant, nous pouvons procéder à l'audition du ministère des Transports. Mme la sous-ministre, je vous invite à nous présenter les gens qui vous accompagnent, d'abord, et, ensuite, faire votre exposé pour 10 minutes.

Exposé de la sous-ministre du ministère des Transports, Mme Dominique Savoie

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président. Alors, je suis accompagnée d'Anne-Marie Leclerc, sous-ministre adjointe au ministère, et l'équipe de la Direction des affaires juridiques, vous comprenez pourquoi, ainsi que l'équipe de la Direction des parcs routiers.

Donc, M. le Président, Mmes, MM. membres de la commission, M. le Vérificateur général par intérim, M. le président de la Société québécoise des infrastructures, M. Meunier, qui m'accompagne, mesdames et messieurs. Je tiens à remercier la Commission de l'administration publique de me donner l'occasion de faire le point sur les suites que le ministère des Transports compte donner à la vérification particulière sur la réalisation et l'exploitation des aires de service. Comme je vous le disais, je suis accompagnée d'Anne-Marie.

D'entrée de jeu, au niveau de l'historique, j'aimerais revenir sur le projet d'aires de service, un projet de nature entièrement commerciale réalisé en mode PPP. Ce mode se distingue du PPP standard du fait que le partenaire privé tire presque exclusivement ses revenus de l'exploitation commerciale et non de redevances gouvernementales, comme c'est le cas dans le domaine hospitalier ou l'infrastructure routière.

Les aires de service telles que nous les connaissons sont l'aboutissement d'une longue réflexion au sein du gouvernement et du ministère. Rendu public en 2002, le concept visait notamment la modernisation de 33 aires de service sur les autoroutes du Québec et permettait d'améliorer la sécurité routière par la lutte contre la fatigue au volant, responsable de 21 % des accidents mortels au Québec après la vitesse et l'alcool au volant. Ce concept favorisait également la sécurité des utilisateurs, l'amélioration des services aux usagers, la promotion des régions et un meilleur accueil à la clientèle touristique. En établissant des sites fonctionnels et attrayants dotés d'une gamme de services de base offerts 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et ce, à des endroits stratégiques, le gouvernement était d'avis que ce vaste projet contribuerait à atteindre les objectifs de sécurité routière.

À la suite de l'élaboration du dossier d'affaires, en collaboration avec l'Agence des partenariats public-privé du Québec d'alors, maintenant la SQI, le ministère des Transports a recommandé au Conseil des ministres d'opter pour le mode PPP pour sa réalisation. Ce mode offrait une valeur ajoutée et significative lorsque comparé au mode conventionnel et constituait par conséquent l'approche la plus avantageuse pour le gouvernement. Le ministère est d'avis que le secteur

privé est le plus apte à livrer ce type de service. Quant au rôle du ministère, il est de s'assurer que l'offre de service soit adaptée aux besoins.

En septembre 2008, après un processus d'appel d'offres ouvert à la compétition nationale et internationale, une entente est intervenue entre le gouvernement du Québec et la société en commandite Aires de service Québec. Cette entente constitue l'un des premiers partenariats public-privé de nature entièrement commerciale.

L'entente prévoyait la conception, la construction, le financement, l'entretien et l'exploitation d'une première grappe de sept aires de service pour une durée de 30 ans. Plusieurs d'entre vous ont sans doute déjà fait un arrêt dans l'une de ces aires de service situées sur l'autoroute 40, à Saint-Augustin-de-Desmaures, à Maskinongé, il y en a une à Rigaud, ou sur l'autoroute 20 à Rivière-Beaudette, sur l'autoroute 15, la Porte-du-Nord à Saint-Jérôme, sur l'autoroute 10 à Magog, ou sur l'autoroute 55 à Melbourne.

En mars 2012, trois mois avant la mise en opération par le partenaire de la septième et dernière aire de service, ce dernier transmet au ministre un avis de résiliation unilatéral de l'entente en alléguant que le ministre n'a pas respecté certaines clauses de l'entente.

En mai 2012, le partenaire entreprend un recours contre le ministre en Cour supérieure visant à faire constater la résiliation de l'entente de partenariat.

En décembre 2012, le partenaire se place sous la protection de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité. Il cessera d'exploiter les aires de service à la mi-janvier 2013.

De janvier à août 2013, le ministère a dû mettre en place diverses mesures conservatoires pour maintenir en opération les aires de service.

En août 2013, un séquestre est nommé par le tribunal, lequel assure depuis l'exploitation des aires de service conformément à l'entente de partenariat. Le litige entre le partenaire et le ministre est toujours pendant devant les tribunaux et suit son cours.

En avril 2013, à la demande du ministre des Transports, le Conseil du trésor a mandaté le Vérificateur général afin de procéder à une vérification particulière de l'entente de partenariat. Considérant que la réalisation de cette première phase a donné lieu à un litige entre le ministre et le partenaire et considérant les enjeux associés à la mise en place d'une éventuelle deuxième phase, le ministère juge que cette vérification particulière était nécessaire.

• (15 h 20) •

Le rapport du Vérificateur général à cet égard a été déposé le 11 juin dernier et contient huit recommandations dont le ministère et la SQI ont pris acte. Nous acceptons d'emblée de mettre en oeuvre la majorité des recommandations. Mentionnons toutefois que l'expertise et les expériences vécues dans le dossier font désormais partie de l'acquis gouvernemental, et les recommandations du Vérificateur général serviront d'assises à tout projet futur du même type.

Tel que le souligne le Vérificateur général, l'importance de bien cerner les risques à transférer aux partenaires privés et d'évaluer correctement sa capacité à les assumer adéquatement est un enjeu essentiel. En mode PPP, plusieurs de ces risques sont généralement transférés aux partenaires privés. Chaque PPP comporte son niveau de complexité et ses particularités. Je constate toutefois que, tant dans les projets d'infrastructures que pour le développement d'initiatives dans le domaine des transports, ce mode de réalisation ne doit pas être écarté. Il se doit d'être évalué au cas par cas, en respect de la primauté de l'intérêt public.

Au-delà des défis rencontrés lors de la réalisation de ces projets, les usagers de la route qui utilisent les aires de service publiques sont satisfaits de l'offre et de la qualité des services. En effet, depuis l'ouverture des nouvelles aires de service publiques, quatre sondages annuels ont été réalisés auprès des utilisateurs, et le taux moyen de satisfaction s'élève à près de 98 %. L'objectif pour le ministère demeure le même, soit la réalisation rigoureuse et efficace de projets selon le mode comportant les meilleurs avantages socioéconomiques pour la collectivité.

Afin de poursuivre la modernisation de son réseau de parcs routiers, le ministère compte développer de nouveaux concepts. À cet effet, un projet pilote sera développé sur le site actuel de l'aire de service de Lavaltrie dont le contrat de concession vient à échéance en 2015. Le ministère profitera de cette occasion afin de revoir le mode de réalisation et de gestion, de même que les services à offrir sur le site. Ce projet pilote sera l'occasion d'intégrer les recommandations du Vérificateur général et de mettre à profit l'expertise et l'expérience acquises au cours de la phase I avant de poursuivre vers un éventuel déploiement de la phase II du réseau québécois des parcs routiers.

Je suis maintenant disponible pour répondre à vos questions.

Discussion générale

Le Président (M. Gaudreault) : Alors, merci beaucoup, Mme Savoie. Donc, sans plus tarder, nous allons procéder à la période d'échange avec le gouvernement, en alternance avec les groupes d'opposition, première opposition... opposition officielle, c'est-à-dire, et deuxième opposition. Donc, pour commencer, M. le député de La Prairie.

M. Merlini : Merci, M. le Président. Mme Savoie, bienvenue à cette commission parlementaire, ainsi que M. Meunier. Bienvenue.

Dans votre allocution, Mme Savoie, vous dites que le rôle du ministère, c'est d'assumer que l'offre de service soit adaptée aux besoins, et une des recommandations que le Vérificateur général fait dans son rapport — d'ailleurs, c'est la première recommandation qu'il fait, qu'il a mentionné lui-même dans son allocution tantôt — c'est que vous n'adhérez pas à cette recommandation. La recommandation qu'il fait, c'est que... l'évaluation qu'il en fait, c'est que les aires de service dans cette phase I n'ont pas été arrimées aux besoins locaux, alors que le rôle du ministère, c'est que l'offre de service soit adaptée aux besoins.

Alors, comment expliquez-vous que vous n'adhérez pas à cette recommandation-là par rapport au rôle du ministère, qui est que l'offre de service soit adaptée aux besoins?

Mme Savoie (Dominique) : Je pense que c'est seulement en partie qu'on n'adhère pas, parce que c'est certain qu'on veut s'arrimer aux besoins des milieux. Mais la prémisse de base du ministère des Transports dans l'emplacement des haltes routières, c'est de donner un répit à un conducteur, donc à environ... à 100 kilomètres, une heure de route, de lui permette de s'arrêter, de se reposer. Et on sait que les gens qui utilisent les aires de service sont des gens habituellement qui se déplacent sur un long trajet, plus de 100 kilomètres, et qui vont vouloir arrêter rapidement. Donc, ce sont des gens en transit qui normalement n'arrêtent pas dans les milieux qui longent les autoroutes.

Ce qu'on voulait aussi s'assurer, c'est, au-delà... parce que c'est vrai que, depuis l'instauration des haltes routières, il y a eu de plus en plus de développement, d'aires de service qui offrent toutes sortes de services le long des autoroutes, mais ce qu'on veut s'assurer, c'est que les gens aient accès, 24 heures sur 24, sans obligation de consommer, donc d'acheter des choses, d'avoir des aires de repos, d'avoir des aires séparées, parce qu'on sait, de par les expériences étrangères en matière de sécurité, qu'il faut séparer le trafic des camions du trafic des voitures qui s'arrêtent. Donc, des conditions qui ne sont pas nécessairement... qu'on va retrouver dans une aire de service commerciale non associée à une halte routière. Donc, l'objectif du ministère, c'était d'optimiser en plaçant aux 100 kilomètres ou environ les haltes routières avec ces conditions-là, donc un répit avec de l'eau potable et, surtout, aucune obligation de consommer, ce qui n'est pas... et ouverture 24 heures... sur 7. Certains commerces vont dire : On va fermer, ce n'est pas rentable la nuit. On sait que les camionneurs, par exemple, depuis qu'on a les nouvelles haltes routières, utilisent à plus de 30 % la nuit les haltes routières, ce qui n'était pas du tout le cas avant qu'on les modernise. Ça fait qu'on n'avait pas nécessairement un seul objectif commercial ou de création d'emplois, mais un objectif de sécurité routière en premier et d'accessibilité garantie.

Je ne vous dis pas qu'on ne va pas s'inspirer de la réalité maintenant autour des autoroutes pour la prochaine grappe. Ça, si vous voulez, on pourra en parler. Mais, au moment où on retourne en arrière, en 2008, l'objectif qui était poursuivi, c'était celui que je viens de vous décrire.

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

M. Merlini : Merci beaucoup. Justement, pour en parler, de cette prochaine phase, vous avez dit dans votre allocation que vous comptez développer des nouveaux concepts avec le projet pilote, là, l'aire de service de Lavaltrie. Pouvez-vous élaborer un peu plus sur ces nouveaux concepts là?

Mme Savoie (Dominique) : Bien, on a une opportunité à Lavaltrie... Juste pour vous situer, Lavaltrie, là, c'est l'aire de service qui est dans le milieu de l'autoroute, qui dessert donc les deux côtés, est, ouest, facilement, qui est dans un endroit plutôt isolé, où il y a peu de services aux alentours, et ça ne fait pas partie de la grappe, c'est une concession. Donc, c'est un contrat qui dure depuis 25 ans, qui se termine durant l'année 2015.

Ce qu'on voudrait, c'est expérimenter, pour un projet, un appel d'offres où on donnerait nos exigences — un peu les mêmes que je viens de vous décrire : eau potable, sécurité, aires de service séparées, camions, tout ça — en appel d'offres pour une concession, possiblement de 10 ans, et les soumissionnaires pourront faire leurs propres propositions. Et on va s'assurer, nous, de notre côté, que ça soit les services de base qui sont répondus, et les gens pourront installer les commerces qu'ils voudront bien vouloir installer, et on voudrait expérimenter plus un processus de redevances en escalier, selon les revenus, plutôt que de se lancer, là, dans un établissement plus large avec plusieurs établissements en même temps. C'est ce qu'on veut tester. Mais ça, c'est pour un contexte particulier, un endroit où il y a peu de commerces.

Après, on va regarder les endroits où, là, maintenant, l'offre de service est assez développée. On peut penser autour de l'autoroute 20, où il y a beaucoup, beaucoup de services très près de l'autoroute. Bien là, on voudrait s'inspirer de notre expérience de village-relais. Je ne sais pas si vous connaissez les villages-relais. Les villages-relais, ce sont des villages qui ont été accrédités pour offrir des services dans une charte, encore là dans des services de base, dans des communautés plus proches de nos routes nationales, et on les a accrédités. Là, ce qu'on voudrait faire, c'est accréditer, quand il y a beaucoup de services, des services très près de l'autoroute — parce que, je vous rappelle, c'est les gens qui passent rapidement, ils ne veulent pas s'éloigner de l'autoroute — les accréditer, ceux qui veulent, et là ils devraient s'engager par ailleurs à être ouverts comme on le veut, 24/7, eau potable, pas d'obligation de consommation, d'acheter, aires de pique-nique, aires de jeux, tout ce qu'on offre actuellement, et là on pourrait, par exemple... Ce n'est pas terminé, là, on est encore en réflexion, là, mais je vous donne... Je ne vous dis pas que ça va être ça au final, mais ça pourrait représenter... dire : Bien, à Berthierville, c'est accrédité village... pas village, relais autoroutier par le gouvernement, et nous autres, on fera un suivi, on s'assurera que le commerçant qui aura appliqué respecte les critères.

Et, dans les endroits où il y a vraiment peu de services, peu d'achalandage puis où donc on pourrait penser qu'un commerçant ne voudrait pas avoir de concession, bien, on voudrait utiliser les redevances — par exemple, d'un projet qui fonctionne bien à Lavaltrie — pour carrément financer une halte routière avec les services de base sans se préoccuper d'aller chercher une entreprise commerciale qui va nous dire : Je ne ferai pas d'argent, subventionnez-moi. Donc, on va essayer d'ajuster, en fonction des marchés, nos services, mais toujours ayant en tête qu'aux 100 kilomètres on veut avoir un arrêt pour nos conducteurs et nos camionneurs.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de La Prairie.

M. Merlini : Oui. Dans cette optique-là, dans la première grappe, dans la phase I, il y avait des bureaux touristiques dans les aires de service. La première question, c'est : Bien, pourquoi qu'il a été décidé de mettre des bureaux touristiques dans ces aires-là? Et est-ce que c'est quelque chose qui va être retenu possiblement dans les nouveaux concepts, entre autres si vous faisiez affaire avec ceux qui ont été accrédités villages-relais? Alors, y aurait-il, par exemple, des bureaux touristiques dans un village-relais à établir, à ce moment-là, si on suit la même chose?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme Savoie.

• (15 h 30) •

Mme Savoie (Dominique) : Si vous me permettez, M. le Président, je ferais un petit retour en arrière. Lorsque les autoroutes ont été complétées, comme par exemple la 20 dans les années 60, les haltes routières ont été installées sur du terrain excédentaire, sans se préoccuper trop, trop où elles étaient placées, tout simplement pour avoir des opportunités d'offrir des aires de service. Ensuite, il y a eu une évolution avec... Il y a eu beaucoup de tensions sur ces aires de service là, parce qu'il n'y avait pas de service. Les commerçants s'installaient. Chacun voulait avoir sa business. Il y avait beaucoup d'enjeux de sécurité. Il y a eu un rapport de parlementaires, je pense que c'est le rapport Dionne, qui avait dit : Vous devriez optimiser les aires de service, nommer un cantinier, pour qu'il y ait de la sécurité, pour qu'il y ait des gens qui s'occupent 24/7 d'offrir des services. Et on avait, à ce moment-là, comme évolué dans l'offre de service avec ça.

Maintenant, ce qu'on veut faire, c'est vraiment regarder... Oui, il pourrait y avoir... Et, dans ces rapports-là, il y avait une proposition de dire : Il faut qu'il y ait des services touristiques. Ça vient de là. C'est pour ça que je retourne en arrière, là, c'est pour vous dire que ça venait de là. Et on avait décidé que, comme gouvernement, pour aussi avoir dans nos discussions avec les municipalités... parce qu'il y a eu beaucoup de consultations des municipalités lorsqu'on a parlé de la grappe I, et les gens étaient préoccupés, ils ne voulaient pas que la halte routière enlève des revenus dans les commerces, on avait négocié puis on avait convenu qu'on allait faire la promotion de leur région en ayant des bureaux touristiques dans des centres. Donc, c'était pour faire la promotion des attraits de la région où il y avait la halte routière.

Est-ce qu'il va en avoir d'autres? Je pense que ça a été toujours convenu avec le ministère du Tourisme, qui est l'expert, pour nous dire où c'est pertinent d'en avoir. Je pense que, là, on va peut-être encore ne pas faire du mur-à-mur. Puis, avec le Tourisme, on verra les endroits où c'est les plus pertinents qu'il y ait des bureaux touristiques. Dans certains endroits, peut-être que ça ne l'est pas; dans d'autres, sûrement.

Le Président (M. Gaudreault) : Il reste à peu près une trentaine de secondes. Alors, M. le député.

M. Merlini : O.K. On le mettra sur le prochain...

Le Président (M. Gaudreault) : On le mettra sur l'autre bloc.

M. Merlini : Sur l'autre bloc, s'il vous plaît.

Le Président (M. Gaudreault) : O.K. Alors, je passerais la parole à Mme la députée de Vachon pour un bloc de 10 minutes. Moi, je dois vous quitter une demi-heure à peu près, puis je reviens tout de suite vous rejoindre.

Mme Ouellet : Oui. Donc, merci, M. le Président. Donc, bonjour Mme Savoie, M. Samson et M. Meunier. Donc, sur le dossier des haltes routières en PPP, peut-être, d'entrée de jeu, j'aimerais mentionner que la rencontre d'aujourd'hui fait suite, là, au rapport du Vérificateur général, qui a été demandé par mon collègue député de Jonquière, alors ministre des Transports, à son collègue président du Conseil du trésor et ministre de... et député de Chicoutimi. Et un rapport extrêmement accablant, extrêmement accablant. On a beau le lire, là, l'ensemble de la section démontre un échec complet, tant de la préparation du processus, la mise en oeuvre, la gestion du processus. Un rapport qui est accablant sur le choix du mode de PPP, comment ce choix-là s'est fait. Un rapport qui est accablant sur la mise en oeuvre du choix du partenaire, un rapport qui est accablant sur la négociation et la rédaction du contrat. Et un rapport qui est accablant sur la gestion du projet.

Je comprends qu'aujourd'hui, avec la cause qui est en cours, nous n'entrerons pas sur les détails de la gestion du projet, mais nous nous concentrerons — et nous en avons à boire et à manger juste dans les trois autres sections — donc sur les trois autres sections. Mais, avant d'aborder ces sections-là, j'aurai quelques questions très factuelles, donc très courtes à répondre. Actuellement, c'est un séquestre qui est en place et j'aimerais que vous nous donniez quel est le coût du séquestre?

Mme Savoie (Dominique) : Là, vous allez réaliser qu'une question qui peut peut-être paraître anodine pour nous, là, c'est compliqué avec le recours. Je peux plus parler du processus. Actuellement, la cour a nommé un séquestre...

Mme Ouellet : Ce n'est pas le processus, c'est vraiment la question du coût. Ça, ce n'est pas en lien avec la cause, c'est vraiment un coût du ministère. Je pense que ça, vous devez suivre vos budgets, j'imagine.

Mme Savoie (Dominique) : Oui, oui.

Mme Ouellet : Et donc vous devriez avoir cette information-là, combien ça vous a coûté, depuis la mise en place du séquestre.

Mme Savoie (Dominique) : Oui. En fait, c'est un calcul où on doit faire le coût du séquestre moins les redevances des commerçants qui sont dans les aires de service, et là on arrive au coût. Puis Anne-Marie va pouvoir nous le dire.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Juste pour le séquestre, son activité, on est à peu près à 30 000 \$ par mois.

Mme Savoie (Dominique) : Sur les redevances. Quand on enlève les redevances?

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Ça, c'est le coût du séquestre qu'on a opéré.

Mme Savoie (Dominique) : 30 000 \$, 30 000 \$ par mois.

Mme Ouellet : 30 000 \$ par mois. Et le séquestre est en place depuis quel mois?

Mme Savoie (Dominique) : 23 juin 2013.

Mme Ouellet : On ne sait pas quand est-ce... Vous n'avez aucune idée quand est-ce que le séquestre va se terminer, parce qu'on n'a aucune idée quand est-ce que la cause va être entendue et réglée, hein? Donc, ça peut durer encore...

Mme Savoie (Dominique) : Bien, en fait, ça va être difficile pour moi, effectivement, de vous donner un horizon qui soit court, ou rapproché, ou loin, là. Je ne peux pas présumer de rien.

Mme Ouellet : O.K. Vous disiez qu'il y avait deux coûts, il y avait le coût du séquestre et il y avait le coût également des redevances.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, c'est que... En fait, ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas seulement le coût pour les services du séquestre. Le séquestre s'occupe de la perception des redevances, parce que les commerçants dans les aires de service poursuivent le paiement des redevances qui étaient prévues au partenaire. Maintenant, c'est le séquestre, au nom des prêteurs, qui recueille ces redevances-là, et ça fait le paiement de la dette aux prêteurs. L'intérêt et le capital se font par ça, entre autres. Donc, il n'y a pas une subvention du ministère, là, directement pour ça, là.

Mme Ouellet : O.K. Ça fait que les coûts du ministère sont le 30 000 \$ par mois?

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Non. Ça, c'est le coût du séquestre.

Mme Ouellet : Du séquestre.

Mme Savoie (Dominique) : C'est le coût du séquestre.

Mme Ouellet : Mais c'est quelqu'un qu'il faut qu'il le paie, le séquestre, là.

Mme Savoie (Dominique) : Mais, comme je vous le dis, il y a une grande partie qui est par les redevances. Le A&W, le Valentine qui est à Maskinongé, à chaque mois, va payer des redevances, parce qu'il est installé dans l'aire de service, et ça, bien, on peut l'appliquer au paiement de la dette au niveau des prêteurs et des frais du séquestre.

Mme Ouellet : O.K. Ça revient à combien pour le ministère à chaque mois?

Mme Savoie (Dominique) : Bien, c'est là que c'est plus délicat pour moi, là, de pouvoir vous parler de ça, là, en fonction de la poursuite.

Mme Ouellet : O.K. Pourquoi?

Mme Savoie (Dominique) : ...les procureurs, là. J'ai un ange gardien, j'en ai trois, anges gardiens, en arrière de moi, là...

Le Président (M. Merlini) : Si vous me permettez, je crois que les informations sont pertinentes au dossier qui est en cour, parce que ça relève de l'entente que le ministère a signée avec le partenaire pour la première grappe de services. Alors, on se trouverait ici à dévoiler des éléments qui font partie des éléments qui sont en cour, en dossier judiciaire présentement. Savoir le coût du séquestre, ça n'a pas rapport avec qu'est-ce qui est en cour présentement, mais les coûts des redevances en tant que telles, c'est quelque chose qui avait été négocié dans l'entente...

Mme Savoie (Dominique) : Le partenariat.

Le Président (M. Merlini) : ...avec le partenaire privé à ce moment-là. Alors, il faudrait reformuler, là, s'il vous plaît, Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui. Alors, je comprends que les coûts des redevances sont dans l'entente, mais je crois que le litige n'est pas sur cet élément-là spécifique, le litige est sur les bonis, là. Donc, c'est pour ça que je n'avais pas l'impression que j'étais, là, à l'intérieur de ce qu'on a appelé un peu plus tôt dans notre séance de travail le «carré de sable», là. Donc, de ce que j'ai compris de la cause qui était en cour, ce n'était pas sur... Comme c'est des éléments, de toute façon, au contrat, ça ne concernait pas cet élément-là, ça concernait plutôt le versement des bonis puis à quel moment c'était considéré tel que construit ou pas, et ça, nous n'entrerons pas dans ce sujet-là, je comprends. Mais, selon l'avis de vos juristes...

Le Président (M. Merlini) : On pourrait, à ce moment-là, peut-être donner le temps à des juristes d'évaluer, là, la pertinence ou non de répondre pour vous laisser la chance de poser une autre question, là, à ce moment-là.

Mme Ouellet : C'est une bonne idée. Et vous disiez un petit peu plus tôt que, sur la phase II... La phase II serait retardée en fonction de votre projet pilote. Donc, quand est-ce que vous pensez que vous allez prendre des décisions sur la phase II? C'est quoi, votre échéancier?

Mme Savoie (Dominique) : On va commencer par monter le projet pilote. Donc, on devra procéder à différentes étapes, là, notamment un appel d'offres pour des nouveaux soumissionnaires. Le contrat se termine en octobre, je crois, 2015. Donc, j'ai l'impression que le projet pilote commencerait après octobre 2015. On va le préparer pour 2015. Donc, je dirais que, dans l'année 2016-2017, il va falloir laisser aussi le projet pilote aller de l'avant, voir comment il se comporte avant de prendre des décisions.

Mme Ouellet : Donc, on peut s'attendre qu'il n'y aura pas de phase II avant 2017?

Mme Savoie (Dominique) : Bien, c'est sûr qu'on peut peut-être décider de regarder comment on va... Pour les plus petites haltes, est-ce qu'on va commencer la réfection? Il y a encore des choses à discuter, là, au niveau du ministère, là. J'ai de la difficulté à vous dire exactement l'échéancier, mais je pense que 2017, c'est raisonnable de penser, là...
• (15 h 40) •

Mme Ouellet : O.K. Donc, il nous reste combien de temps?

Le Président (M. Merlini) : Il vous reste un petit peu plus que deux minutes.

Mme Ouellet : Deux minutes. Ce n'est pas beaucoup de temps, deux minutes.

Dans l'analyse initiale, le Vérificateur général mentionnait que, lorsque le choix des PPP a été fait, plusieurs hypothèses étaient non justifiées puis il y avait un biais dans les hypothèses. Est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi il y avait un biais dans les hypothèses et que plusieurs hypothèses étaient non justifiées, ce qui a finalement conduit à favoriser le mode PPP en mettant tous les risques... beaucoup de risques du côté du secteur public et aucun risque du côté du secteur du PPP, alors qu'on voit qu'aujourd'hui on est en faillite et qu'il y a des risques très importants et aucune provision qui a été mise du côté des PPP? Pourquoi une analyse aussi biaisée des deux modes?

Mme Savoie (Dominique) : Je pense que c'était un des premiers PPP. Donc, l'analyse a été faite par différents sous-comités. Il y avait des sous-comités Finances, entre autres, qui avaient la responsabilité d'analyser les propositions financières, qui ont fait des recommandations positives au ministère. J'ai de la difficulté à vous dire que c'était biaisé; on n'a pas remis en question les conclusions du sous-comité Finances, là, qui était piloté à ce moment-là.

Est-ce que maintenant c'est beaucoup plus robuste comme analyse? Je crois que oui. Je pense que mon collègue, là, il pourrait en témoigner encore mieux que moi, puisqu'il en voit de toute... beaucoup d'analyses, de projets. Et c'est pour ça qu'on était d'accord avec la recommandation du Vérificateur général. C'est qu'à l'époque les analyses ont été faites d'une certaine façon. Est-ce qu'elles auraient pu être plus robustes? Sûrement. On a appris beaucoup, hein? C'était le premier PPP commercial.

C'est aussi le fait que c'est un PPP qui était plus difficile compte tenu que... à peu près en même temps que le PPP des aires de service, il y a eu le PPP de l'autoroute de la 25. L'autoroute de la 25, c'est par redevances. On connaît de longue date l'achalandage. On est capables de faire des estimations d'achalandage beaucoup plus robustes. On avait déjà décidé des tarifs... On ne décidait pas des tarifs, des concessions qui allaient s'installer. Donc, c'était un autre type de modèle.

Maintenant, on a beaucoup de données d'achalandage sur nos aires de service. Ça nous aiderait sûrement dans nos modèles financiers. Mais est-ce que maintenant on est plus robustes? Je vous dirais que oui.

Le Président (M. Merlini) : Merci, Mme Savoie. Ceci met un terme à ce bloc d'échange avec l'opposition officielle. Maintenant, du côté ministériel, M. le député d'Orford, à vous la parole.

M. Reid : Merci, M. le Président. Bien, en fait, ça va être un petit peu sur le même thème que la députée de Vachon concernant plus spécifiquement l'énoncé que vous avez fait dans votre présentation, Mme la sous-ministre. Vous dites :

«Tel que le souligne le Vérificateur général, l'importance de bien cerner les risques à transférer au partenaire privé et d'évaluer correctement sa capacité à les assumer — capacités financières — adéquatement est un enjeu essentiel. En mode PPP, plusieurs de ces risques sont généralement transférés au partenaire privé.»

C'est le point de départ. Bon, le PPP, en quelque sorte, c'est une espèce de véhicule de financement où les risques sont différents que lorsqu'on fait un projet au complet, le ministère des Transports, et puis qu'on voit que ça va se multiplier. C'est le but un petit peu de l'opération. Alors, dans un premier temps, j'aurais quelques questions là-dessus.

Dans un premier temps, selon le Vérificateur, et selon ce que vous en dites aussi, et selon ce qu'on voit, il y a une certaine faiblesse qui a été là à ce moment-là. Vous parliez tantôt de peut-être qu'on aura plus de robustesse, on y reviendra, mais, dans un premier temps, j'aimerais ça si on pouvait... Il y a des gens qui étaient présents sans doute à ce moment-là. Comment est-ce qu'on explique un petit peu le fait qu'on n'ait pas été très forts dans cette évaluation-là des risques et dans le fait qu'on a... dans l'évaluation du partenaire sur sa capacité d'assumer les risques si les choses ne vont pas toutes très bien? Comme ça peut arriver? Et dans quelle mesure est-ce qu'on a évalué la sensibilité, un petit peu, de certains facteurs? De façon globale, tu sais, quand on regarde de votre côté, là, on parle d'administration publique, de quelle façon est-ce qu'aujourd'hui on peut analyser, dire qu'il y a des choses qu'on aurait pu faire différemment?

Aussi, il y a une question... et je ne voudrais pas entrer dans tout ce qui est litige, évidemment, actuels, mais il reste qu'il y a eu après coup des négociations qui ont fait qu'on a fait des transferts de risques, des garanties qu'on a données qui, aussi, diminuaient le risque, généralement toujours du côté du candidat, là, ou du privé. Alors, quand vous regardez aujourd'hui, quand on essaie de comprendre ce qui s'est passé il y a quelques années, comment est-ce qu'on explique qu'on n'a peut-être pas évalué de la même façon que... comme vous le reconnaissez vous-même, là, le Vérificateur le mentionne, l'importance qu'il faut accorder à cette évaluation du risque? Et finalement c'est parce que, si c'est un véhicule financier où la différence principale par rapport à d'autres... des prêts ou autrement, c'est que, là, il y a un partage de risque, évidemment, comment se fait-il... Est-ce que c'est une question d'habitude, une question de méconnaissance, c'est la première fois? Peut-être, le gouvernement, aussi, n'avait pas les outils qu'il a aujourd'hui pour le faire.

Mais, dans un premier temps, j'aimerais qu'on reste à une explication du passé. Je vous poserai des questions par après sur l'autre paragraphe suivant de votre discours, d'ailleurs.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, en fait, il faut se rappeler que le projet comme tel, le financement, c'était 90 % qui provenait du partenaire et des prêteurs et du 10 % du gouvernement, et le gouvernement demeurait propriétaire des actifs. Actuellement, le gouvernement, via le ministère des Transports, est propriétaire pour une valeur d'environ 40 millions d'actifs. Donc, on restait propriétaires, mais le risque de conception, construction, exploitation, c'était le partenaire qui l'assumait. Donc, il y avait très peu de fonds de la part du gouvernement et un risque quand même assez important de financement du côté du partenaire. Et le partenaire, je crois... et il faut que je revienne à ça, c'était le premier PPP commercial, les données de redevances étaient moins connues, il y avait eu des ententes avec les concessionnaires qui voulaient s'installer, ça a fait partie de l'analyse. Il y avait toutes les ententes qui étaient là-dedans, mais est-ce qu'on avait beaucoup de données historiques? Je pense que non, mais on considérait le doute... pas le doute, le risque quand même très bon...

M. Reid : Donc, ce que vous dites, c'est que le risque a été quand même analysé, ça a été fait sérieusement, là, sauf que ce n'est pas votre domaine d'analyse de risque habituel. Au ministère, on analyse des risques quand on fait des projets de plusieurs millions, des fois... des milliards, et donc est-ce que c'est un petit peu de ça dont il s'agit, de telle sorte qu'on ne met pas toutes les données ou...

Mme Savoie (Dominique) : Je pense que c'est le premier PPP commercial... Il faut que je le redise, là, parce que c'était... Justement, là, on était plus en apprentissage, donc on était moins en contrôle, mais il faut se le rappeler, là. Le financement, il était à 90 % par le partenaire, ce n'était pas le gouvernement.

M. Reid : Est-ce que vous avez l'impression que, parce que ça avait l'air tellement intéressant a priori que des millions viennent d'ailleurs puis on a rien qu'un petit morceau à payer, peut-être, on a été un petit peu plus... On était tellement heureux, en fait, ça avait l'air tellement bon, ce projet-là, que peut-être qu'on a été un petit moins serré dans la...

Mme Savoie (Dominique) : Bien, je vous dirais qu'on avait reconnu... puis la grappe qui avait été choisie, il y a... On avait reconnu qu'il y avait — on n'en a pas parlé encore — un principe d'interfinancement aussi, hein? On savait qu'il y avait des aires de service qui seraient moins rentables, que l'achalandage serait sûrement plus bas et d'autres qui seraient très rentables, parce qu'on avait déjà la Porte-du-Nord puis, le deuxième, c'était à... puis Lavaltrie qu'on connaissait déjà, donc on connaissait un peu le potentiel de redevances, donc on avait quand même une idée de ce que ça pouvait représenter, mais il faut se dire qu'on n'est pas partis là-dedans en affaires; on est partis pour optimiser, assurer la sécurité en essayant aussi de ne pas investir au niveau, là... de façon importante, les fonds du gouvernement. Donc, c'était une façon qu'on considérait qui avait été analysée par différents comités, par l'Agence de PPP, à ce moment-là, qui ont fait des recommandations favorables. Il y avait des contacts... Il n'y avait aucun membre du ministère des Transports — parce que ce n'était pas notre pain et notre beurre — dans le sous-comité Finances, ce n'étaient que des gens qui étaient de la SQI ou mandatés, là, par une firme.

M. Reid : Si on saute maintenant au présent, vous dites, dans le paragraphe suivant : «Chaque PPP comporte son niveau de complexité et ses particularités. Je considère toutefois — c'est vous qui parlez — que, tant dans les projets d'infrastructures que pour le développement d'initiatives dans le domaine des transports, ce mode de réalisation — on parle du PPP — ne doit pas être écarté et se doit d'être évalué au cas par cas, en respect de la primauté de l'intérêt public.» Bon.

Pour avoir un tel jugement, sur quoi est-ce que vous vous basez, grosso modo? Est-ce que vous avez des exemples, positifs, négatifs, des exemples au Québec et en dehors du Québec qui font que vous vous dites : Dans le fond, il y a assez de bons exemples où il y a des choses intéressantes qui se passent... c'est sûr, j'en ai un en tête, comme tout le monde, là, le fameux pont, mais il y a des exemples suffisamment intéressants pour qu'on ne mette pas ça de côté Est-ce que vous pourriez juste nous éclairer un petit peu sur ce qui vous amène à porter ce jugement, qui est quand même assez clair, là?

• (15 h 50) •

Mme Savoie (Dominique) : Bien, premièrement, je me permets de vous rappeler que les aires de service sont fonctionnelles, sont très achalandées, sont... À 98 %, la clientèle est satisfaite, donc ce sont des aires de service qui sont actuellement fonctionnelles. On n'a pas mis de côté... On est propriétaires d'actifs de 40 millions, les PPP du ministère des Transports, comme la 25, ont dépassé les estimations d'achalandage, donc de redevances, donc de refinancement de profits pour le ministère et le gouvernement. Mais il ne faut pas se cacher la tête dans le sable, là, on n'est pas à l'abri. Puis on a eu des pépins, avec la 25, de mise en place de transpondeur, puis je n'ai pas de problème à en parler, si vous voulez qu'on en parle. Mais le fait est que ça a permis l'ajout d'une fonctionnalité, d'un lien, entre autres, là, le pont de la 25. Le pont de la 30, c'est le même succès au niveau de l'achalandage.

Donc, oui, je pense que c'est pour ça qu'on affirme... Puis nos aires de service sont très appréciées. Alors, je ne peux pas dire que c'est désuet, avec des toiles d'araignée. Les aires de service sont fonctionnelles et desservent des clientèles.

M. Reid : M. le Président, est-ce qu'il reste un peu de temps?

Le Président (M. Merlini) : Oui, 2 min 30 s.

M. Reid : Parce que ma collègue ici avait une question à poser justement sur ce que vous venez de dire, Mme la sous-ministre. La question, c'est les aires appréciées.

Le Président (M. Merlini) : Alors, Mme la députée de Charlevoix—Côte-de-Beaupré, la parole est à vous.

Mme Simard : Merci. Si vous me permettez, vous parlez... vous revenez sur le fait que 98 % des gens sont satisfaits, donc des gens qui fréquentent les nouvelles aires de service. C'est étonnant, 98 %. Pour être en recherche, marketing et avoir évolué dans ce domaine depuis 18 ans, c'est un résultat qu'on obtient très rarement. Je me demandais comment ça peut se comparer, ce résultat de 98 % là, aux autres aires existantes. Et puis je ne sais pas quelle était votre question, mais est-ce que cette question-là a pu influencer votre réponse?

Mme Savoie (Dominique) : Il faudrait que je vous donne vraiment dans le détail, là... Je n'ai pas en détail les questions qui ont été posées par les sondeurs, mais je me fie que quatre sondages, quatre fois ont donné les mêmes résultats. Et c'est sûr qu'on parle aux gens qui le fréquentent, on ne parle pas aux gens qui ne le fréquentent pas.

Mme Simard : Mais vous avez eu quatre fois 98 %?

Mme Savoie (Dominique) : Bien, la moyenne, ensemble, je crois, là, donne 98 %.

Mme Simard : Mais est-ce que ça se compare aux autres aires de service existantes?

Mme Savoie (Dominique) : Honnêtement, je n'ai jamais osé demander puis je ne pense pas que je vais faire de sondage sur les haltes routières qui ne sont pas modernisées. Je pense que je connais déjà la réponse, qu'il y a plus de plaintes que de félicitations, c'est certain, je ne vous le cacherai pas.

M. Reid : La sous-ministre est d'accord avec vous, la sous-ministre adjointe.

Le Président (M. Merlini) : M. le député de Portneuf, la parole est à vous.

M. Matte : Bien, il reste combien de temps?

Le Président (M. Merlini) : Il vous reste une minute. Vous pouvez commencer...

M. Matte : On peut-u le reporter sur l'autre?

Le Président (M. Merlini) : On le reportera sur l'autre bloc à ce moment-là. C'est très bien. C'est noté. Maintenant, je me tourne vers le deuxième groupe d'opposition pour un bloc d'échange de 10 minutes. M. le député de Groulx, la parole est à vous.

M. Surprenant : M. le Président, je vous remercie. Mme Savoie, M. Meunier, il me fait plaisir de vous accueillir aujourd'hui puis de vous poser quelques questions concernant les haltes routières.

Alors, je vais d'abord aller dans la suite de ce qui vient d'être questionné. On parlait des sondages annuels qui donnaient un taux de satisfaction moyen de 98 %. Alors, je me demandais quel genre de question vous pouvez

bien leur poser pour avoir des taux de satisfaction aussi élevés que ça. Et j'imagine, à mon avis, que l'emplacement des haltes routières devait être une question importante des sondages. C'est, d'après moi, le critère le plus important des gens, d'avoir des haltes routières bien positionnées, j'imagine. Alors, pouvez-vous m'orienter un peu sur le sens de vos sondages, s'il vous plaît?

Mme Savoie (Dominique) : Ce que je vois, là, on demande le niveau de satisfaction pour l'ensemble des services. Ils sont déclinés. Les services de base : la toilette publique, propreté, sécurité; l'aire de pique-nique : propreté, sécurité; l'aire de jeux, même question; dépanneur, station-service : accueil de l'employé, rapidité du service, propreté du dépanneur, propreté aux pompes; restaurant : même genre de question; corridor central, stationnement : facilité de circuler sur le site et appréciation générale.

M. Surprenant : Donc, je ne vois aucune question dans ça qui concerne l'emplacement même des haltes routières, si j'ai bien compris, là. C'est juste sur les...

Mme Savoie (Dominique) : L'emplacement est plus validé par l'achalandage. Parce qu'on fait des comptages, donc on voit l'achalandage qui a augmenté de façon importante entre les anciennes aires de service et les nouvelles. Je faisais référence entre autres... Là, je ne connais pas tous les chiffres par coeur, mais je sais que les camionneurs ont passé, là, d'une fréquentation qui était en bas de 5 % à plus de 30 % la nuit. Donc, les comptages se font aussi. Ça, c'est une façon de mesurer, c'est le sondage sur la qualité, la satisfaction des clients qui passent par nos haltes, mais il y a aussi les comptages qu'on fait au niveau de la fréquentation, l'achalandage. Et ça, si vous le souhaitez, là, je l'ai par halte, je l'ai même divisé par voiture, par camion et consolidés, les deux. Et il y a des haltes plus fréquentées que d'autres.

M. Surprenant : D'accord. Je vais en venir à la halte routière de Saint-Augustin-de-Desmaures, qui est tout près de la ville de Québec, où il y a un taux d'arrêts journaliers de 3,3 %, que l'on me dit. Ça se compare à quoi par rapport aux autres haltes routières?

Mme Savoie (Dominique) : Je vais vous trouver mes statistiques si vous me donnez deux secondes, que... Je sais que les ai à quelque part. Ah! Merci. Une qui est très achalandée... Le taux d'arrêt en fonction des services, parce que, plus il y a de services, plus les gens arrêtent : Saint-Nicolas, c'est 3,2 %; Cap-Pierre, 3,3 %; Magog, je ne les ai pas; Maskinongé, 16,2 %; Rivière-Beaudette, 13 %; Saint-Jérôme, 8,9 %; Lavaltrie, 4,8 %; Saint-Michel-de-Bellechasse, 7 %. Donc, Saint-Augustin...

Une voix : Rigaud.

Mme Savoie (Dominique) : Rigaud, je ne l'ai pas.

Une voix : 3,3 %.

Mme Savoie (Dominique) : 3,3 %, oui. Cap-de-Pierre, c'est 3,3 %. Saint-Augustin, c'est Cap-de-Pierre?

Des voix : ...

M. Surprenant : Alors, quand vous décidez d'installer des haltes routières, les nouvelles, j'imagine que vous devez avoir un objectif d'achalandage qui vous satisfera ou pas. Pouvez-vous me dire : Êtes-vous satisfaits, finalement? Je regarde... Il y en a deux qui sont environ dans les 3 %. Êtes-vous satisfaits de l'achalandage et vous attendez-vous à ce que ça s'améliore ou est-ce qu'il y a des raisons qui expliquent que ça va demeurer comme ça?

Mme Savoie (Dominique) : Bien, en fait, l'objectif qu'on essaie d'expliquer, c'est... L'achalandage, pour nous, c'est de laisser les... autrement dit, se reposer. Donc, on a positionné aux 100 kilomètres. C'est la première règle. Ce n'est pas la règle inverse qu'on va positionner où il y a de l'achalandage. On veut offrir une alternative d'arrêt aux 100 kilomètres aux usagers de la route et non pas dire : Ah! Là, ça va être le plus rentable, on va l'arrêter. C'est l'inverse.

M. Surprenant : Je me questionne en fait dans le cas de Saint-Augustin-de-Desmaures. Il y a une proximité certaine près de Québec. Alors, peut-être que le message qui est lancé, sous-jacent à... de 3,3 %, c'est peut-être que ce n'est pas un bon endroit pour en mettre une. Peut-être que les gens avaient une alternative viable déjà très près pour pouvoir se reposer. Alors, qu'est-ce qui a donc justifié qu'on en fasse une là, madame, s'il vous plaît.

Mme Savoie (Dominique) : Je sais que, dans ce cas-là, on voulait laisser la chance à ceux qui ne passent pas par Québec, qui se dirigent vers l'est, qui continuent, parce qu'on sait que nos clientèles font plus que 100 kilomètres, d'arrêter sans rentrer en ville, sans rentrer à Québec. Ça faisait partie aussi, là, du positionnement de cette halte-là. Mais je ne vous cacherai pas qu'actuellement, quand on regarde l'environnement autour, c'est sûr qu'il y a d'autres services. Mais je vous le dis : Ceux qui arrêtent nous disent qu'ils n'arrêteraient pas de toute façon, ils ne sortiraient pas de l'autoroute.

M. Surprenant : Donc, à la lumière du résultat que vous avez là, j'imagine que vous aviez peut-être à l'époque des hypothèses ou... de l'éloigner de Québec pour la faire pour... une raison de plus — que plus de gens arrêtent — que vous n'avez pas retenue. Et donc il y a peut-être une erreur au niveau du choix du site si je comprends bien, là.

Mme Savoie (Dominique) : C'est sûr aussi qu'on a... Là, on le regarde. Je vous ai donné le taux d'arrêt global, mais ce qu'Anne-Marie, là, la sous-ministre adjointe, me dit, c'est que pour les camions, c'est 7 % qui arrêtent, quand même. Donc, il y a toute la fonction camion. On est peut-être moins... Moi, pour moi, je suis souvent moins portée à penser à ça, mais toute... Si on dit, là, 30 % d'arrêt pour les camionneurs la nuit, ce n'est quand même pas négligeable, là.

M. Surprenant : Mais, dans ce cas-ci, précis, vous parlez de 7 %. Donc, c'est quand même...

Mme Savoie (Dominique) : Donc, c'est déjà plus élevé que c'était. Mais ce n'est pas 30 %, vous avez raison...

M. Surprenant : C'est loin, effectivement. Donc, j'essaie de comprendre, en fait, parce que vous disiez tantôt, au niveau de vos décisions de choisir des endroits pour faire des... installer des haltes routières, vous sembliez indiquer que le partenariat public-privé de la 25, eux autres, c'était facile, ils connaissaient déjà l'achalandage qu'il y aurait. Alors, à mon avis, vous aussi connaissiez l'achalandage déjà des véhicules et des camions qui circulent sur les grands axes routiers. Donc, vous étiez en mesure déjà de faire des projections à certaines pour savoir qu'est-ce que ça pourrait donner comme conséquences au niveau de l'achalandage.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, je laisserais la sous-ministre adjointe répondre à cette question-là.

Le Président (M. Merlini) : Oui, certainement. Allez-y.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : M. le Président, donc, en fait, le taux d'arrêt, hein, parce que, là, on parle de pourcentage de véhicules qui passent sur la route et qui arrêtent, c'est une façon de le mesurer, mais le taux d'arrêt va dépendre beaucoup de la nature et de la qualité des services offerts. Si vous comparez l'aire de service de Saint-Augustin, il y a peu... relativement peu de services par rapport à une aire de service comme Maskinongé où il y a beaucoup plus de services. Et Maskinongé nous arrive avec 16,7 % puis, je dirais, Saint-Augustin est plus bas. Ça milite en faveur du fait que plus il y a de services offerts dans une aire de service et meilleurs les services sont, plus l'utilisateur va avoir tendance à s'arrêter.

Votre question est tout à fait pertinente, elle se redéccline d'une autre façon aussi : Devrions-nous avoir des services additionnels à Saint-Augustin par rapport aux services vraiment de base qu'on a? Et ça, c'est toute une... c'est une grande question à laquelle il est bien difficile de répondre sans faire de grandes études de marché.

M. Surprenant : J'ai encore du temps, oui?

Le Président (M. Merlini) : Oui. Oui, il vous reste 2 min 15 s.

• (16 heures) •

M. Surprenant : Parfait. Alors, vous parlez d'offrir potentiellement les services additionnels pour justifier les emplacements que vous allez choisir, qu'il y ait plus d'achalandage, en fait, là. Par contre, vous n'êtes pas sans savoir qu'également il y a des entreprises maintenant qui se spécialisent un peu au niveau des carrefours, là, routiers, d'installer tout ce qu'il faut pour satisfaire les gens. Donc, si vous voulez, vous, offrir plus, puis ces gens-là, en même temps, veulent faire des choses au niveau des carrefours, qui sont, de toute façon, utilisés pour autre chose, pour se rendre dans les villes... Parce qu'une de vos missions, ce que vous disiez tantôt, là, c'était d'amener à visiter les régions. Alors donc, déjà, l'entreprise privée s'insère dans le modèle actuellement de lieu de repos, sans que ça soit des haltes routières en tant que telles, mais il y a une offre de service, de restauration minute, puis de stationnement, et tout.

Donc, dans le cas particulier, donc, maintenant de Rigaud, on me dit qu'elle est essentiellement, la halte, fréquentée par des citoyens locaux. Alors, quelles sont vos observations concernant cette halte-là, s'il vous plaît?

Mme Savoie (Dominique) : Je sais que, de mémoire, Rigaud a la particularité d'offrir un concessionnaire de restauration qui n'existe pas dans la ville de Rigaud, qui amène donc un achalandage important de la population locale, ce qui n'est pas le cas ailleurs. Pour ne pas le nommer, là, c'est une Rôtisserie St-Hubert qui s'est installée et c'est la seule qu'il y a à Rigaud, ce qu'on me dit, et c'est ce qui a amené un comportement statistique différent, puisque ça confirme — c'est l'exception qui confirme la règle — qu'habituellement c'est les gens en transit qui s'arrêtent dans nos haltes, à l'exception de Rigaud.

M. Surprenant : Alors, est-ce que vous avez un chiffre d'achalandage pour celle-ci, pour Rigaud?

Mme Savoie (Dominique) : Tu veux-tu l'expliquer?

Mme Leclerc (Anne-Marie) : En fait, ce que madame... M. le Président, vous permettez?

Le Président (M. Merlini) : Oui, allez-y, allez-y.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Ce que Mme la sous-ministre vous indique, c'est qu'à Rigaud, effectivement, il y a un achalandage qui vient de l'autoroute, mais il y a un achalandage qui vient du milieu et, à partir du moment où on a ces deux sources d'achalandage là, on n'a pas qu'un achalandage qui vient de l'autoroute.

M. Surprenant : Vous devez être en mesure de le décortiquer quand même un peu, le chiffre? Si vous sondez, vous questionnez d'où viennent, j'imagine.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, ce que je vois, là, pour Rigaud, la clientèle en transit, c'est 60 % — donc, 40 % qui ne doit pas être de la clientèle en transit — versus, par exemple, la Porte-du-Nord, c'est... 88 % des gens qui arrêtent à la Porte-du-Nord sont en transit.

Une voix : ...

Mme Savoie (Dominique) : C'est ça. Donc, Rigaud, effectivement, est plus bas que les autres, c'est le seul. Les autres, c'est : 95 %, Maskinongé; 75 %, Cap-de-Pierre; 88 %, j'ai dit Porte-du-Nord; 89 %, Rivière-Beaudette; puis 71 %, Melbourne.

Le Président (M. Merlini) : Merci beaucoup, Mme Savoie. Ça met un terme à ce bloc avec le deuxième groupe d'opposition. On revient maintenant au groupe ministériel du gouvernement. Alors, M. le député de Portneuf, la parole est à vous pour un échange de 10 minutes.

M. Matte : Merci, M. le Président. Je suis très heureux de vous rencontrer aujourd'hui. Je vous dirai que la halte de Saint-Augustin, c'est pratiquement dans mon comté, donc je suis très interpellé. Mais, je vous ai écouté dans votre présentation, Mme la sous-ministre, vous avez dit que le concept, au début, prévoyait la construction, le financement, l'entretien et l'exploitation de la halte routière. Donc, le partenaire, son retour sur son investissement provenait uniquement de la location de sa surface, plus les bonis. C'est bien ça?

Mme Savoie (Dominique) : Oui.

M. Matte : L'autre question qui... Je disais : Bon, bien, vous avez eu un seul partenaire qui a présenté une offre de service. Pourquoi vous n'avez pas retourné... Puis vous avez fait des modifications, là, pour pouvoir faire en sorte que ça devienne plus intéressant? Pourquoi vous n'avez pas retourné en appel d'offres devant cette situation-là?

Mme Savoie (Dominique) : Mme Leclerc pourra peut-être apporter plus de détails, parce qu'elle était présente à ce moment-là, mais je pense, d'entrée de jeu, il faut rappeler qu'en 2008, là, il y avait une crise économique qui était quand même importante et qui avait limité beaucoup l'accès aux fonds. Il y avait eu deux appels de soumissions, il y avait deux soumissionnaires qui s'étaient présentés. Il y en a seulement un qui s'est... qui a été finalement déclaré conforme. Mais la question est très juste. Est-ce qu'on aurait pu, est-ce qu'on aurait dû retourner? Je pense que, dans ce moment-là, compte tenu qu'il y avait eu deux appels de propositions, et qu'on voulait, là, aller de l'avant avec l'installation des aires de service, et que l'accès pouvait peut-être être difficile au niveau des capitaux et, compte tenu de ce que je disais plus tôt, là — on restait propriétaires, on mettait peu d'argent — donc, il y avait eu une décision à l'effet, là, d'aller de l'avant.

Ensuite, dans un PPP, lorsque le soumissionnaire est retenu — puis M. Meunier pourrait mieux l'expliquer que moi, là — c'est quand même convenu qu'on peut discuter et négocier différentes choses, et c'est compris dans les règles du jeu, là. Il n'y a rien eu qui a été négocié qui était à l'extérieur des décrets, des approbations. Il y a même eu pour des... Il y a eu des modifications plus significatives qui ont dû recevoir l'approbation du Conseil des ministres. Donc, il y a eu des étapes qui ont été franchies, et des adoptions, là, des approbations reçues, là.

M. Matte : Mais je me dis que peut-être que, si on avait retourné en appels d'offres avec la bonification qu'on a faite, on aurait peut-être eu d'autres partenaires.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, c'est parce que...

M. Matte : Mais je vais continuer parce que j'ai plusieurs questions puis j'aimerais ça que les réponses soient assez courtes.

Lorsque vous nous présentez les documents sur le taux de participation, tout ça, est-ce qu'on peut en avoir, de ces copies-là? Est-ce que c'est possible?

Mme Savoie (Dominique) : Oui, sans problème.

M. Matte : Oui? Je reviens sur Saint-Augustin. Bon, 3,3 % d'utilisation. Je regarde, là, puis, avec ce que vous avez dit, on visait à 100 kilomètres, on devait tenir compte, là, des services qui sont là. Je regarde, on était tout près de Donnacona. On était tout près de la porte 254, le Chavigny, à Deschambault, qui a déjà, excusez l'expression anglaise, mais un «truck stop». On a aussi à Saint-Augustin, là, à la sortie... Donc, on a déjà beaucoup d'aires de service.

Et il m'arrive d'arrêter... Puis, je me dis, il n'y aura jamais de file d'attente là, hein? Parce que, si on regarde les services qui sont offerts là, je vais dire : Non... Puis, quand vous me dites que c'est propre, bien c'est sûr que c'est propre, ce n'est pas utilisé, tu sais. Alors, moi, je vous dis, tu sais, qu'actuellement...

Mme Savoie (Dominique) : Donc, il y a 90 % des deux personnes qui passent par là par jour qui étaient satisfaits.

M. Matte : Vous avez tout compris, Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : O.K., je comprends bien.

M. Matte : Puis, en plus, c'est qu'il y avait déjà eu une aire de service du côté droit, là, quand je me rends dans mon comté, et il me semble que le taux de participation n'était pas plus grand. Mais on a repris ça puis on l'a fait du côté gauche. Tu sais, je me suis dit : C'est qu'est-ce qui peut justifier ce transfert puis cette rénovation-là? En tout cas, ça, je me suis interpellé... Puis je n'ai pas de mérite, il y a tellement de gens qui me posent cette question-là, là.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, en fait, sur les sept de la première grappe, il y en a sept qui ont été construites et il y en a deux qui ont été rénovées, dont celle-là. Donc, elle était déjà là. Là, je pense qu'il y a eu des choix, là, de ne pas repartir à zéro. Il y en a eu une de fermée qui a été, je pense, donnée au Contrôle routier. Parce que, dans les processus d'optimisation, il y a beaucoup de haltes qui ont été fermées. Dans certains cas, c'est le Contrôle routier qui a utilisé les espaces, puis c'est le cas de l'autre côté, je pense...

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Non, ça, c'est la 20.

Mme Savoie (Dominique) : Je me trompe, c'est sur la 20.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Parce que, sur la 40, elle est fermée.

Mme Savoie (Dominique) : Elle est fermée. Mais, vous avez raison, moins il y a de services... Celle-là, ce n'est effectivement pas la plus rentable, là, vous avez tout à fait raison. Mais, en même temps, on a fait des études pour toutes nos aires de service, et il n'y eu aucun impact significatif sur l'achalandage des commerçants aux alentours.

M. Matte : Oui, mais, tu sais, c'est sûr qu'on n'a pas mis d'essence, tu sais?

Mme Savoie (Dominique) : Parce que, justement, probablement que dans le... Parce qu'on le savait, qu'il y avait des grappes moins intéressantes que d'autres. Mais moi, je peux vous assurer que, dans les prochains modèles, ça va être vraiment tenu en compte de ce qui a... ce qui existe autour. Si on a l'engagement des commerçants d'offrir nos services de base pour assurer la sécurité des usagers, ça va se terminer comme ça, là.

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

M. Matte : Oui. Ce matin, le Vérificateur général mentionnait que... Est-ce que c'est vrai que l'entente du PPP actuellement nous coûte 17 millions de plus que ce qui était prévu initialement?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : En fait, est-ce que vous faites référence aux locaux des...

Une voix : ...

M. Matte : Le maintien des actifs.

Mme Savoie (Dominique) : Là, je vais demander de l'aide. Je ne peux pas vraiment vous répondre là-dessus.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Oui, c'est ça. On va retenir la question puis on va revenir.

M. Matte : Mais j'ai une autre question dans le temps que vous allez chercher...

Des voix : ...

M. Matte : M. le Président, je peux-tu...

Le Président (M. Gaudreault) : Continuez, puis on prendra la réponse tout à l'heure après la consultation.

M. Matte : C'est beau. Quand vous nous...

Mme Savoie (Dominique) : Ah! c'est M. Meunier qui va répondre.

M. Matte : Allez-y, M. Meunier.

Le Président (M. Gaudreault) : ...M. Meunier.

M. Meunier (Luc) : M. le Président, peut-être que le Vérificateur général pourrait également compléter. Je pense que, lorsqu'on parle du 17 millions, on parle de l'analyse de valeur selon le mode de réalisation, qui avait fait une hypothèse de 17 millions en dépenses de maintien d'actifs... serait additionnel dans un mode conventionnel par rapport à un mode PPP. Et je pense que le Vérificateur général questionne cette méthodologie-là, d'accorder une valeur ajoutée de 17 millions, là, en faveur du PPP. Donc, c'est plutôt l'analyse qui avait amené à la conclusion du PPP qui est discutée dans le rapport du Vérificateur général.

M. Matte : Donc, quand, Mme la sous-ministre, vous mentionnez que nous avons un actif de 40 millions, j'imagine que c'est après 30 ans.

Mme Savoie (Dominique) : C'est la valeur actuelle.

• (16 h 10) •

M. Matte : Actuelle, mais supposons que le partenaire, il a financé à 90 % les coûts de construction et de conception, donc l'actif va revenir au ministère au bout de 30 ans.

Mme Savoie (Dominique) : Il est toujours demeuré l'actif.

M. Matte : Ah! toujours?

Mme Savoie (Dominique) : L'actif est toujours resté dans les livres du gouvernement.

M. Matte : O.K. Si jamais il y avait une deuxième phase, O.K., j'imagine qu'on ne prendrait pas le même modèle. J'imagine qu'on va analyser davantage, là, l'endroit, le site stratégique à élaborer et les services qu'on doit tenir compte d'une part, et, deuxièmement, sur le financement ou l'entente, tu sais? Je regarde actuellement, si j'étais un investisseur, je me poserais beaucoup de questions sur la rentabilité, tu sais, parce que, quand j'investis un dollar, j'essaie d'avoir au moins 1,10 \$ puis un taux de rendement selon le risque calculé.

Alors, par rapport à ça, je me dis : Crime, qu'est-ce que vous entendez changer pour réaliser la deuxième phase?

Le Président (M. Merlini) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, comme je disais plus tôt, je crois vraiment qu'on va nuancer de beaucoup notre approche. Elle ne sera pas mur à mur comme la grappe I, elle va se décliner dans les deux façons dont je vous ai parlées, les endroits où il y a un potentiel commercial et il y a peu de services autour... Les endroits où il y a peu de services autour et il y a peu de probabilité commerciale seraient plus à la charge du ministère. Et, entre les deux, beaucoup d'achalandage, mais beaucoup de services commerciaux, on va faire de la certification auprès des commerçants déjà puis on va s'entendre sur les services qu'ils vont donner. On va beaucoup le nuancer. On est beaucoup plus, aussi, robustes de par les nouvelles directives qui ont été mises en place. Puis M. Meunier pourrait vous en parler dans la directive, dans l'analyse des PPP. On fait beaucoup plus d'analyses. Et aussi on est beaucoup plus forts maintenant parce qu'on a des données historiques qu'on n'avait pas auparavant. Et, je vous le dis, le projet de Lavaltrie, moi, ce n'est pas du 30 ans, ça va probablement être 10 ans, ça va être beaucoup plus simple, on va prendre moins de risques, on va clarifier d'entrée de jeu les risques : Qu'est-ce qu'on peut négocier? Qu'est-ce qu'on ne peut pas négocier? Il faut le dire : On a appris aussi de ces expériences-là, et l'important, c'est de ne pas répéter, là. Ça serait très étonnant que ça soit une grappe identique, c'est à toutes fins pratiques impossible, là.

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

M. Matte : Et j'aimerais ça aussi me permettre de vous faire une suggestion. Il faudrait tenir compte aussi des villages-relais. O.K., c'est une dimension qui n'existait pas auparavant, mais là vous avez fait de la publicité. On est ouverts 24 heures sur 24. Donc, moi, je pense qu'il faudrait peut-être aussi axer davantage sur ce nouveau service là qui n'était pas là à l'époque, là, des haltes routières.

Mme Savoie (Dominique) : Oui. Et c'est pour ça qu'on s'inspire des villages-relais : pour certifier des services proches des autoroutes, parce que les villages relais sont proches des routes nationales. Mais, vous avez tout à fait raison, on veut s'inspirer de cette approche-là.

Le Président (M. Merlini) : Merci. C'est ce qui met fin au bloc du gouvernement. Il restait 5 secondes.

M. Ouellette : Juste pour avoir les documents que mon collègue de Portneuf a demandé à Mme la sous-ministre avant le prochain bloc. C'est parce que j'aimerais bien les consulter pour l'achalandage.

Document déposé

Le Président (M. Merlini) : Ça va? Est-ce qu'on est capables de les produire? M. le page est en route.

Une voix : Oui. On a les deux.

Une voix : Merci.

Le Président (M. Merlini) : Donc, on passe au bloc de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Oui, Mme Savoie, vous disiez que, dans les prochains, vous allez vraiment réviser parce qu'avec l'échec qu'on voit, là, des anciens contrats, vous ne pouvez pas continuer comme ça. Est-ce que vous pouvez nous confirmer aujourd'hui que vous ne prendrez pas le mode PPP pour les futures haltes routières?

Le Président (M. Merlini) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Non, ce n'est pas une décision qui m'appartient. Je pense qu'on va faire des propositions au ministre, au gouvernement. On va faire les analyses, on a des ententes de collaboration avec la SQI, qui nous amène à faire nos analyses, puis les décisions vont être prises ultérieurement. Ce n'est pas moi qui décide ça.

Le Président (M. Merlini) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Donc, si on revient aux analyses et au rapport du Vérificateur général, parce que c'est vraiment là où le bât blesse... Puis ce n'est pas une question de robustesse des analyses, c'est vraiment une question de biais qu'il y a eu dans l'ensemble des analyses initiales qui ont conduit au choix du mode privé plutôt que du mode public dans les deux cas qui ont été analysés. Il aurait pu y avoir d'autres cas, mais il y a deux cas qui ont été analysés. Et, très clairement, on se rend compte qu'il y a eu des provisions pour des risques quand même assez importants : de l'ordre de 9,6 millions de dollars dans le cas public et, dans le cas privé, aucune provision pour risques.

Est-ce que vous nous confirmez que c'est une pratique qui... Parce que le Vérificateur général nous dit que ça n'a pas de bon sens que ça ait été fait comme ça. Est-ce que vous nous confirmez qu'effectivement ça n'a pas de bon sens et que ça va changer dans le futur? Parce que des analyses comme ça, comparatives, qui sont faites en gonflant, d'un côté, les coûts puis, de l'autre côté, en diminuant les coûts, c'est sûr que ça donne un résultat prévisible. C'est quasiment comme s'il y avait eu un préjugé favorable pour une des deux options en partant. Est-ce que c'était le cas, d'ailleurs?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, je demanderais à mon collègue, M. Meunier, qui... C'était l'Agence des PPP, à ce moment-là, là, qui nous assistait dans les analyses.

Le Président (M. Gaudreault) : M. Meunier.

M. Meunier (Luc) : ...

Mme Ouellet : Juste avant, vous dites que vous assistiez à ce moment-là. Est-ce qu'il vous assistait? Mais vous dites que vous n'étiez pas sur le comité.

Mme Savoie (Dominique) : J'ai parlé du comité Finances, qui n'avait pas de représentant du ministère des Transports.

Mme Ouellet : O.K., O.K. Donc, le sous-comité Finances... donc, le choix du mode a été fait par le MTQ.

Le Président (M. Gaudreault) : M. Meunier va répondre. Oui, allez-y.

M. Meunier (Luc) : Le choix du mode avait été analysé et été recommandé, je dirais, au Conseil des ministres sur la base de ce qu'on appelle des analyses de valeur ajoutée selon le mode de... D'ailleurs, le Vérificateur général en fait mention.

Donc, à l'époque, il y a deux choses, dans le fond, puis ça, on est en amont, je dirais, du processus d'approvisionnement qui met en place des sous-comités. Donc, pourquoi le mode PPP a été sélectionné? C'est suite à une analyse de valeur selon le mode de réalisation, et, comme le soulève le Vérificateur général, il y a deux choses qui amènent, je dirais, les résultats de ces analyses-là : la fiabilité des données, c'est des données prévisionnelles, là, qui comportent certains risques ou certains écarts types, je ne veux pas rentrer dans la technique, mais c'est des données qui étaient relativement, je dirais, non robustes, là, sur le modèle de prévision, et, ensuite, avec les données, bien, il y a une méthodologie d'analyse de risque, parce que les analyses de valeur ajoutée se font beaucoup à partir, je dirais, de méthodologie d'évaluation des risques et de quantification des risques.

Ce que je peux vous affirmer, c'est qu'aujourd'hui la méthodologie d'analyse et de quantification des risques a passablement évolué depuis, je dirais, le PPP des haltes routières. À l'époque, les conseillers financiers qui avaient été mandatés par le ministère des Transports étaient ceux d'une firme bien connue, pour ne pas la nommer, Ernst & Young, qui ont utilisé une méthodologie d'analyse de risque sur la base d'une inspiration, je dirais, qui existait dans certaines autres juridictions, qui sont aujourd'hui peut-être contestables, et je pense que le Vérificateur général en fait mention, à savoir est-ce que c'était la bonne méthodologie à employer, est-ce que cette méthodologie-là ne créait pas certains biais favorables, là, je dirais, au mode de réalisation PPP? C'est ce que le Vérificateur général soulève.

Moi, ce que je peux vous dire, c'est qu'aujourd'hui on a publié, nous, à la Société québécoise d'infrastructures, des guides méthodologiques sur comment apprécier les risques, comment les quantifier, et je peux vous certifier que ces biais-là que le Vérificateur général souligne ne font plus partie de la méthodologie usuellement utilisée dans l'analyse de valeurs selon le mode de réalisation.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Bien, merci. Je suis contente de vous entendre confirmer qu'effectivement il y avait des biais et que ce sera corrigé. C'est quand même assez surprenant. Vous parlez d'inspiration; dans d'autres vocabulaires — j'ai eu à gérer plusieurs contrats dans une autre vie — on parlait de créativité, donc c'est quand même assez surprenant, parce qu'avec l'expérience quand même que le gouvernement avait avec les projets... les contrats de concession, parce qu'on parle de contrats, là, hein, essentiellement, que ce soit un contrat de concession en PPP, c'est des contrats, avec la Porte-du-Nord, avec Lavaltrie... Avec la gestion des contrats en général, c'est quand même assez surprenant de voir que ces biais-là n'aient pas été relevés, ni par l'agence ni par le MTQ, au niveau des risques que même le Vérificateur général a soulevé, puis ça, moi, ça me surprend, pour avoir travaillé également dans la fonction publique... Vous avez accepté à l'époque qu'il y ait les mêmes frais de financement, que ce soit le secteur privé ou le secteur public, les mêmes taux d'intérêt du côté du financement, alors qu'on sait très bien que ce n'est pas les mêmes taux d'intérêt. Donc, moi, je suis assez surprise, là, de voir que l'ensemble de la fonction publique a laissé passer une analyse aussi biaisée que celle-là, mais je suis contente d'entendre aujourd'hui que vous confirmez effectivement ces biais-là et que ça ne se refera plus dans le futur. Donc, sur le volet analyse initiale.

Sur le volet du processus. Sur le volet du processus, c'est assez surprenant aussi comment ça s'est passé parce qu'effectivement vous avez fait l'appel d'offres, et, la première fois, il n'y a eu qu'une seule entreprise à soumissionner. Et vous avez refait l'appel d'offres : deux entreprises se sont montrées intéressées, mais finalement une seule encore a soumissionné. Pas beaucoup de concurrence là-dedans, là. Donc, comment justifier que le fait de faire appel au privé fait appel à la concurrence, alors que là il n'y avait aucune concurrence?

• (16 h 20) •

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre, ou M. Meunier, ou Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : En fait, c'est qu'il y a plusieurs étapes, mais, à l'appel de qualification, il y avait quand même quatre entreprises qui s'étaient montrées intéressées, et, à l'appel final, il y en avait juste une, effectivement. Et ce n'est jamais agréable de voir seulement une proposition.

Il faut dire qu'à l'époque on était aussi à peu près en même temps que l'Ontario, qui s'en allait en appel d'offres public pour renouveler l'ensemble de ses aires de service sur autoroute. Ils en ont une vingtaine, eux aussi. Ils s'en allaient en mode PPP. Donc, il y avait les PPP qui nous concernent, nous, qui sont les sept aires de service, mais, à peu près simultanément, il y avait l'Ontario. Donc, ça a très certainement influencé le bassin de soumissionnaires potentiel.

C'est ce qu'on pense, mais, sur cette base-là, on en a eu seulement un. Et ça arrive, malheureusement, de temps en temps, qu'on ait un seul soumissionnaire pour les contrats. C'est toujours regrettable, mais c'est des choses qui arrivent.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, mais, à ce moment-là, ce n'est pas une question de «regrettable». La première fois que vous avez repris l'appel d'offres, si effectivement votre hypothèse se confirmait que les gens sont allés en Ontario, c'est parce que ce que vous offriez n'était pas intéressant que les gens n'ont pas appliqué. Donc, je suis surprise que vous n'ayez pas réagi et que vous ayez fonctionné avec ce seul soumissionnaire là.

Est-ce que, si c'était à recommencer, vous répéteriez, je vous dirais, moi, la même erreur?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : À l'appel de qualification, on en avait quand même un certain nombre. C'est l'appel de qualification qu'on a repris. Donc, il y en avait quatre. On a repris l'appel, il y en avait trois. Et c'est sûr qu'à l'appel de propositions final il y en avait juste une.

Et c'est certain que, comme on l'a expliqué tout à l'heure, avec l'expérience qu'on a aujourd'hui, peut-être qu'on ne ferait pas les mêmes recommandations. Mais je pense qu'on ne peut pas présumer du geste qu'on va poser, là.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et du côté de l'évaluation de ce seul soumissionnaire-là, encore là, le Vérificateur général est extrêmement critique, extrêmement critique et dit en gros que l'évaluation a été complaisante. Donc, comment justifier que cette évaluation-là ait été complaisante? C'est-à-parce que vous en aviez un seul puis vous vouliez absolument le faire passer parce que vous vouliez pouvoir... Comme c'était le début des PPP, vous vouliez que ce soit un succès et vous vouliez absolument avoir un projet qui se réalise?

Le Président (M. Gaudreault) : 20 secondes, M. Meunier, s'il vous plaît.

M. Meunier (Luc) : Bien, à l'époque, comme dans tout mode d'approvisionnement en PPP ou en mode non traditionnel, dans le fond, il y a eu un comité de sélection. Le comité de sélection était appuyé par des sous-comités, dont un sous-comité Finances sur la proposition financière du soumissionnaire. Étaient présents, à l'époque, sur ce sous-comité-là, je dirais, des représentants du mandataire du MTQ, là, analystes financiers de la firme Ernst & Young et également de l'ancienne Agence des PPP.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci. On pourra peut-être continuer dans le prochain bloc. Le temps est écoulé, malheureusement, pour l'opposition officielle. Alors, nous retournons du côté du gouvernement avec le député de Chomedey? Le député de Jean-Lesage.

M. Drolet : ...faire un petit bout, puis mon collègue va compléter, mais moi, j'aimerais...

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Jean-Lesage.

M. Drolet : Merci, M. le Président. Bienvenue à toute l'équipe, Mme la sous-ministre et M. Meunier.

Alors, moi, j'aimerais juste revenir un petit peu dans l'aspect opérationnel et l'aspect des besoins, en fait, parce que vous mentionnez qu'aux 100 kilomètres, par rapport à la sécurité... bon, tout ce que vous avez mentionné pour être capables d'implanter sur le réseau routier des services pour la population, naturellement aussi pour tous les utilisateurs aussi, nos touristes et tout le monde qui viennent au Québec. Mais pour moderniser ça, parce qu'on sait qu'on avait un besoin essentiel de moderniser ces haltes routières là, si on se fait comparer avec ailleurs, moi, ce qui me... Je m'interroge sur le fait, avant d'en arriver à la présentation de PPP et tout le modèle d'affaires que vous avez choisi, avez-vous vu ailleurs? Tu sais, quand on va ailleurs, des fois, on se compare et on essaie de voir les meilleures pratiques et qu'est-ce qui a pu être bien fait pour comprendre... Quand on parle de 100 kilomètres, est-ce que c'était ça aussi ailleurs? Parce qu'on parle aussi de la compétition qui a eu lieu lors des installations avec d'autres services qui étaient... que ce soit de la restauration en général, très connue, alors tout ça fait des questions, puis, finalement, bien, quand vous avez choisi d'y aller comme ça, avez-vous pris le temps d'aller voir comment ailleurs ça se faisait puis de... Quand on est aux États-Unis, on voit aussi qu'il y a des modèles extraordinaires. Vivent-ils les mêmes situations? Les opérateurs, c'est-ils les concessionnaires ou des gens qui sont en PPP? Avez-vous tout constaté ça pour, après ça, en arriver avec un module, une présentation au... C'est parce que, là, on sait qu'au bout de la run il y a eu quatre potentiels clients, puis finalement il en est fini par y en avoir seulement qu'un qui était dans l'appel d'offres, puis, bon, on connaît la suite des choses. Alors, ça a-tu été au départ une chose qui a été mal préparée ou, du moins, qui n'a pas été bien validée avant dans la manière de faire pour l'ensemble de l'oeuvre? Ça fait que j'aimerais vous entendre un petit peu là-dessus.

Mme Savoie (Dominique) : Oui, M. le Président, il y a effectivement eu des études comparatives. À titre d'exemple, je peux vous dire que l'Ontario, sur la distance, c'est la même approche que nous. Donc, c'est 100 kilomètres en Ontario. En France, par exemple, les sites sont davantage rapprochés, c'est à tous les 50 kilomètres, aux États-Unis aussi. Donc, il y a eu effectivement, là, des études sur les approches, les services aussi qui sont offerts. On a fait aussi beaucoup d'arrimage aux besoins locaux. On a fait beaucoup de sondages, d'études d'impact commerciales, qui ont été faites en 2005, réactualisées en 2012, pour toujours continuer à avoir les impacts. Mais, si vous voulez plus de détails, Mme Leclerc pourrait vous faire un peu un «benchmarking» plus précis, là, des...

Le Président (M. Gaudreault) : Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : M. le Président. Alors, souvent les modèles qu'on va voir à l'étranger sont des modèles, donc, de répartition, comme Mme la sous-ministre vous a mentionné tout à l'heure, aux 100 kilomètres. Le principe, c'est un arrêt aux heures de conduite. Puis on parle de 100 kilomètres, parce qu'on est sur autoroute, parce qu'on est à 100 kilomètres-heure, mais, si on parle des villages-relais, on est à peu près, grosso modo, autour de 90 kilomètres... là ça peut être 87 puis 93, là, mais on est dans ces eaux-là. C'est la même chose sur autoroute, on vise aussi une possibilité d'arrêt aux 100 kilomètres.

Il y a toutes sortes de modèles qu'on peut observer sur les réseaux. Si on reste en Amérique du Nord, sur le réseau américain, certains États ont opté effectivement pour les concessions, comme on a eu sur Lavaltrie et comme on avait à Porte-du-Nord, d'autres groupes ont opté pour un appel d'offres en PPP, donc c'est un partenaire public-privé qui a l'ensemble des aires de service sur un territoire donné. On parlait tout à l'heure de l'Ontario. L'Ontario, ils ont une vingtaine d'aires de service... donc qui ont octroyé la gestion et la construction à un partenaire public-privé dans un seul appel d'offres, pour l'ensemble de l'oeuvre.

Et vous avez aussi des cas où il y a des États américains qui ont l'équivalent de ce que vous retrouvez sur la 20, de ces petites haltes routières là qui datent de l'époque de la construction de l'autoroute, et c'est ce genre de modèle

là dont on souhaitait s'éloigner. Mais, en s'éloignant du modèle, on a créé des modèles comme Saint-Michel-de-Bellechasse ou Saint-Augustin-de-Desmaures et on s'est vite rendu compte qu'on n'avait pas le taux d'arrêt suffisant, d'une part, et surtout que les gens souhaitaient avoir beaucoup plus de services que des services de base, c'est-à-dire le sanitaire et les stationnements. Ils veulent avoir plus de services que ça, et c'est comme ça que tranquillement l'idée s'est bâtie d'avoir un réseau d'aires de service.

Mais tout ça date des années 80 où il y a toujours eu une préoccupation d'offrir un meilleur service d'arrêt sur autoroute aux usagers de la route, que ce soient des usagers de transit, comme on a parlé, et les chauffeurs poids lourds, et le tourisme, parce qu'on se fait beaucoup critiquer sur la qualité de certains arrêts. Donc, c'est dans cette réflexion-là que ça s'est inscrit, et les expériences étrangères sont beaucoup en PPP, donc c'est un peu normal de regarder ou d'analyser ce mode-là quand on veut redéployer sur autoroute des aires de service comme celles dont il s'agit aujourd'hui.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Jean-Lesage.

• (16 h 30) •

M. Drolet : Oui. Puis, plus précisément, par rapport aux concessionnaires que vous avez approchés dans le temps, par la manière que vous venez d'exprimer, eux, avec naturellement la responsabilité de savoir qu'ils avaient aux 100 kilomètres... ou surtout ici, à des endroits où il y avait des restaurants pas très loin, pour ce qui est de leur business... Moi, venant du domaine de la restauration et de ce milieu-là, bien c'est sûr qu'à un moment donné ça finit par être... Donc, moi, j'accepte de... Est-ce que c'est ça qui a peut-être pu enlever le goût à des soumissionnaires de voir que la proximité trop proche... Parce que, quand même, il faut vendre, ils avaient des responsabilités financières, ils avaient des résultats à atteindre et puis des bonis, et tout ça, puis là, finalement, bien on sait qu'un petit peu plus loin ils pouvaient avoir peut-être un meilleur choix parce qu'il y avait une multitude de... sans pour autant penser seulement qu'à aller aux salles de bains, finalement, parce que les gens, des fois, vont faire cette halte-là, puis, en même temps, ils vont aller prendre une petite bouchée, puis là bien... Parce que moi, si je vous avais demandé de me faire un plan d'affaires, en tant que gestionnaire de votre business, comment vous me l'auriez présentée, à des moments donnés où il y avait, quand même, une aire de service assez facile alentour?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : C'est une très bonne question, et je ne voudrais pas présumer de ce que les autres soumissionnaires auraient pu dire. Vous savez, les marchés publics ont beaucoup évolué dans le temps. Aujourd'hui, quand on a un seul soumissionnaire qui soumissionne, bien on va rappeler tous ceux qui sont venus chercher les documents d'appel d'offres pour leur poser toute une série de questions. Bien, à l'époque, on ne faisait pas ça. Aujourd'hui, on serait beaucoup mieux en selle pour répondre à cette question-là. C'est très certainement ce qu'on ferait, donc je suis... C'est difficile.

Ce qu'il faut comprendre aussi, et Mme la sous-ministre l'a mentionné tout à l'heure : on est en 2008, il y a une crise économique, l'accès au crédit est beaucoup plus difficile également. Ça peut être un élément, un facteur d'influence. Et les grands joueurs internationaux se sont intéressés aussi à l'Ontario, qui s'en allait avec 20. Alors, c'est sûr que c'étaient des gros projets.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Jean-Lesage, oui.

M. Drolet : Je vais laisser...

Une voix : ...le choix des concessionnaires...

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de...

M. Drolet : Oui, bien, le choix... Oui, peut-être le choix des concessionnaires, j'aimerais ça, justement... ou peut-être aussi le fait d'avoir des bannières. Bon, ça, vous venez peut-être de le dire, mais eux ont comme évité... parce que justement ce que vous venez d'exprimer, ils sont allés plus vers l'Ontario, si je comprends bien?

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Nous, on n'a pas de rapport avec les bannières qui ont des concessions alimentaires dans les aires de service, c'est le partenaire qui avait la responsabilité de les trouver, de signer les contrats, et ainsi de suite. Nous, on avait la responsabilité de sélectionner le partenaire qui nous permettait d'avoir ce réseau-là.

M. Drolet : Qui s'occupait finalement de tout, hein? Qui s'occupait de tout et de l'ensemble de la halte routière, c'est ça?

Le Président (M. Gaudreault) : Ça va? M. le député de Chomedey, il vous reste à peu près 1 min 30 s.

M. Ouellette : Bien, 1 min 30 s, je vais revenir sur le prochain bloc, là, mais, juste pour vous dire, bien, je regardais... parce que j'étais très intéressé par vos statistiques. Pour des gens qui voyagent au Québec, et ça, je pense que c'est très, très, très important, ça répond aux critères des grands voyageurs. Je comprends que mon collègue de Portneuf, quand il me dit qu'il n'y a pas personne dans sa halte routière, ce n'est pas fait pour les locaux. À Portneuf, ce n'est pas fait

pour les locaux, c'est fait pour les gens qui passent droit, qui s'en vont sur la Côte-Nord, qui s'en vont dans le parc, qui s'en vont sur la Rive-Sud, parce qu'ils passent par la 40 parce qu'il n'y a pas de monde, contrairement à la 20. Une analyse fine des statistiques va vous dire que c'est en direction est; en direction ouest, il n'y a jamais personne

Il y a des choses qu'on va reparler dans le prochain bloc, mais, quand on voyage à toute heure du jour et de la nuit, on voit l'achalandage, pourquoi il est là. Les camions, pourquoi c'est là? Pourquoi, à Maskinongé, vous êtes à 22 % par rapport aux camions? Bien, c'est facile à expliquer, malgré qu'il y a une offre de service extraordinaire sur l'autoroute 40. Je vais garder mes questions pour le prochain bloc, mais je vais vous dire une chose : Vous allez avoir un projet pilote à Lavaltrie, ça serait peut-être le fun que le ministère fasse une consultation sur le Web : Qu'est-ce qu'on veut avoir comme services pour les gens qui sont là tout le temps?

Enlevez-nous pas le Benny sur la 118 — ça, je vous dis ça — mettez d'autre chose, là, mais enlevez-nous pas le Benny, c'est particulier, comme le St-Hubert à Rigaud. Je vous le dis, là.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Chomedey, je vous ramène à l'ordre, s'il vous plaît. Pas de publicité ici parce que moi, je vais plaider pour un Ashton ou...

M. Ouellette : Benny, c'est un chien, M. le Président.

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gaudreault) : Oui, oui, c'est ça, oui. N'embarquez pas là-dedans, M. le député de Chomedey. Donc, ça met fin, sur cette note de Benny, au bloc du gouvernement. Le bloc de la deuxième opposition, pour 10 minutes. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je vais revenir, faire un petit peu de millage, très peu, sur ce que Mme ma collègue du comté de Vachon a parlé tantôt au niveau du recours aux PPP. Je lis quelque part que, dans le cas, là, des premiers travaux, il a fallu cinq ans entre l'annonce de recours aux PPP et le début des travaux, là, de réfection et autres. Alors, qu'est-ce qui s'est passé dans ces cinq années-là et pourquoi ça n'a pas été suffisant pour tout bien ficeler, là?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre... sous-ministre adjointe? Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : En fait, on en a parlé tout à l'heure, mais, quand on refait la ligne du temps, il y a eu beaucoup d'évolution qui s'est faite dans le domaine des partenariats public-privé. Il y a le cadre législatif qui a changé en cours de route, et il y a les directives, aussi, de l'Agence des partenariats public-privé. Il y a un certain nombre d'éléments, un certain nombre de gestes qui ont été posés et qui nous ont obligés à refaire nos devoirs, tout simplement, pour se conformer aux nouvelles réglementations et au nouvel encadrement qui, bien, à ce moment-là, devenait requis.

Le premier concept est apparu en 2002, là. On parle des modèles de Saint-Augustin-de-Desmaures, que vous connaissez et dont vous avez parlé tout à l'heure, et de Saint-Michel-de-Bellechasse. Mais, par la suite, les règles ayant changé, bien, on a refait nos travaux, on a refait nos devoirs, on a refait toutes les analyses requises. On a beaucoup consulté le milieu, aussi, Mme la sous-ministre vous en a parlé, parce que c'est clair qu'on voulait aussi interpellier le milieu dans ce projet-là.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Au niveau de la phase II, là, vous parlez d'abord d'un projet pilote à Lavaltrie, et j'aimerais que vous m'indiquiez pourquoi vous appelez ça un projet pilote. Vous avez sûrement développé une expertise avec les sites que vous avez faits. Pourquoi on en fait encore un pilote?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, en fait, étant donné qu'on veut introduire un concept, là, un peu, à plusieurs possibilités, hein — les haltes où il y a peu de services, les haltes où il y a peu de potentiel commercial versus les haltes où il y en a beaucoup — ça serait difficile. On ne veut pas repartir en grappes encore, on ne veut pas dire : Tout le monde va avoir la même formule. Donc, en commençant par l'opportunité de Lavaltrie, où le bail se termine, là, on sait qu'on a une opportunité de tester l'aspect commercial, mais en concession, avec des redevances sur une plus petite période de temps, 10 ans, parce qu'on veut aussi regarder, là, la période de temps versus... être en mesure ensuite de nous préparer à retourner consulter les milieux. Si on veut avoir une étiquette ou faire un label des entreprises déjà installées sur le côté des autoroutes, bien, pendant cette période-là, on va aller voir, on va aller consulter les milieux locaux, on va repositionner les haltes routières. Ça fait que c'est pour ça que je parle d'un projet pilote. Parce que je crois qu'on est plus rendus à se questionner, à la lumière de notre expérience de la grappe I, de ce qu'on a eu aussi comme améliorations à faire, de regarder plusieurs modèles.

Il va peut-être y avoir un projet pilote pour les petites haltes où il n'y a pas beaucoup de commerces puis un autre projet pilote où, les entreprises déjà installées, on va aller les voir pour s'assurer qu'elles veulent être parties prenantes, être reconnues comme une halte touristique pour avoir les trois volets. Dans le fond, on veut sophistiquer et discriminer mieux nos interventions que dans une grappe où, là, le modèle était le même partout.

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

M. Surprenant : Alors, dans le cas toujours de la halte de Lavaltrie... Évidemment, je la fréquente, je passe par là souvent et puis...

Une voix : ...

M. Surprenant : Pardon?

Des voix : ...

M. Surprenant : Oui, ça fait la job, c'est correct. Et puis, donc, c'est justement le centre un peu de ma question. À mon avis, la halte satisfait les besoins que l'on a. Et est-ce que c'était dans votre intention d'en ajouter beaucoup, des choses? Et puis est-ce que c'est nécessaire de tout refondre tout ça quand ça satisfait aux besoins primaires de remplir la voiture puis d'aller s'occuper de nous un petit peu puis de repartir?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Merci, M. le Président. En fait, c'est plus une réalité contractuelle. Le contrat se termine. Je dois repartir en appel d'offres, donc je vais reprendre l'appel d'offres avec toujours le même concept des services de base : services sanitaires... Et là les services d'aires de jeu, de repos, de séparation pour les camionneurs, ça, on ne l'a pas à Lavaltrie, on va l'introduire, et ensuite on verra l'offre qui va nous être faite. Peut-être que Benny et Esso vont encore venir nous faire une offre et qu'ils vont rester. C'est les marchés publics qui vont décider, là, ce n'est pas le ministère. Nous autres, c'est nos services de base que nous allons afficher, là.

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

M. Surprenant : Alors, donc, vous construisez ces haltes-là avec un objectif premier, qui est la sécurité routière. Et puis j'aimerais savoir, puisque c'est une donnée qui est très importante pour vous, vous devez sûrement pouvoir mesurer l'impact de ces stations-là. Est-ce que vous avez des statistiques à nous énoncer au niveau des conséquences favorables, j'ose le souhaiter, de l'érection de ces haltes routières là?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

• (16 h 40) •

Mme Savoie (Dominique) : C'est une question simple, mais avec une réponse qui est un peu complexe, parce qu'en fait on doit... Comment on mesure les accidents qui ne se sont pas arrivés...

M. Surprenant : ...

Mme Savoie (Dominique) : C'est ça. Mais est-ce que c'est la seule cause, les aires de service? Probablement pas. C'est sûrement l'ensemble des mesures en sécurité routière. Ça peut être autant les bandes rugueuses sur le côté des autoroutes que le fait, justement, qu'on voit un achalandage de plus en plus grand dans nos haltes pour des arrêts pour diminuer la fatigue. Ça peut être les radars photo dans les chantiers de construction, mais, oui, nous autres, quand on se compare sur les haltes routières, juste l'achalandage qui a augmenté et le bilan qui s'améliore... Cette année, c'était le meilleur bilan dans les 45 dernières années en termes de décès qui ont diminué. Toujours un décès de trop, mais on sait déjà que, oui, ça a un impact, mais c'est multifactoriel, hein, la sécurité sur les routes.

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

M. Surprenant : D'accord. Donc, ce que je comprends, c'est que l'impact strict des haltes routières elles-mêmes, il n'est pas mesurable, là, à l'heure actuelle, parce qu'évidemment que c'est mêlé à plein d'autres données, si je comprends bien, là, au niveau de ce qui a été fait, là, pour sécuriser la circulation.

Dans ce contexte-là, j'irais même jusqu'à demander qu'est-ce qui justifie, en fait, votre projet de construire ou... Votre projet, c'est 33 initialement. Vous en avez fait sept, donc, il en resterait à peu près 25, 26. Alors, où anticipez-vous faire les 25, 26 autres? Pouvez-vous me l'indiquer?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Non, pas pour le moment, parce qu'on va introduire le nouveau projet dont je vous ai parlé plus tôt. Donc, on va regarder les petites haltes, les haltes commerciales, mais on est toujours dans l'objectif aux 100 kilomètres sur les routes nationales, parce que les villages-relais sont dans les routes — les autoroutes — nationales.

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

M. Surprenant : Je vois, dans les positionnements de celles qui ont été déjà faites, là, c'est évidemment tout autour, là, des axes entre Montréal et Québec, puis les Laurentides, là. Donc, il n'y en a pas d'autres de prévues à l'intérieur de cet axe-là...

Mme Savoie (Dominique) : ...

M. Surprenant : Oui.

Une voix : ...

Mme Savoie (Dominique) : Non, pas vraiment, je ne crois pas. On va s'occuper vraiment plus des endroits où il y a vraiment moins... il y a moins de présence. Il y a des autoroutes, là, qui sont vraiment avec beaucoup moins de haltes routières, là, la 55, la...

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

M. Surprenant : Puis est-ce que vous pourriez peut-être penser aussi de favoriser une concertation avec les entrepreneurs qui travaillent, comme je disais dans mon intervention antérieure, au niveau de la construction de carrefours qui mènent dans les villes, qui vont installer de la restauration là, pour éviter de compétitionner, en fait, là, la restauration plus ouverte, si on peut dire? C'est limitatif, évidemment, dans des haltes routières. Alors, est-ce que vous anticipez faire autrement, en fait, là, dans vos projets futurs, là?

Mme Savoie (Dominique) : Oui.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Merci, M. le Président. On voudrait accréditer, un peu comme les villages-relais, lorsqu'il y a vraiment près d'une autoroute des services et que les commerçants sont prêts à s'engager à offrir des services 24/7, nos services de base que je vous ai mentionnés au point de départ. Oui, c'est fort possible, c'est ce qu'on va faire.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député, il vous reste à peu près une minute.

M. Surprenant : Alors, au niveau de l'emplacement, là, j'ai vu qu'est-ce que vous... Essentiellement, c'est sur les côtés droits des autoroutes. Il y a Lavaltrie qui est là depuis un bout de temps, qui est en plein centre. Alors, il n'y a pas une économie d'échelle, peut-être, là, de les faire dans le centre des autoroutes? Quelles sont vos analyses là-dessus, puis pourquoi le choix de les faire, là, à droite, là?

Mme Savoie (Dominique) : Souvent...

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre, oui.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, il y a souvent une question d'opportunité, d'espace, de terrain excédentaire. Mme Leclerc pourrait sûrement, plus en détail, vous expliquer, mais Lavaltrie, c'est un bel exemple. Il y avait la disponibilité, qui n'est pas partout sur les autoroutes, là, au niveau des terrains.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Oui. M. le Président, en fait, l'autoroute 40, vous la connaissez, la bande centrale est très, très large, alors que l'autoroute 20, la bande centrale est beaucoup plus réduite, parce qu'en fait la 20, c'est une route nationale qu'on transformée à un moment donné dans le temps en autoroute.

Donc, la 40 se prête mieux à des installations centrales, bien qu'avoir une sortie à gauche, ce n'est jamais quelque chose... quelque chose de très délicat à aménager, parce que ce n'est pas dans les moeurs...

Une voix : De conduite.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : On ne conduit pas de l'autre bord, là. Donc, ce n'est pas dans les moeurs des chauffeurs. Donc, on est dans cet univers-là, où, pour améliorer la sécurité routière, il ne faut pas qu'on insécure l'usager non plus.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci beaucoup, Mme la sous-ministre. Ça met fin au bloc de la deuxième opposition. On retourne du côté du gouvernement, en vous disant qu'on devrait avoir un appel pour le vote sur la motion du mercredi dans cinq, six minutes. En tout cas, on suit ça puis... Mais on peut commencer quand même avec le député de Chomedey.

M. Ouellette : Merci, M. le Président. Donc, je vais faire les présentations dans les règles. Mme Savoie, Mme Leclerc, M. Meunier, c'est toujours un plaisir de vous voir. Vous savez que j'ai un petit faible pour Mme Leclerc, ça fait que, là, j'en profite, effectivement, pour...

Des voix : ...

M. Ouellette : Non, non, je le sais, mais, effectivement, M. le Président, je me le serais fait reprocher si je ne l'avais pas mentionné, parce qu'à chaque présence de Mme Leclerc à la commission j'en ai toujours parlé, et la couleur lui va très bien, à chaque fois que je le mentionne.

Des voix : Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gaudreault) : C'est hors d'ordre, M. le député.

M. Ouellette : Non, non, non, c'est une longue histoire, M. le Président. Je veux revenir à quelques points, parce qu'on en était... Et, à la blague, je vous mentionnais, pour Lavaltrie, une consultation, c'est particulier. Les usagers... Mon collègue de Groulx semble être lui aussi un usager, il part de pas mal plus loin que moi, donc, c'est normal que lui, il arrête là, puis que j'arrête à 160, à Maskinongé. Effectivement, dans les consultations, la configuration de 118, parce que c'est une vieille... C'est probablement un des premiers carrefours giratoires qui fait sacrer le monde, parce que ce n'est pas... je vais employer l'expression anglaise «friendly user».

Les gens qui utilisent les haltes routières font un arrêt et repartent, ne veulent pas sortir. Les locaux sortent, mais les gens ne veulent pas sortir de l'autoroute, aller faire les lumières, rester pris dans la circulation, revenir. Que ça soit à gauche ou à droite, là, puis on s'habitue, ils veulent sortir, faire ce qu'ils ont à faire, se restaurer, je veux dire, remettre de l'essence dans le véhicule et repartir pour une longue route. Le local qui va aller à la messe le dimanche ne passera pas par la halte routière, même s'il vient de Portneuf, O.K.? Ça fait que c'est des éléments à tenir compte dans les choix qui sont faits.

La sécurité routière, pour répondre à mon collègue de Groulx, dans une vie antérieure, effectivement, les statistiques de sécurité routière... ce qui se passe, particulièrement pour la fatigue au volant, tout ce qui arrive dans les sorties d'autoroute, tout près des haltes routières, la fréquence des accidents qu'il y a là, la gravité des accidents, c'est autant de choses, je veux dire, pour... avant de décider où on va mettre... où une halte routière est installée, c'est toutes des choses qui sont prises en considération et qui ne sont peut-être pas toujours palpables.

Dans votre présentation, Mme la sous-ministre, vous nous dites que, d'emblée, vous acceptez presque toutes les recommandations de M. le Vérificateur général. Normalement, les gens qu'on reçoit, ils les acceptent toutes sans compromis, parce que M. le Vérificateur général... Normalement, les discussions... Puis M. le Vérificateur général nous a mentionné, effectivement, toute la collaboration qu'il a eue au niveau du ministère. Qu'est-ce qui motive votre «presque toutes» ou certaines, peut-être... pas certaines réticences, mais certaines préoccupations que vous aviez à un certain moment, qui, peut-être, vont s'atténuer plus le temps passe, mais... Je voudrais vous entendre là-dessus, ce qui a pu, effectivement, motiver le choix de vos mots, parce que je sais que le choix de vos mots a toujours été très judicieux.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président. En fait, c'est sûr que, pour la recommandation qu'on n'a pas acceptée d'emblée, là, c'était beaucoup celle de la nature des sites où on les a installés, la première recommandation, justement parce que notre préoccupation, puis vous l'avez bien exprimé, là, notre préoccupation primait plus sur de laisser un choix... un endroit pour se reposer pour combattre la fatigue au volant beaucoup plus qu'une préoccupation à 100 % commerciale. Et peut-être qu'on aurait pu aussi bien l'accepter et apporter les nuances, là, c'est un choix qui a été fait, là, puis on l'assume, mais je pense que l'idée, c'était surtout de faire valoir que les aires de service, la grappe, ce n'était pas qu'un PPP commercial. C'était un outil, le PPP commercial, un levier pour nous permettre d'installer des aires de service fonctionnelles, modernes pour les usagers et non pas des considérations purement commerciales, parce que ce n'est pas du tout dans la mission du ministère.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Chomedey.

• (16 h 50) •

M. Ouellette : Effectivement. Puis je regarde vos statistiques encore une fois. La halte routière de Maskinongé, qui pourrait effectivement répondre à certaines de vos préoccupations ou des préoccupations que les gens pourraient penser... parce qu'à 144 il y a des services, puis ils en ajoutent encore, puis on est en train de refaire les bretelles. À 174 — on parle toujours des kilomètres d'autoroute — là aussi il y a des services qui sont un peu plus loin. Puis Maskinongé, bien, c'est votre champion toutes catégories, là. Les gens arrêtent à Maskinongé.

Mme Leclerc me corrigera. Pourquoi elle n'a pas été installée au milieu? Il y avait peut-être un problème d'environnement aussi, à l'époque, là, qui était très présent. Parce qu'effectivement, si elle avait été au milieu... Je vous le dis, ça me manque. Quand je reviens de Québec, ça me manque de ne pas l'avoir du côté droit, en direction ouest. Là, je me rabats à Lavaltrie pour arrêter en revenant, mais ça aurait probablement été très efficace de l'avoir au milieu. Comme je mentionnais, pour d'autres haltes routières... celle de Richmond n'est pas fonctionnelle. Tu es obligé de sortir. C'est pareil comme si on se retrouve en territoire urbain, comme sur la 40. Mais c'est compliqué, sortir à Richmond. Ça fait

que, s'il y a une suggestion qu'on peut faire... Puis c'est pour ça que les usagers ou la consultation, peut-être, publique dans des projets pilotes futurs sera probablement très importante.

Vous aurez aussi... Nous venons d'inaugurer, comme société québécoise, l'autoroute 30, qui est un laboratoire assez intéressant pour regarder. Parce que là je comprends que le projet pilote, parce que ça finit en 2015... Il y a Lavaltrie qui pourrait être un projet pilote, mais peut-être que l'autoroute 30 pourrait être un laboratoire intéressant, parce qu'il n'y a pas de service sur le bord de l'autoroute 30 entre le moment où on part de la 40, à Vaudreuil, puis s'en aller jusqu'à Sorel. Il y a peut-être quelque chose d'intéressant qui pourrait être là, parce que tu as des grandes routes puis ce n'est pas toujours facile... parce que les services de proximité par rapport à l'autoroute 30, bien tu vas essayer de te rendre jusqu'à bout, là, parce que, pour les gens qui voyagent beaucoup, ça va être compliqué, l'autoroute 30. C'est une autre préoccupation, c'est un autre point que j'apporte à votre attention.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : M. le Président, bien, en fait, oui, on pourra sûrement regarder... Parce qu'on va regarder... Là, on se concentre beaucoup sur la 20 et sur la 40, mais il y a d'autres autoroutes, puis, effectivement, on va regarder aussi la 30. C'est vrai aussi qu'on n'a peut-être pas accepté toutes les recommandations, mais on était tout à fait d'accord à demander une vérification spéciale. C'est quand même le ministère... à la demande du ministre qui a fait la demande. Parce qu'on voulait bien comprendre aussi ce qui s'était passé.

Puis on est en litige. Ça aussi, ça conditionne notre réflexion. Je pense qu'on va la poursuivre encore, la réflexion sur les aires de service, mais c'est sûr que ça nous ralentit un peu dans notre élan, là, d'avoir ces difficultés-là, même si c'est un succès au niveau des clientèles. Et ça nous amène à devoir, en toute humilité, réfléchir aux meilleures pratiques. Mais, oui, la 30, je pense, va faire partie, là, de notre réflexion.

Le Président (M. Gaudreault) : Il reste un petit peu plus d'une minute... 1 min 30 s, en fait, pour le député d'Orford.

M. Reid : Oui, je vais poser une question qui me brûle depuis déjà quelque temps, là, puis on pourra... peut-être à d'autres occasions, parce que ça s'adresse à beaucoup de monde. Le vérificateur parle de rééquilibrage financier si le projet s'avère plus rentable ou moins rentable que prévu. Le ministère, dans son plan d'action, dit : Oui, on va trouver des mesures avec la Société québécoise des infrastructures pour regarder les conditions, etc. Moi, c'est le rééquilibrage que je ne comprends pas. Parce que le véhicule financier de PPP, c'est un véhicule où on transfère des risques, mais le risque dans la finance, ça va avec le rendement. Si on fait du rééquilibrage, ça veut dire qu'on annonce à l'avance que, si le rendement est pour être bon, bien, on va le diminuer. Donc, ça veut dire qu'on acceptera moins de risques de l'autre côté, parce que, si le risque est très élevé puis le rendement n'est pas bon, bien on va aller à la caisse populaire, hein? On va aller à la caisse populaire ou on va acheter des obligations du gouvernement plutôt que d'investir dans un projet. Ce pour quoi les gens investissent, c'est parce qu'ils disent : En mettant notre argent, on va arriver avec un... si le risque est élevé, on va avoir un rendement qui pourrait être très élevé. C'est à nous de minimiser le risque ou de gérer le risque pour qu'on ait ce rendement-là. Et, des fois, c'est le Québec aussi... le gouvernement qui va avoir un rendement, comme on voit dans certains cas, parce qu'on prend aussi des risques, donc on mérite d'être récompensés pour le risque par le rendement aussi. Si on regarde... Parce que c'est une opération financière, à la base, là, le PPP, c'est un véhicule financier. Alors, on n'aura pas le temps de répondre à ça tout de suite, mais tout à l'heure on reviendra si vous voulez.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci. Merci. Gardez la question en réserve pour le prochain bloc du gouvernement. On passe au bloc de l'opposition officielle. On n'a pas eu encore l'appel au vote, là, mais on surveille ça attentivement. Alors, Mme la députée de Vachon, M. le député de Saint-Jean? Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, oui. Merci, M. le Président. Lors des questions des collègues, Mme la sous-ministre associée, vous avez répondu que l'accès au crédit, étant donné qu'il y avait plus de difficultés puis qu'il y avait des appels qui étaient faits, semblables en Ontario, était beaucoup plus difficile. Donc, vous confirmez que, déjà à cette époque-là, vous saviez que l'accès au crédit pour une entreprise privée était beaucoup plus difficile?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : On était, je le rappelle, en 2008, en crise financière, c'est parce que... pas annoncé rien, là, on était en crise financière à ce moment-là.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Donc, je comprends donc qu'en fonction du rapport du Vérificateur général, qui est extrêmement accablant sur le projet des haltes routières, qui disait que, dans les analyses — et là je reviens un petit peu plus tôt — pour les deux modes, où le taux d'intérêt qui avait été utilisé était le même pour le mode privé que pour le mode public... Vous nous confirmez donc que vous le saviez, à l'époque, que les taux privés étaient beaucoup plus élevés, on était en crise financière et qu'il y avait donc une difficulté d'accès au crédit?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre adjointe ou Mme la sous-ministre? Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Il faut aussi regarder le taux gouvernemental. Je pense qu'on a été, je dirais, accompagnés là-dedans, avec les taux gouvernementaux qui étaient assez élevés aussi à l'époque. Donc, il ne faut pas juste regarder le taux de crédit du secteur privé, le taux gouvernemental aussi puis les frais de financement.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président, mais on s'entend que, lorsqu'il y a une crise comme ça, c'est les taux privés qui sont les plus impactés et donc vous étiez tout à fait conscients qu'il y avait une différence importante entre le taux privé et le taux public, et vous n'avez pas corrigé l'erreur de ce qui vous a été présenté pour évaluer les deux modes?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Bien en fait, je dois revenir au fait qu'il y avait le sous-comité Finances, là, qui a fait ses recommandations. C'est difficile, là, six ans plus tard, de revenir sur leur processus de réflexion d'analyse, là. Je ne pense pas qu'on va pouvoir répondre précisément. Peut-être que M. Meunier peut compléter.

Le Président (M. Gaudreault) : M. Meunier.

M. Meunier (Luc) : Oui. M. le Président, au-delà du processus d'approvisionnement auquel fait allusion... et les sous-comités de sélection et les sous-comités techniques en finance, on parle plus ici, je dirais, des analyses qui ont conduit à conclure le mode PPP. Je vous dirais qu'à l'époque ces analyses-là étaient faites en fonction de la pratique qui existait ailleurs. On n'était pas les seuls, là. Et on s'appropriait ces pratiques-là du financement d'infrastructures. Et, à l'époque, il y avait des conseillers financiers qui ont amené leur méthodologie qui existait, je dirais, à bien des égards. Est-ce qu'on a révisé cette méthodologie-là depuis l'époque? Oui. Mais les hypothèses, parce que ça reste toujours des hypothèses, même aujourd'hui... Analyser et quantifier un risque qui va se reproduire dans 30 ans, ou dans 25 ans, ou dans 20 ans reste des méthodologies d'analyse financière. À l'époque, les méthodologies du conseiller financier qui nous accompagnait... Bon, aujourd'hui, on les revoit et on constate qu'il y a peut-être des hypothèses qu'il faut revoir et qu'on a revues, et c'est ce que le Vérificateur général souligne.

Le Président (M. Gaudreault) : Monsieur, je suis obligé de vous dire que le vote est demandé. Alors, l'opposition officielle a pris 3 min 30 s. On va poursuivre avec l'opposition officielle en revenant, oui. Alors, ça vous donne une pause. Sauvé par la cloche! On se rejoint au vote.

(Suspension de la séance à 16 h 59)

(Reprise à 17 h 25)

Le Président (M. Gaudreault) : Nous allons reprendre nos travaux et nous allons poursuivre avec la députée de l'opposition, qui avait déjà entamé sa question. Alors, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, M. Meunier me parlait de méthodologie. Je veux bien, là, qu'il y ait toutes sortes de méthodologies qui sont utilisées par les gens, mais, en arrière des méthodologies, il y a des hypothèses qui sont en place. Et j'imagine que tant l'Agence des PPP à l'époque que le MTQ a validé ces hypothèses-là. Et l'hypothèse du taux de financement, donc, des frais de financement, donc du taux d'intérêt n'a pas été ajustée malgré les connaissances que vous aviez que les taux d'intérêt n'étaient pas du tout les mêmes. Donc, vous me confirmez que soit vous n'avez pas fait les validations, soit vous l'aviez remarqué, que c'était le même taux, mais que vous n'avez pas jugé bon de le faire corriger.

Le Président (M. Gaudreault) : M. Meunier.

M. Meunier (Luc) : M. le Président, je n'étais pas présent à l'époque, mais ce qu'on me souligne, peut-être, la sous-ministre du Transport pourrait vous le témoigner, les écarts de taux au dossier d'affaires n'étaient pas significatifs, ce que je comprends. Donc, est-ce que la méthodologie qui amenait à prendre des taux identiques, on peut la revoir aujourd'hui et la remettre en cause?

Mais, si on regarde les écarts de taux au dossier d'affaires qui amène, dans le fond, le choix du mode de réalisation, qui amène une analyse de valeurs pour recommander, dans un élément, le choix de réalisation, ce n'était pas non plus très significatif sur les marchés.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : O.K. Donc, vous confirmez que vous aviez vu que c'était effectivement le même taux et vous n'avez pas jugé bon de faire les modifications contrairement, là, à ce que le Vérificateur général a écrit dans son rapport — que ça n'aurait pas dû être les mêmes taux — et contrairement à ce qu'on a entendu aujourd'hui, qu'avec

les difficultés de récession économique en 2008 il y avait des taux beaucoup plus difficiles... les crédits étaient beaucoup plus difficiles pour les entreprises privées.

Mais je reviendrai à l'analyse du seul soumissionnaire qui a appliqué, donc l'analyse complaisante qui est présentée par le Vérificateur général. Effectivement, trois sous-comités... Puis là il nous parle du sous-comité Finances en particulier puis il nous dit : «Toutefois, le pointage accordé, souvent généreux — et, vous savez, les vérificateurs généraux, en général, là, quand ils disent "souvent généreux", là, ils font toujours... ils sont toujours très diplomates dans leur façon de présenter les choses, ça fait que, quand ils disent "souvent généreux", ça doit être parce que, vraiment, ils trouvaient que c'était vraiment gonflé — n'est pas toujours justifié.» Donc, ils disent que, dans le fond, les taux donnés ne sont pas justifiés. Ils vont un peu plus dans le détail : Aucun plan d'urgence n'a été déposé par le soumissionnaire, puis 50 % des points ont été accordés.

Comment expliquez-vous que l'analyse du seul soumissionnaire qui ait été présent ait été aussi complaisante que ce que présente... Puis ce n'est pas moi qui le dis, là, c'est le rapport du Vérificateur général.

Le Président (M. Gaudreault) : M. Meunier. Oui.

• (17 h 30) •

M. Meunier (Luc) : Donc, le modèle d'approvisionnement est toujours, je dirais... ou la méthodologie du modèle d'approvisionnement est toujours semblable, hein : appel de qualification, quatre soumissionnaires; à la toute fin, appel de propositions; à la toute fin du processus d'appel de propositions, un seul soumissionnaire; ensuite, les fameux comités qui se réunissent, dont un comité Finances auquel fait référence le Vérificateur général. C'est sûr qu'à l'intérieur du sous-comité Finances il y avait, je dirais, des gens de la défunte Agence des PPP et les conseillers financiers du ministère des Transports.

On ne peut pas juger, à ce stade-ci, je dirais, de la rigueur qu'ont exercée, je dirais, les membres du sous-comité. Je pense qu'on doit partir de bonne foi que le sous-comité a agi avec diligence et dans l'intérêt public. Par ailleurs, j'abonde un petit peu, également, dans le même sens que le Vérificateur général. Est-ce qu'aujourd'hui, avec le recul, on aurait dû exiger certaines analyses, notamment des analyses de sensibilité pour vérifier la robustesse à certaines hypothèses du modèle financier à l'égard du soumissionnaire? Aujourd'hui, a posteriori, je vous dirais : Ça serait une bonne pratique, surtout dans un modèle prévisionnel, là, d'un PPP commercial qui pose des hypothèses à long terme. Oui, il aurait dû y avoir, comme le dénote le Vérificateur général, une demande d'analyse de sensibilité. Donc, a posteriori, je vous le dis. Mais, sur le processus qui est vérifié, suivi par un vérificateur de processus qui est là tout au long, je dirais, des discussions avec le soumissionnaire, qui est là à l'intérieur des comités de sélection, à l'intérieur des sous-comités techniques et qui s'assure, je dirais, de l'intégrité du processus, moi, la seule chose que je peux vous dire, c'est que je confirme que tout a été fait dans les règles de l'art. Est-ce que les exigences auraient dû être aujourd'hui plus fortes pour regarder la robustesse des hypothèses financières du soumissionnaire? Aujourd'hui, avec le recul, j'abonde dans le même sens que le Vérificateur général.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je suis assez surprise de vous entendre dire que les choses ont été faites dans les règles de l'art, parce que c'est exactement le contraire de ce que dit le Vérificateur général. Il dit : «Toutefois, le pointage accordé, souvent généreux, n'est pas toujours justifié.» Donc, il dit : Ça n'a pas été fait en fonction des règles de l'art. Et, même à ce moment... Même si on n'était pas a posteriori, pour en avoir fait, plusieurs analyses... Des analyses de sensibilité, c'est régulier que ça se fait. Même en 2008, ça se faisait, là. Ce n'est pas une nouvelle pratique de faire des analyses de sensibilité, là. Donc, je pense que c'est un choix délibéré de ne pas en avoir fait, de ne pas avoir fait l'ensemble des analyses pour des plans d'urgence si jamais les choses ne se passaient pas tel que prévu. Et d'ailleurs ça concorde avec l'analyse initiale du PPP, où aucun contingentement n'avait été mis pour risque dans le mode PPP. Il y avait une certaine cohérence là. Donc, quand vous dites que ça a été fait avec diligence, bien, c'est exactement le contraire de ce que dit le rapport du Vérificateur général, parce qu'il dit justement que ça a été fait de façon trop légère, et ça a donné les résultats qu'on voit, et donc le fiasco qu'on connaît aujourd'hui était annoncé juste par le manque de rigueur des analyses qui ont été faites dans le passé. Et même, plus loin que ça, il dit que les deux autres sous-comités, les notes accordées sont faibles.

Donc, il y avait un seul soumissionnaire, et l'ensemble des notes étaient très faibles, et donc c'est assez surprenant qu'il n'y ait pas de lumière jaune et de lumière rouge qui aient été allumées à l'époque.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci, Mme la députée de Vachon. C'est ce qui met fin à votre bloc à ce moment-ci.

J'en profite pour vous informer... Puis je vais vous dire comment je vois les choses, là. Le gouvernement, il reste un bloc de 14 min 47 s que je vous propose de prendre au complet tout de suite; l'opposition officielle, il restera sept minutes; puis la deuxième opposition, 4 min 30 s. Alors, ce que je vous propose, c'est tout de suite de vider votre bloc de 14 min 47 s. Ensuite, on reviendra à la deuxième opposition pour 4 min 30 s puis on finira avec l'opposition officielle à sept minutes. Est-ce que ça convient à tout le monde? Oui? Oui, ça vous convient?

M. Reid : Très rapidement, sur la question du... Oui, ça me...

Le Président (M. Gaudreault) : Oui, oui, oui! O.K. Alors, on part votre bloc tout de suite, M. le député d'Orford.

M. Reid : Écoutez, plutôt que d'avoir une réponse, j'ai eu une conversation rapidement en sortant, et, essentiellement, ce que j'ai compris, c'est que le rééquilibrage financier, ça fait partie des négociations initiales, et donc ce n'est pas une question qui revient après. Moi, ça répond à ma question, parce que ça veut dire que chacun sait, le rééquilibrage en question, qu'est-ce que ça diminue ou augmente comme risque, et donc les négociations sont faites en conséquence, et, si on arrive à la fin avec une négociation qui tient compte de ça, moi, je n'ai aucun problème. Mais c'est ça que je n'avais pas compris. Alors, je pense que là-dessus on peut s'arrêter là et puis laisser la parole, peut-être, au député de Portneuf.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Portneuf.

M. Matte : Merci, M. le Président. Je voudrais revenir, Mme la sous-ministre, sur la halte routière de Saint-Augustin. Alors, on mentionne, là, qu'après avoir signé l'entente on a ajouté un 2,3 millions de boni de gestion et on a ajouté aussi un 13 millions sur 20 ans pour le tourisme. Donc, si je divise 13 millions sur 20, ça nous amène à tout près de 600 000 \$ par année. J'aimerais savoir qu'est-ce qui a justifié cette majoration-là qui n'était pas prévue initialement?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : En fait, je vais devoir faire très attention, parce que les bonis sont au coeur du litige. Je peux, par ailleurs, vous mentionner qu'au niveau de l'installation de l'activité touristique... de guichets touristiques à l'intérieur de nos aires de service, qui avait été convenue avec le ministère du Tourisme, il avait été aussi convenu qu'on devait le faire à un coût équivalent à ce qu'ils payaient lorsqu'ils étaient localisés à un endroit, malgré que maintenant on les a installés dans des aires modernes, mieux aménagées. Donc, on avait convenu, là, de compenser le coût entre les deux loyers, le marché local versus ce que ça aurait pu coûter, là, en s'installant dans un endroit beaucoup plus moderne. Le loyer aurait été sûrement supérieur, on peut penser ça, de s'installer dans une aire moderne. Donc, ils ont payé le même coût qu'ils auraient payé au niveau local. Et là je sens que je suis mieux d'arrêter là.

Le Président (M. Gaudreault) : Alors, est-ce que vous voulez poursuivre, monsieur... en vous invitant à la prudence.

M. Matte : Oui...

Des voix : ...

M. Matte : Mme la sous-ministre, vous me laissez sur mon appétit, là, tu sais, mais...

Mme Savoie (Dominique) : Il y aura peut-être d'autres formules où on pourrait, à ce moment-là, vous donner plus de détails, mais vous comprenez que je suis sérieuse quand je vois dans mon angle mort que le procureur était sur le point de se lever.

Le Président (M. Gaudreault) : Oui, mais, d'une manière ou d'une autre... C'est ça, je suis...

M. Matte : Je n'en doute pas.

Le Président (M. Gaudreault) : C'est ça, je fais attention moi-même à ça. Oui?

M. Matte : Donc, je vais tenter une autre question, à ce moment-là. Alors, j'imagine que, lorsque vous avez fait une entente avec le partenaire, vous aviez assumé, à ce moment-là, différentes données qui étaient à l'effet que, compte tenu de l'achalandage, compte tenu des revenus, ça lui permettait, à ce moment-là, de faire une cotation, O.K., pour pouvoir en... Là, je vois Mme Leclerc qui me dit que je m'en vais sur un...

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Non, je vous écoute.

M. Matte : Non? Alors, moi, je veux dire, qu'est-ce qui a fait qu'à ce moment-là... Est-ce qu'il y avait des données... Est-ce qu'il y avait un article qui permettait aux partenaires de s'ajuster en fonction des données, si ce n'était pas exact, telles que vous les avez soumises initialement? Autrement dit, quand on fait une entente, il y a toujours une clause qui permet aux partenaires de faire un ajustement en fonction des besoins et de la demande.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre... En tout cas, moi, je reçois la question, là, je...

Mme Leclerc (Anne-Marie) : C'est un petit peu délicat de répondre à votre question. Je vais essayer d'être la plus précise possible par un exemple, si vous me permettez de passer par l'exemple. Au départ, à Maskinongé, nous n'avions pas prévu d'essence. Le partenaire est revenu en disant : Nous, à Maskinongé, on souhaiterait installer de l'essence. Et là il y a eu des discussions avec le milieu, et le milieu a dit : Bon, d'accord, mettez de l'essence, et il en a mis. Donc, il y avait cette possibilité-là d'ajuster en fonction des services offerts...

Mme Savoie (Dominique) : Son offre de service.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Son offre de service.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Portneuf.

M. Matte : Donc, cette souplesse qui a été ajoutée dans l'entente initiale, on la retrouve dans les sept aires initiales? Tu sais, autrement dit, je suis parti, là, de la réponse que vous nous avez... Oui?

Mme Savoie (Dominique) : Vous voulez dire l'ajustement des services?

M. Matte : Oui.

Mme Savoie (Dominique) : Oui, il y avait cette souplesse-là.

M. Matte : O.K.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député?

M. Matte : Ça va. Je vous remercie.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Chomedey.

M. Ouellette : Moi, j'en ai une petite, M. le Président, parce que le Vérificateur général, dans son rapport, il... On a un peu mal saisi pourquoi, dans le processus des sept premières aires de service, on a laissé, dans le cas, je pense, de Saint-Jérôme puis de Maskinongé, le soin aux partenaires... par rapport aux permis environnementaux, etc. Pourquoi ça n'a pas été le ministère qui a fait le suivi ou ça n'a pas été le ministère qui a demandé ces choses-là? Parce qu'à la fin de l'exercice ça nous a coûté quelques piastres, ça a amené des retards puis ça a amené aussi des retards pour les usagers, qui attendaient les haltes routières avec beaucoup d'intérêt. Et je présume que c'est des choses qui ne se reproduiront pas dans le futur. Mais qu'est-ce qui avait motivé à l'époque qu'on laisse les... — puis je vais essayer de préciser ma question — que ça ne soit pas le ministère qui s'occupe de ces permis, que ce soit d'ordre environnemental ou de construction?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme Leclerc.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Sur le plan de l'environnement — on va commencer par l'environnement — le risque environnemental est un risque partagé. Alors, on a évidemment accompagné le partenaire, donc, qui avait la responsabilité de prendre en charge ce volet-là et d'obtenir les permis nécessaires. Vous comprendrez que, quand on est dans une aire de service qui est autonome en termes d'adduction d'eau, donc d'eau potable, qui est autonome en termes d'eaux usées aussi, tout va dépendre... les systèmes vont dépendre de ce qu'il va mettre dedans. Si vous avez beaucoup de services de restauration, bien, vos systèmes de traitement ne seront pas tout à fait la même chose. Donc, préalablement, c'était très difficile. Donc, on a décidé d'accompagner et de partager ce risque-là avec le partenaire.

M. Ouellette : M. le Président.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Chomedey.

M. Ouellette : Est-ce que c'est la même chose pour les permis de construction? Parce qu'au niveau des municipalités ça a emmené certains délais aussi qui ont été importants, puis je pense à la Porte-du-Nord. Ça n'aurait pas été plus simple que ça soit le ministère?

Mme Leclerc (Anne-Marie) : M. le Président.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre, oui.

• (17 h 40) •

Mme Leclerc (Anne-Marie) : Je vais vous faire malheureusement la même réponse : Encore faut-il savoir ce qu'ils s'apprennent à construire. On sait que les permis de construction vont être octroyés en fonction d'un certain nombre de paramètres. Si on ne sait pas ce que le partenaire va faire comme construction, bien, c'est difficile préalablement pour une municipalité d'octroyer un permis pour... tu sais? Donc, on a décidé, là aussi, d'accompagner le partenaire dans sa quête.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Chomedey.

M. Ouellette : Sauf que la seule place où, là, le partenaire ne nous a pas accompagnés, c'est que c'est à nous autres que ça a coûté quelques millions de plus.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre adjointe.

Mme Leclerc (Anne-Marie) : En fait, quand on parle du risque environnemental, on a, oui, effectivement, partagé ce risque-là puis on a accepté de payer un certain nombre d'installations additionnelles, compte tenu de ce qu'il y avait comme besoin en traitement des eaux puis surtout en alimentation en eau potable. Donc, effectivement... mais c'était un risque connu, provisionné, donc on avait une valorisation du risque, et, quand il s'est avéré, on l'a assumé avec le partenaire.

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

M. Ouellette : J'avais pensé, M. le Président, ou... puis corrigez-moi encore, là, si j'erre dans mon commentaire, mais j'avais pensé qu'il y a eu des pénalités au ministère par rapport aux retards sur les permis. Je comprends que, si on ajoute des équipements ou qu'on ajoute des choses, je n'ai pas de problème, mais, s'il y a des retards parce qu'on a partagé les risques, c'est nous autres qui payons, là. On est les seuls à payer, là.

Le Président (M. Gaudreault) : Oui, je sens qu'il est...

M. Ouellette : Ah non! O.K., c'est beau, mais...

Le Président (M. Gaudreault) : On est à la limite du carré de sable.

M. Ouellette : La question est tendancieuse, donc on va aller à La Prairie, M. le Président.

Le Président (M. Gaudreault) : Si vous voulez, oui. M. le député de La Prairie.

M. Merlini : Merci beaucoup, M. le Président. J'aimerais revenir sur la durée de l'entente qui avait été faite. Dans le cas de la première grappe, c'était sur 30 ans. Alors, on peut comprendre l'évaluation qu'en a faite le Vérificateur général pour dire : 30 ans, il peut se passer bien des choses en 30 ans. Tantôt, vous avez fait allusion à possiblement des choses sur un horizon de 10 ans. Maintenant, 2014 — on ne reviendra pas à 2008 sur savoir : Bien, pourquoi ça a été 30 ans par rapport à ça? — quels seront les critères qui vous amèneront à décider ou à proposer, dépendamment de l'analyse que vous en ferez, à ce moment-là, une certaine durée, que ça soit soit par concession... Dans le cas de Lavaltrie, vous avez parlé de — qui s'en vient à échéance bientôt — les renégocier, ou faire des nouvelles propositions, ou des projets pilotes. Quelle est l'optique, là, que vous souhaitiez pour optimiser l'objectif à atteindre, qui est toujours la sécurité des usagers? Pensez-vous cinq ans, 10 ans, trois ans? Quels sont les modèles que vous regardez? Puis vous avez cité souvent l'Ontario en exemple. Avez-vous regardé de ce côté, sur, eux, comment qu'eux ont décidé, en PPP, d'aller sur un certain nombre d'années?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Oui. Ça dépend beaucoup de la valeur des investissements et le temps que ça va prendre pour que ça soit rentable pour le promoteur. Dans le cas, par exemple, du pont de la 25, je pense que c'est 30 ans, la 30 aussi, pour que, vraiment, les revenus d'exploitation, les redevances soient rentables. Donc, dans le cas de la concession sur Lavaltrie, il y a déjà des équipements, et là c'est un autre type d'approvisionnement. Ça ne serait pas un PPP, ça serait vraiment juste un contrat de concession. Donc, les contrats de concession, déjà, actuellement, c'est cinq ans, et là on va essayer, pour sécuriser les actifs des gens pour dire : Est-ce que c'est intéressant de venir m'installer?, d'aller chercher, là, une dérogation pour 10 ans. Donc, ça va dépendre du type, toujours dans notre projet sur lequel on réfléchit : les aires très commerciales... Les aires peu achalandées, bien, probablement qu'on va construire, on ne sera même pas en concession ni... On va peut-être juste demander en concession d'entretien, dans les petites haltes, et ça pourrait être, là, dans les règles contractuelles en vigueur, du Trésor, cinq ans renouvelables, parce que la personne ne fera pas d'investissement, ne va que conserver l'actif qu'on va avoir construit, versus si on demande à quelqu'un de construire, et là il faut donc qu'il y ait plus de temps pour amortir son investissement. Donc, ça va vraiment dépendre de chacun des modèles.

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

M. Merlini : Merci, M. le Président. Comment la nouvelle directive du Secrétariat du Conseil du trésor pour les projets d'immobilisation, qui a été apportée par le gouvernement précédent, ça change la donne dans votre analyse de projet? Parce que, là, il faut se soumettre à cette directive-là qui n'était pas présente lors de la première grappe. Alors, est-ce que c'est un outil qui aide à l'analyse des risques? Est-ce que c'est quelque chose qui est un outil utile ou c'est quelque chose qui va, comme on pourrait dire, peut-être compliquer le processus encore plus dans ce que vous visez, l'atteinte de l'objectif, toujours, qui est la sécurité des usagers routiers?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : J'inviterais plus le président de la SQI à faire état de la directive.

Le Président (M. Gaudreault) : M. Meunier.

M. Meunier (Luc) : Oui, M. le Président. Tout ça est un petit peu évolutif, hein? Dès le début des années 2000, le Secrétariat du Conseil du trésor publie déjà des lignes directrices en matière d'analyse pour tabler sur un PPP ou non. Par la suite, il y aura la politique-cadre sur la gestion des grands travaux et aujourd'hui une directive. Je vous dirais que toute cette évolution-là, sur la façon d'analyser les dossiers et le fait de faire des analyses, je dirais, à l'égard des modes de réalisation, tout ça, je dirais, est en continuité.

Ce que je peux dire, par ailleurs, c'est que les méthodes d'analyse des risques, qui sont vraiment les facteurs déterminants dans les conclusions de ces études quantitatives, elles ont été beaucoup, je dirais, peaufinées au fil des ans avec les meilleures pratiques qu'on peut retrouver un petit peu partout. Donc, je dirais que la nouvelle directive nous impose, comme la politique des années 2000 ou la politique-cadre qui est venue par la suite, à des analyses rigoureuses, mais je dirais que les outils à notre disposition aujourd'hui sont beaucoup plus, je dirais, au goût du jour, avec les bonnes pratiques qui se sont développées, que l'on avait dans les années 2000 ou par la suite.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de La Prairie.

M. Merlini : Oui. Je regarde, dans les statistiques que vous nous avez fournies plus tôt, et je ne peux que penser aux haltes routières américaines, qu'on voit souvent, dont l'achalandage semble beaucoup plus élevé. Est-ce que c'est une avenue que vous avez regardée également, de voir ce qui se fait de l'autre côté de la frontière, pas juste en Ontario? Parce que ça semble être... Là aussi vous avez évoqué... Puis, effectivement, ils sont à une cinquantaine, soixantaine de kilomètres chaque, mais on ne voit pas de... il y a autant de monde à chaque halte, on dirait, qui arrête. Alors, avez-vous tenté de voir quelles étaient leurs pratiques à eux par rapport à ce qu'on tente de faire, là, ici, au Québec?

Le Président (M. Gaudreault) : Il reste 20 secondes, alors...

Mme Savoie (Dominique) : Je vais juste répondre à votre première question. Le PPP en Ontario, c'est 50 ans, c'est sur 50 ans, puis Mme Leclerc pourrait, dans une autre...

Le Président (M. Gaudreault) : S'il vous plaît, oui. Non, mais c'est fini.

Mme Savoie (Dominique) : Non, c'est fini? Après la...

Le Président (M. Gaudreault) : Ah! O.K. Bon. C'est ce qui met fin, à toutes fins pratiques, à votre bloc et à votre période en cette commission.

On va passer à la deuxième opposition pour un bloc de 4 min 30 s. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, comme c'est ma dernière intervention, je voudrais d'abord régler, là, l'histoire au niveau des ententes de partenariat. Alors, il y a eu beaucoup de discussions là-dessus, il y a eu des erreurs dans le passé. Je vois ici M. Meunier, quelqu'un d'intelligent puis d'intègre, vous me semblez l'être tout autant, là, Mme Savoie, Mme Leclerc, alors, je pense que vous allez faire des analyses rigoureuses dorénavant, vous assurer de ne pas répéter les erreurs du passé puis de faire bien avancer les choses.

Alors, je voulais donc qu'on parle d'avenir dans ma dernière intervention. D'abord, là, au niveau, là, des bureaux d'information touristique, ce que je comprends de mes lectures, au niveau de la phase II, dans les sites que vous avez fait dans la phase I, il y a des bureaux d'information touristique, et on mentionne maintenant que, pour l'avenir, les services de base, en fait, là, comprendraient — excusez-moi, je cherche ma note, là — restauration, dépanneur, carburant et puis qu'il y aurait également, donc, de façon obligatoire, des bureaux d'information touristique. Alors, on dit qu'en Ontario ils ont deux aires avec des services de bureau touristique, les 21 autres, il n'y a que des brochures. Alors, sommes-nous plus riches que l'Ontario pour nous offrir des bureaux avec service complet ici? Alors, vous m'exposez votre position là-dessus, s'il vous plaît.

Le Président (M. Gaudreault) : Oui, Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : En fait, les services de base, j'aimerais vous les rappeler rapidement : bloc sanitaire, téléphone public, eau potable, restauration légère, aire de jeux, aire de repos, borne inforoutière, et stationnement séparé autos, camions, et accès pour les personnes handicapées. Donc, l'éventail ou la forme dont pourrait prendre l'information touristique dans les services de base, ce n'est que pour une question de bornes, et ensuite ce sera selon la capacité du ministère du Tourisme, l'opportunité, que sera décidé la brochure ou l'ensemble du comptoir, là, qui va être présent, là.

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

• (17 h 50) •

M. Surprenant : Merci. Mais, dans la gestion rigoureuse de l'argent des contribuables, là, c'est notre modus operandi chez nous, est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir une tendance, une propension à exiger en fait que le service minimal pourrait être suffisant puis d'essayer de contrôler les coûts pour ne pas avoir une récurrence, là, de coûts plus élevés, alors de ne pas faire donc comme la première phase, d'une part? Puis, d'autre part, lorsqu'on parle de coûts... Et je vois qu'effectivement vous avez mentionné qu'il y a des aires de jeu pour enfants. Alors, j'ai des enfants qui ne sont plus jeunes,

jeunes, jeunes. Je me souviens qu'on arrêta dans les haltes routières, on les faisait courir un peu, puis on rembarquait, puis c'était correct. Alors, qu'est-ce que vous entendez offrir dans ces aires de jeux là, là? Est-ce que c'est nécessaire aussi à la fin... tout ça, là?

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Je pense que c'est assez de base, là, ça va sûrement ressembler à ce que c'était : un endroit pour que nos enfants puissent se dégourdir les jambes, là. Je ne pense pas qu'on va tomber dans les modules gonflables et autres choses du genre. Je pense qu'on fait plus référence qu'on veut que les enfants puissent... en profitant, là, un peu, des terrains. Habituellement, on voit, là, qu'il y a du gazon, puis c'est gazonné, ce n'est pas plus compliqué que ça, là.

Le Président (M. Gaudreault) : M. le député de Groulx.

M. Surprenant : De la façon que c'est écrit, ça m'inquiétait un peu, là, parce qu'il est mention d'aires de repos comprenant des tables de pique-nique. Alors, ma perception à moi, c'est là qu'ils couraient. Alors, comme c'est écrit à côté, je me dis : Bon, pas encore des jeux et puis mettre du sable, puis tout ça, là. J'espère que non. Bon, bref, O.K.

Alors, maintenant, encore une fois, puisqu'on parle d'avenir, il y a l'autoroute 30 qui s'est construite, je voudrais... Est-ce que vous voulez vous assurer dorénavant qu'il va y avoir une coordination avec les concepteurs des routes à venir? Et est-ce que ça a été fait, dans le cas de la 30, de prévoir qu'il y aurait l'espace suffisant entre les deux voies pour effectivement faire les haltes routières en plein centre puis de contenir les coûts d'opération.

Le Président (M. Gaudreault) : Mme la sous-ministre.

Mme Savoie (Dominique) : Bien, de mémoire, je ne me souviens pas, là, que, dans le concept de la 30, il y avait été retenu, là, d'inclure une halte routière, là, bien sincèrement. On peut sûrement le prendre pour l'examiner, là, pour les prochaines infrastructures, mais, dans le cas du contournement, là, avec la 30, non, ce n'était pas dans le plan de match initial.

Le Président (M. Gaudreault) : Il vous reste une quinzaine de secondes, M. le député.

M. Surprenant : J'ai terminé.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci beaucoup. Alors, le dernier bloc, pour sept minutes avec la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, pour le dernier bloc, on va aller au dernier chapitre qu'on peut aborder aujourd'hui, étant donné qu'on ne peut pas toucher à la gestion de l'entente qui est, dans le fond, la négociation de l'entente.

Ce qui est assez surprenant, ce qui s'est passé, c'est qu'en cours de route... parce que, lorsqu'on fait un appel d'offres, on établit un certain nombre de conditions et là, lorsque le soumissionnaire a appliqué, qu'il y avait un seul soumissionnaire, qu'il a été évalué de façon complaisante, en plus de ça, il a demandé de renégocier l'entente. Il y a donc eu renégociation de l'entente sur un certain nombre de critères, donc, sur des critères, là : l'ajout de bonis, aide versée par le MTQ pour les bureaux touristiques et aussi toute la question de la garantie accordée pour limiter le risque du partenaire et donc augmenter ceux du MTQ.

Donc, ce qu'on comprend du rapport du Vérificateur général, c'est qu'il y a eu renégociation de l'entente en cours de route, donc changement des règles du jeu, tout en la faveur du privé, pour diminuer le risque du privé, donc diminuer ses coûts, mais, a contrario, augmenter les risques du public et augmenter les coûts pour le public.

Donc, c'est assez surprenant que ça se soit fait comme ça, parce que je sais que le MTQ — et probablement l'agence à l'époque — a géré plusieurs contrats. Et moi également pour en avoir gérés, lorsqu'on fait des appels d'offres et qu'on change des conditions en cours de route, eh bien, là, à ce moment-là, le processus n'est pas respecté, le processus n'est plus légitime, parce que, si ces conditions-là avaient été connues de l'ensemble des gens intéressés, peut-être qu'on aurait eu plus de monde qui aurait appliqué sur l'appel d'offres. Donc, c'est assez surprenant qu'un gouvernement qui connaît très bien le fonctionnement des appels d'offres se soit mis à changer en cours de route des règles du jeu pour favoriser le seul soumissionnaire qui ait appliqué, qui ait été retenu avec une évaluation complaisante.

Je dois vous avouer, moi, j'ai été assez estomaquée. C'est pour ça que je vous dis, et j'ai dit d'entrée de jeu, que l'ensemble de ce dossier-là, qu'on le regarde étape par étape, c'est accablant en terme de gestion. Et j'espère vraiment que le MTQ et que la société des infrastructures vont faire les corrections qui s'imposent et vont faire le mea culpa nécessaire face à ce dossier-là, parce qu'on ne peut plus se permettre, comme institution publique, d'accumuler les erreurs qui sont très coûteuses pour le gouvernement. Et c'est les citoyens, au bout du compte, qui vont payer pour ça. Parce que, si je reprends les éléments, premièrement, l'analyse initiale, qui est biaisée, donc, avec une analyse qui ne prend... qui favorise le mode privé par rapport au mode public en mettant des risques au mode public, en ne mettant pas de risques au mode privé, avec la question des taux d'intérêt déjà discutée plus tôt... Donc, on voit que l'analyse initiale était déjà biaisée, et ce qui favorisait le mode privé par PPP.

Au niveau du processus, le processus, très clairement, le processus était déficient, le processus déficient, ce qui a amené un seul soumissionnaire à appliquer, et déficient encore plus puisque l'analyse de ce soumissionnaire-là sur, je vous dirais, sa force financière a été vraiment complaisante, et c'est complètement documenté dans le rapport du Vérificateur général. Donc, deuxième problème important. Troisième problème : changement des règles du jeu en renégociant l'entente. Donc, ça ne se fait pas, ça.

Donc, je ne comprends pas que le MTQ, appuyé par l'agence, même par le ministère des Finances, ait laissé faire ça. Ça ne se peut pas de faire des choses comme ça, c'est la tour de Pise qui penche toujours du même bord. Et donc, lorsqu'on additionne toutes ces erreurs-là une après l'autre — et là ça commence à en faire beaucoup, là — c'est vraiment comme si ça avait été arrangé avec le gars des vues depuis le début pour arriver à un résultat. Donc, c'est comme s'il y avait du «forcing», entre guillemets, qui avait été fait pour qu'il y ait un projet de PPP qui se réalise, peu importe le coût, peu importe le prix pour les contribuables. Et moi, ce qui m'a inquiétée beaucoup, c'est de vous entendre, M. Meunier, dire que ça a été fait avec diligence en fonction de l'intérêt public et en respectant les règles de l'art. Je pense que c'est exactement ce que vient contredire le rapport du Vérificateur général, et moi, j'espère, j'espère que... Ces affirmations-là que vous avez faites, ça m'inquiète parce que c'est comme si vous passiez l'éponge et vous justifiez des manquements aussi flagrants. Et il ne faudrait pas en avoir d'autres dans le futur parce que ça nous coûte de l'argent.

On l'a dit, depuis un certain temps que, du côté du MTQ, sur un ensemble de dossiers de construction — il y a eu la commission Charbonneau, etc. — il y a eu un manque d'expertise, et là je pense que, dans ce dossier-là, on voit également un manque d'expertise qui se reflète du côté d'un manque d'analyse des différentes hypothèses, d'un manque de rigueur. Ce n'est pas parce qu'une entreprise privée vous propose une méthodologie ou fait une analyse qu'il faut que vous preniez ça les yeux fermés, sans questionner et sans valider ces analyses-là.

Donc, j'espère vraiment qu'il va y avoir un changement d'attitude, tant du côté de la société des infrastructures que du côté du MTQ, pour nous assurer que, dans le futur, nos deniers publics vont être bien gérés. C'est important, c'est notre argent au niveau des contribuables. Et moi, je pense que ce dossier-là est un dossier vraiment qui illustre des manquements extrêmement importants.

Donc, sur une autre note — ça, c'est pour...

Le Président (M. Gaudreault) : En vous disant qu'il reste à peine une minute, si vous voulez une réponse des invités.

Mme Ouellet : Une minute. C'est ça. Sur une autre note...

Des voix : ...

Mme Ouellet : Bien, on a eu déjà plusieurs réponses pendant l'audience, là, où vous nous parliez de méthodologie.

Mais, sur une autre note, pour le futur, comme il va y avoir de futures haltes routières qui vont être construites — et vous savez notre intérêt pour l'électrification des transports — je me demandais si vous aviez prévu d'installer des bornes électriques dans chacune des haltes routières et si ça fera partie de vos critères d'appel d'offres?

Le Président (M. Gaudreault) : En 30 secondes ou à peu près.

M. Meunier (Luc) : Écoutez, en complément à vos propos, juste pour rectifier un petit peu le tir... C'est important, la compréhension mutuelle dans une communication comme à la Commission de l'administration publique. Je me rappelle d'ailleurs d'une époque, lorsqu'on l'a instaurée, qui était pour entamer un dialogue constructif. Ce que j'ai dit, et je le précise, c'est que le processus d'approvisionnement avait été fait selon les règles. Et je n'ai pas de misère à le dire, que le processus d'approvisionnement... Ce que soulève le Vérificateur général, c'est que les analyses ensuite du comité de sélection ont été peut-être, je dirais, non faites dans les règles de l'art telles que connues aujourd'hui. Mais le processus d'approvisionnement, avec l'appel de qualification, l'appel de propositions, un vérificateur de processus au long du projet, a été fait. Et soyez assurés que j'ai très à cœur — et ça fait 30 ans — les deniers publics des contribuables et l'intérêt public. Vous voyez? Parfaitement d'accord.

Et j'abonde dans plusieurs des recommandations du vérificateur, sinon toutes. Mais le processus, soyez assurés qu'il a été intègre et bien mené.

Le Président (M. Gaudreault) : Merci. Merci beaucoup, M. Meunier. Écoutez, c'est ce qui met fin à nos échanges à ce stade-ci avec les gens du ministère, et du Vérificateur général, et de la SQI.

Alors, juste le temps que vous ramassiez vos choses, parce que nous, on continue en séance de travail, mais on va aller vous saluer, évidemment. Alors, merci beaucoup.

J'ajourne les travaux quelques minutes.

(Fin de la séance à 18 heures)