



CFP - 008M  
C.P. - P.L. 32  
Infrastructures publiques et  
grands projets

**Consultation sur le projet de loi favorisant la  
gestion rigoureuse des infrastructures  
publiques et des grands projets**

**Mémoire présenté à :  
La Commission des finances  
publiques**

Par

**L'Association professionnelle  
des ingénieurs du gouvernement  
du Québec**

15 novembre 2007



## Projet de Loi 32

# Loi favorisant la gestion rigoureuse des infrastructures publiques et des grands projets

**Mémoire déposé à la Commission  
des finances publiques**

par l'Association professionnelle des ingénieurs  
du gouvernement du Québec

Québec, le 15 novembre 2007

## **L'ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES INGÉNIEURS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (APIGQ)**

L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) représente les ingénieurs membres du personnel de la Fonction publique qui exercent leur profession d'ingénieur dans un ministère ou un organisme. Ces 1100 ingénieurs œuvrent dans plus de 25 ministères et organismes du gouvernement du Québec. L'Association a pour mission l'étude, la défense et le développement des intérêts économiques, sociaux et moraux de ses membres.

Les principes fondamentaux qui guident toutes les actions de l'Association sont la crédibilité, l'efficacité et la transparence. L'Association promeut les valeurs morales et professionnelles de compétence, d'éthique, de responsabilité et d'engagement social.

Le mandat de l'Association est de veiller à fournir à ses membres le support nécessaire pour qu'ils puissent exercer leur profession dans les conditions respectant le sens de la Loi sur les ingénieurs et son Code de déontologie, et ce, pour la plus grande protection du public et des travailleurs. Les membres de l'Association sont donc à la fois membres de l'Ordre des ingénieurs et membres de l'Association. Ils sont inscrits au Tableau de l'Ordre, c'est-à-dire qu'ils sont formés et qualifiés selon les critères exigés par l'Ordre, et ils sont fonctionnaires de l'État, c'est-à-dire régis par la Loi sur la fonction publique. Ces ingénieurs de l'État exercent dans les domaines du bâtiment et des travaux publics, des transports, de l'environnement, de la santé et de la sécurité du travail, de l'agriculture et des ressources naturelles, de la technologie, de la sécurité publique et dans plusieurs autres domaines connexes. Ils sont ingénieurs civils, ingénieurs miniers, ingénieurs en télécommunications, en mécanique, en métallurgie, etc.

Ils ont pour tâches de donner des avis techniques et professionnels, de réaliser des études et des devis, de concevoir et de préparer des plans, d'élaborer et de superviser des inspections, de développer des normes techniques et de sécurité, d'évaluer des impacts, de concevoir de nouveaux systèmes ou procédés, de vérifier la capacité des ouvrages, d'évaluer des performances, de fournir des expertises-conseil.

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
LA RIGUEUR.....	4
LA TRANSPARENCE.....	7
RÉPARTITION ADÉQUATE DES INVESTISSEMENTS.....	7
PLANIFICATION RIGOUREUSE DES GRANDS PROJETS .....	9
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	11

## INTRODUCTION

L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) se réjouit que le Gouvernement donne suite enfin à ses demandes. En effet, depuis près de 20 ans, l'APIGQ demande de mettre fin au sous-financement dans le domaine de la réfection des infrastructures routières. Dommage qu'il eut fallu des morts pour que le Gouvernement décide de cesser de négliger l'entretien de ces infrastructures.

L'APIGQ a pris connaissance du projet de loi 32. Elle est en accord avec la problématique exposée mais se questionne sur l'à-propos du remède législatif proposé.

Sommairement nous retenons de ce projet de loi les thèmes rigueur, transparence, répartition adéquate et planification. Nous traiterons donc dans ce mémoire de ces quatre sujets.

## LA RIGUEUR

Le Gouvernement veut, et nous sommes d'accord, plus de rigueur dans la gestion des infrastructures. Le Gouvernement semble prêter à l'Agence des partenariats public-privé (Agence) une beaucoup plus grande capacité de rigueur qu'aux organismes publics.

D'entrée de jeu, nous sommes d'avis que l'obligation faite aux administrateurs d'organismes publics de recourir aux services de l'Agence va à l'encontre de l'objectif de responsabilisation voulu par la Loi sur l'administration publique<sup>1</sup> et la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État<sup>2</sup>.

Au fait, qu'en est-il de la rigueur que l'on prête à cette Agence?

Le 8 octobre 2004, la présidente du Conseil du trésor, sans doute à partir des informations que lui en avait données l'Agence, affirmait dans le journal La Presse que « l'entrepreneur qui a fait le pont de la Confédération, à l'Île-du-Prince-Édouard, a dépassé de 200 millions de dollars son budget, un excédent qu'il a dû assumer ».

Une perte de 200 M\$ sur un projet de l'ordre du milliard et un promoteur encore en affaires après une telle perte, cela nous apparaissait suspect. C'est pourquoi, le 11 novembre 2004, lors de la présentation de notre mémoire sur le projet de loi créant l'Agence nous avons, en vain, interpellé à trois reprises la ministre pour connaître ses sources d'information.

Deux ans plus tard, 100 M\$ disparaissent. En effet, le 22 août 2006, dans le journal Le Soleil, le président de l'Agence, M. Pierre Lefebvre, affirmait avec toute la rigueur qu'on lui connaît que le promoteur avait perdu 100 M\$ dans le projet.

Le 24 octobre 2006<sup>3</sup>, l'Agence nous confirmait que son président ne disposait d'aucune donnée pour appuyer ses prétentions. Quelle rigueur!

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. A-6.01, art. 1

<sup>2</sup> L.R.Q., c. G-1.02, art. 1

<sup>3</sup> Agence, correspondance, 24 octobre 2006

Prenons un autre exemple : le parachèvement de l'autoroute 25 en mode PPP. Le 22 décembre 2005, l'appel de qualification privilégie une structure tarifaire en « dollars 2004 »<sup>4</sup>. À titre d'exemple, un automobiliste paierait 1,50 \$ en heure de pointe. 18 mois plus tard, soit le 20 juillet 2006, l'Appel de propositions présente la même structure tarifaire mais en « dollars 2002 »<sup>5</sup>. En d'autres mots, on vient d'é luder 5 % d'augmentation soit une augmentation de plus de 15 M\$ en péage.

Le 24 septembre 2007, malgré la rigoureuse grille tarifaire préparée par l'Agence, le Gouvernement signe une entente historique avec le partenaire privé qui prévoit que le paiement « pour un automobiliste à l'heure de pointe serait de 2,40 \$... en 2011. »<sup>6</sup>

En d'autres mots, une augmentation de plus de 60 M\$ pour les utilisateurs.

Par ailleurs, selon le site internet du MTQ, « les coûts de réalisation pour l'ensemble du projet sont estimés à près de 400 millions de dollars. Ces coûts comprennent l'ensemble des travaux liés au parachèvement, soit la portion réalisée selon l'approche conventionnelle (53 M\$<sup>7</sup>) et celle qui sera réalisée en PPP. »

Dans La Presse du 10 juin 2007, la ministre des Transports, Mme Julie Boulet, affirmait que le mode PPP générerait des « économies d'un minimum de 100 millions ».

Trois mois plus tard, soit le 24 septembre, les économies font plus que doubler alors que le projet est toujours évalué à 347 M\$. La ministre des Transports déclare que l'entente de PPP « représente pour le gouvernement une économie de 226 millions de dollars en valeur actuelle sur 35 ans ».<sup>8</sup>

On le voit, la ministre ne parle pas d'économie de réalisation mais d'économie pour le Gouvernement. Alors comparons le mode traditionnel au mode PPP.

---

<sup>4</sup> Appel de qualification, Parachèvement de l'autoroute 25, 22 décembre 2005, p.16

<sup>5</sup> Appel de propositions, Parachèvement de l'autoroute 25, 30 janvier 2007, p. 25

<sup>6</sup> MTQ, Communiqué de presse, 24 septembre 2007, Parachèvement de l'autoroute 25 en mode PPP : Entente historique qui représente une économie de 226 millions \$

<sup>7</sup> Le Devoir, 31 octobre 2007.

<sup>8</sup> MTQ, Communiqué de presse, 24 septembre 2007, Parachèvement de l'autoroute 25 en mode PPP : Entente historique qui représente une économie de 226 millions \$

Les coûts de construction et d'entretien sont à toutes fins pratiques les mêmes. Par contre, les coûts de financement et les frais juridiques sont définitivement plus élevés en mode PPP. Enfin, le Gouvernement aura à verser une prime de risque et un profit, alors qu'en mode traditionnel, ces coûts seraient nuls. Comment peut-on conclure à un coût moindre de 226 M\$ en mode PPP ? Au fait, l'économie dont la ministre du MTQ parlait le 24 septembre dernier serait-il le péage, péage qu'en mode conventionnel personne n'aurait à payer?

Franchement, peut-on croire que l'Agence ait pu rouler à ce point des entreprises de renommée nationale et internationale?

De tout ce qui précède, comment peut-on conclure que l'Agence des PPP soit synonyme de rigueur?

Comment peut-on conclure que le mode de réalisation qui génère des coûts additionnels en termes d'ingénierie, de frais juridiques, de financement, de prime de risque et de profits est plus avantageux pour le payeur de taxes?

Nous sommes d'avis qu'il faut simplement plus de rigueur dans la réalisation des projets. Le cheminement ministériel de réalisation de projets routiers du MTQ est un exemple de rigueur à suivre<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> MTQ, Cheminement ministériel de réalisation de projets routiers

## LA TRANSPARENCE

Quelles sont les dispositions de ce projet de Loi qui amènent plus de transparence? Modifie-t-on la loi communément appelée Loi sur l'accès à l'information? Donne-t-on plus de pouvoir au Directeur général des élections pour contrer le système Tecsuit mis en lumière dans le journal Le Soleil du 2 novembre 2007? (Au fait est-ce pour cette raison que l'industrie du génie-conseil de porte si bien au Québec?) Modifie-t-on la loi sur les PPP pour interdire les relations d'affaires entre les firmes de génie-conseil qui soumissionnent et celles qui représentent le Gouvernement? Le Gouvernement rend-il accessible en ligne tous les contrats de ses fournisseurs?

La réponse est non à toutes ces questions.

Alors que soient supprimés de l'article 1 du projet de loi les mots « de manière transparente ».

## RÉPARTITION ADÉQUATE DES INVESTISSEMENTS

Le Québec est lourdement endetté, nous le savons. Il y a tout lieu de croire que les sommes d'argent versées au Fonds des générations ne suffiront pas à pallier les montants qui seront empruntés dans le cadre de la mise à niveau des infrastructures publiques. En d'autres mots nous endetterons encore davantage nos enfants et nos petits-enfants.

Fort de ce constat, l'Association met un bémol sur les projets de développement routier. La sécurité routière est un motif incontournable lorsqu'il est réel. Nous ne souhaitons pas que d'ex-ministres aient à avouer une erreur, comme l'a fait dernièrement l'ex-ministre Guy Chevrette dans le cas de la Côte des Éboulements<sup>10</sup> alors qu'il n'avait pas suivi les recommandations de l'Association<sup>11</sup> qui étaient, elles, basées sur des critères de génie routier.

---

<sup>10</sup> Le Soleil, 6 octobre 2007

<sup>11</sup> La Presse, 23 mai 1998

Avec ses dernières annonces, le Gouvernement dit privilégier la règle du 80-20, soit 80 % en conservation d'infrastructures et 20 % en développement<sup>12</sup>. Le terme « développement » n'est pas défini et le terme « adéquat » n'est pas balisé, ce qui laisse une trop grande marge de manœuvre dans l'application future de la Loi.

À titre d'exemple d'imprécision du terme « développement », la route 175 devient une autoroute. Ces travaux ne sont pas, pour le Gouvernement, du développement. Nous sommes d'avis contraire. La Presse du 20 octobre dernier partage aussi notre interprétation.

Voici un exemple de ce qu'entraîne l'absence de balisage du terme « adéquat » - le tronçon de route St-Donat – Lac Supérieur. Pour le ministre des Transports de l'époque, M. Guy Chevrette, il s'agissait d'« un lien routier vital<sup>13</sup> », alors qu'aujourd'hui un volume de circulation d'environ 200 véhicules par jour fait dire au maire de Lac-Supérieur « que c'est l'une des plus belles pistes cyclables au Québec<sup>14</sup> ». Encore là, l'APIGQ<sup>15</sup> avait raison de s'y opposer.

Que l'on ait raison ou non, on constate que le projet de Loi laisse place à l'arbitraire qui affectera la rigueur même de la mise en œuvre de la Loi.

Au Québec, rappelons-le, près d'une structure sur deux est en mauvais état et près de 37 % des 30 000 km de route que compte le réseau routier québécois est aussi en mauvais état<sup>16</sup>, soit près de 11 000 km de route. C'est 44 fois la distance entre Montréal et Québec.

Il faut savoir que les 450 M\$ prévus à l'exercice 2007-2008 pour la conservation des routes ne permettront d'ajouter que 250 km de route en bon état,<sup>17</sup> soit moins de 1 % du réseau routier. On le voit, un Gouvernement rigoureux n'a pas le droit de gaspiller l'argent de nos enfants.

---

<sup>12</sup> Plan québécois des infrastructures, 11 octobre 2007, p. 7

<sup>13</sup> La Presse, 25 juillet 2000

<sup>14</sup> Réseau Canoë, 11 novembre 2007

<sup>15</sup> La Presse, 30 juillet 2000

<sup>16</sup> MTQ, Rapport annuel de gestion 2006-2007, p. 37

<sup>17</sup> MTQ, Communiqué de presse, 24 janvier 2007, Des investissements record de 7,9 milliards de dollars sur le réseau routier du Québec d'ici 2011

En terminant, comme l'a dit à trois reprises un ingénieur du MTQ devant la Commission Johnson, « les besoins sont immenses et les ressources limitées ». À titre d'exemple, en 2003-2004 la région administrative de Laval n'avait à sa disposition que 10 mille dollars<sup>18</sup> pour la conservation de ses 90 structures, dont celle du viaduc de la Concorde.

Il est curieux que la Commission Johnson, contrairement à la Commission d'enquête sur Walkerton qui, rappelons-le, était présidée par un juge, ne se soit pas intéressée à l'épineux et hautement stratégique sujet du financement.

Les choix budgétaires étant avant tout politiques, la Commission ontarienne a amené à la barre un premier ministre et deux ministres. En aurait-il été de même si la commission ontarienne avait été présidée par un ex-premier ministre?

## **PLANIFICATION RIGOUREUSE DES GRANDS PROJETS**

La planification rigoureuse passerait-elle par les PPP. En dehors de ce mode contractuel point de salut!

Le recours aux PPP semble être, pour le Gouvernement, la figure de proue de sa gouvernance. Dès lors, il faut les encourager, les susciter à tout prix, à n'importe quel prix!

Pourtant, il nous semble bien qu'il n'y ait pas moins de talents dans le secteur public et de capacité à réaliser avec rigueur, discipline et transparence les travaux, et ce, pour que nos routes soient en aussi bon état que celles de nos voisins.

Par contre, il y a un élément en moins : la capacité de réalisation qui, elle, se réduit d'une année à l'autre. En effet, la politique de réduction des effectifs du Gouvernement qui n'est en aucune façon une politique de réduction des coûts, limite le pouvoir de l'appareil public à fournir aux citoyens les services de qualité pour lesquels ils paient et

---

<sup>18</sup> MTQ, Site internet, FCARR 2003-2004

chèrement. Et la politique de rémunération du Gouvernement handicape lourdement sa capacité d'attraction et de rétention des compétences.

Alors, pourquoi privilégier une approche qui fait tant appel aux talents du privé plutôt que de développer ou renforcer les capacités actuelles de l'appareil public?

Il est temps de penser à faire mieux dans l'État plutôt que de rechercher à faire moins. Le moment ne serait-il pas venu de faire une percée en ce sens?

Pourquoi une politique utilisateur-payeur est-elle acceptable pour les citoyens et bonne pour l'entreprise privée et ne le serait pas pour l'État? Nous croyons que d'autres avenues devraient aussi être explorées afin de donner à la fonction publique la marge de manœuvre lui permettant d'être plus performante, tel que l'exige d'ailleurs la Loi sur l'administration publique.

## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Tel que nous le disions en introduction, nous sommes d'accord avec l'objectif du Gouvernement de résorber le déficit d'entretien des infrastructures. Compte tenu de l'état du réseau routier et des sommes colossales à investir, la question d'équité intergénérationnelle se pose. Nous doutons, compte tenu des perspectives à long terme, que le Fonds des générations soit suffisant pour assurer cette équité.

La surchauffe dans l'industrie de la construction et la pénurie de main d'œuvre dans ce domaine, notamment chez les ingénieurs civils, sont aussi à prendre en compte. Et, que dire de la sécurité des usagers.

Dans une perspective de développement et d'aménagement durables, la question environnementale ne peut être évitée. Le parc routier a doublé ces 20 dernières années<sup>19</sup>. Le Québec a-t-il les moyens de développer continuellement son réseau routier en fonction de l'étalement urbain et au détriment de l'entretien du réseau existant encore essentiel? En d'autres mots, nous doutons que le Québec ait les moyens d'investir à la fois dans « l'asphalte de développement » et dans le transport en commun.

Nous recommandons au Gouvernement qu'il cesse d'abdiquer ses responsabilités et qu'il mette en place une politique « utilisateur-payeur » dans le secteur routier dont les revenus seront rigoureusement affectés à la conservation des chaussées et des structures. De plus, une politique musclée favorisant le transport en commun devrait y être associée.

---

<sup>19</sup> <http://www.assnat.qc.ca/fra/conf-presse/2006%5C061116MD.htm>



# Présentation visuelle

**Consultation sur le projet de loi favorisant la  
gestion rigoureuse des infrastructures  
publiques et des grands projets**

**Mémoire présenté à :  
La Commission des finances  
publiques**

Par

**L'Association professionnelle  
des ingénieurs du gouvernement  
du Québec**

15 novembre 2007



## Présentation visuelle

Consultation sur le projet de loi favorisant la gestion rigoureuse des infrastructures publiques et des grands projets

Mémoire présenté à :  
Commission des finances publiques

Par

L'Association professionnelle  
des ingénieurs du gouvernement  
du Québec

15 novembre 2007

---

---

---

---

---

---

---

---



## PLAN DE PRÉSENTATION

1. Rigueur
2. Transparence
3. Répartition adéquate
4. Planification
5. Conclusions et recommandations

---

---

---

---

---

---

---

---



## RIGUEUR

Aussi, avec les PPP, les projets sont exécutés dans les délais prévus et, surtout, à l'intérieur des budgets alloués. Par exemple, l'entrepreneur qui a fait le pont de la Confédération, à l'Île-du-Prince-Édouard, a dépassé de 200 millions de dollars son budget, un excédent qu'il a dû assumer.

---

---

---

---

---

---

---

---



## RIGUEUR

Il cite deux cas connus où le secteur privé a absorbé les pertes. « Le pont de la Confédération a eu des dépassements de coûts de 100 millions \$, mais le gouvernement fédéral n'a pas dépensé un sou de plus; rappelle le président de l'Agence. En Europe, le tunnel sous la Manche est en difficulté financière depuis 10 ans; mais les gouvernements britannique ou français n'ont pas eu à investir un sou. »

---

---

---

---

---

---

---

---



## TRANSPARENCE

Nous faisons suite à votre demande du 4 octobre courant. Par cette lettre, vous nous demandez, en vertu de l'article 9 de la Loi sur l'accès, de vous faire connaître :

- les références utilisées par monsieur Pierre Lefebvre dans son texte relatif aux coûts de réalisation du projet du Pont de la Confédération.

Les véritables chiffres n'ayant jamais été divulgués publiquement à notre connaissance. Il s'agit d'un projet d'environ un milliard de dollars et les informations

---

---

---

---

---

---

---

---



## RIGUEUR



Appel de qualification



pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une portion des services de transport de l'Autosole 25 dans la région métropolitaine de Montréal

---

---

---

---

---

---

---

---



# RIGUEUR

## 22 décembre 2005

pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien et sans limite de personnellement de l'Autosoute 25 dans la région métropolitaine de Montréal

---

---

---


---

---

---

---

---



# APPEL DE QUALIFICATION

## 22 décembre 2005

	Période		
	Points AM et PM	Hors-pointe Jour	Hors-pointe Nuit
Automobiles	1.50 \$	1.00 \$	0.50 \$
Camions légers	3.00 \$	2.00 \$	1.00 \$
Camions lourds	6.00 \$	4.00 \$	2.00 \$

(en dollars 2004)

Appel de qualification – page 16

---

---

---


---

---

---

---

---



# RIGUEUR

Volume 1 Directives aux candidats qualifiés

## Appel de propositions

pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du parc métropolitain de l'Autosoute 25 dans la région métropolitaine de Montréal

---

---

---

---

---

---

---

---

**RIGUEUR**

Volume 1 Directives aux candidats qualifiés

**20 juillet 2006**

pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du franchissement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal

---

---

---

---

---

---

---

---

**APPEL DE PROPOSITIONS**  
**20 juillet 2006**

	Période		
	Pointe AM et PM	Hors pointe Jour (en dollars 2002)	Hors pointe Nuit
Véhicules des particuliers	1,50 \$	1,00 \$	0,50 \$
Camions réguliers (2-4 essieux)	3,00 \$	2,00 \$	1,00 \$
Camions lourds (plus de 4 essieux)	6,00 \$	4,00 \$	2,00 \$

**APPEL DE PROPOSITIONS – PAGE 24**

---

---

---

---

---

---

---

---

**APPEL DE PROPOSITIONS**  
**20 juillet 2006**

**+5%**

	Période		
	Pointe AM et PM	Hors pointe Jour (en dollars 2002)	Hors pointe Nuit
Véhicules des particuliers	1,50 \$	1,00 \$	0,50 \$
Camions réguliers (2-4 essieux)	3,00 \$	2,00 \$	1,00 \$
Camions lourds (plus de 4 essieux)	6,00 \$	4,00 \$	2,00 \$

**APPEL DE PROPOSITIONS – PAGE 24**

---

---

---

---

---

---

---

---



## RIGUEUR

Lors de l'appel de proposition (20 juillet 2006) le péage est à 1,50 \$ en dollars 2002

Un an plus tard, il est rendu à 2,40 \$ en dollars 2011

Une petite différence de plus de 60 M\$ en dollars 2007 pour les utilisateurs

---

---

---

---

---

---

---

---



## RIGUEUR

**Les économies d'un minimum de 100 millions reflétées par la proposition de Concession A25 et sa conformité aux normes environnementales ont été déterminantes dans la décision, ont précisé les ministres Boulet et Courchesne.**

Mais les deux femmes n'ont

---

---

---

---

---

---

---

---



## RIGUEUR Communiqué

24 septembre 2007

L'entente que nous signons aujourd'hui avec Concession A25, S.E.C. est historique car il s'agit du premier partenariat public-privé conclu au Québec pour un projet d'infrastructure routière. Cette entente fait suite à un processus de sélection rigoureux mené par le ministère des Transports et Partenariats public-privé Québec. **Elle représente pour le gouvernement une économie de 226 millions de dollars en valeur actuelle sur 35 ans** par rapport au mode de réalisation conventionnel et permettra aux citoyens de la région de Laval et de Montréal de profiter de la nouvelle infrastructure deux ans plus tôt», a déclaré la ministre Boulet.

---

---

---

---

---

---

---

---



### COMPARAISON DES MODES DE RÉALISATION

conventionnel		PPP
construction	≈	construction

---

---

---

---

---

---

---

---



### COMPARAISON DES MODES DE RÉALISATION

conventionnel		PPP
entretien	≈	entretien

---

---

---

---

---

---

---

---



### COMPARAISON DES MODES DE RÉALISATION

conventionnel		PPP
financement	<	financement

---

---

---


---

---

---

---

---

 **COMPARAISON DES MODES DE RÉALISATION**

conventionnel		PPP
financement	<	financement
frais juridiques	<	frais juridiques

---

---

---


---

---

---

---

---

 **COMPARAISON DES MODES DE RÉALISATION**

conventionnel		PPP
financement	<	financement
frais juridiques	<	frais juridiques
aucun	<	prime de risque

---

---

---


---

---

---

---

---

 **COMPARAISON DES MODES DE RÉALISATION**

conventionnel		PPP
financement	<	financement
frais juridiques	<	frais juridiques
aucun	<	Prime de risque
aucun	<	profits

---

---

---

---

---

---

---

---



## Résultat de l'équation

Mode conventionnel  
 + financement  
 + frais juridiques  
 + primes de risque  
 + profits



-226 M\$

---

---

---

---

---

---

---

---



## Résultat de l'équation

Devons-nous comprendre que les économies annoncées sont le résultat de la tarification des usagers ?

---

---

---

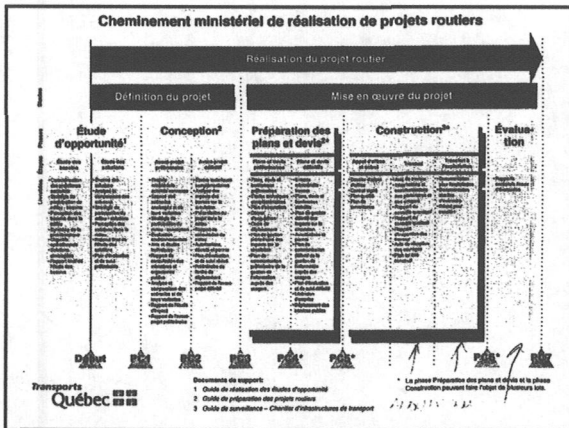
---

---

---

---

---




---

---

---

---

---

---

---

---



## TRANSPARENCE

- « La présente loi a pour objectif de s'assurer que les investissements ...soient faits ...de manière transparente ... »

---

---

---

---

---

---

---



## TRANSPARENCE

En quoi le projet de loi 32 favorise-t-il la transparence ?

- Modification sur la Loi d'accès à l'information ?
- Plus de pouvoir au DGE (ex. Tecsalt) ?
- Modification de la Loi sur les PPP pour éviter les conflits d'intérêt ?
- Divulcation des contrats avec ses fournisseurs ?

---

---

---

---

---

---

---



## TRANSPARENCE

Comme la réponse est non, l'APIGQ propose de retirer du projet de loi les mots « de manière transparente »

---

---

---

---

---

---

---



## RÉPARTITION ADÉQUATE

- « La présente loi a pour objectif de s'assurer... qu'il y ait une répartition adéquate de ces investissements entre ceux relatifs à l'entretien des infrastructures et ceux relatifs à leur développement. »

---

---

---

---

---

---

---

---



## RÉPARTITION ADÉQUATE

Deux mots méritent notre attention

- Développement
- Adéquate

---

---

---

---

---

---

---

---



## RÉPARTITION ADÉQUATE

Qu'est-ce que le « développement » ?

- La conversion d'une route en autoroute ?
- Pour le MTQ, c'est de l'amélioration
- Pour l'APIGQ et La Presse, c'est du développement

---

---

---

---

---

---

---

---



## RÉPARTITION ADÉQUATE

Le développement économique

- Rappelons-nous que la construction de la route de St-Donat, avec les 200 véhicules par jour qui y circulent, avait été justifiée par le développement économique

---

---

---

---

---

---

---

---



## RÉPARTITION ADÉQUATE

- Peu importe qui a raison
- Une application rigoureuse de la loi exige que l'on définisse ce que l'on entend par « développement »
- Comment pourrions-nous juger d'une répartition adéquate sans cela ?

---

---

---

---

---

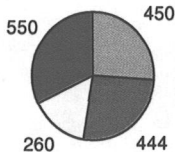
---

---

---



## INVESTISSEMENTS MTQ 2007-2008



- conservation chaussées
- conservation structures
- amélioration réseau routier
- développement

---

---

---

---

---

---

---

---



## Planification

- « Le projet de loi a aussi pour objectif de favoriser une planification et un suivi rigoureux de grands projets d'infrastructures... »

---

---

---

---

---

---

---

---



## Planification

- Une planification rigoureuse doit-elle obligatoirement passer par les PPP ?
- Pourtant, il nous semble qu'il n'y ait pas moins de talent, de rigueur, de discipline et de transparence dans la fonction publique québécoise
- Il y a un élément en moins:
- La capacité de réalisation qui se réduit d'année en année occasionnée par la politique de réduction de l'effectifs et celle de la rémunération

---

---

---

---

---

---

---

---



## Planification

- Il est encore temps de penser à faire mieux dans l'État
- Pourquoi une politique « utilisateur-payeur » est-elle bonne pour l'entreprise privée et ne le serait pas pour l'État ?

---

---

---

---

---

---

---

---



## Planification

- Ne serait-il pas temps de donner à la fonction publique la marge de manœuvre pour qu'elle puisse démontrer qu'elle peut être aussi, sinon plus performante ?
- La Loi sur l'administration publique n'a-t-elle pas été votée pour atteindre cet objectif ?

---

---

---

---

---

---

---



## CONCLUSION

L'APIGQ souscrit entièrement l'objectif du Gouvernement de résorber le déficit des infrastructures

---

---

---

---

---

---

---



## CONCLUSION

Compte tenu des sommes colossales à investir pour remettre le réseau routier en état, l'APIGQ doute que le Fonds des générations soit suffisant pour répondre à un problème d'équité intergénérationnelle

---

---

---

---

---

---

---



## CONCLUSION

L'APIGQ souhaite que le Gouvernement prenne en considération, dans le choix des modes d'intervention, la surchauffe dans l'industrie de la construction et la pénurie de main d'œuvre qui ne peuvent qu'entraîner une surenchère

---

---

---

---

---

---

---



## CONCLUSION

L'APIGQ est d'accord avec le Gouvernement à l'effet qu'il faut centrer les interventions sur la sécurité des usagers en privilégiant le principe de précaution

---

---

---

---

---

---

---



## CONCLUSION

Dans une perspective de développement et d'aménagement durable, l'APIGQ souhaite que le Gouvernement prenne en compte la question environnementale dans les avenues de solutions qu'il choisira

---

---

---

---

---

---

---



## CONCLUSION

L'APIGQ rappelle que le parc autoroutier a doublé depuis 20 ans et elle considère que l'État n'a pas les moyens d'adapter continuellement son réseau routier à l'étalement urbain

L'APIGQ doute que le Québec puisse investir à la fois dans « l'asphalte de développement » et dans le transport en commun

---

---

---

---

---

---

---

---



## RECOMMANDATIONS

L'APIGQ recommande au Gouvernement de cesser d'abdiquer ses responsabilités

L'APIGQ recommande que le Gouvernement mette en place une véritable politique d'« utilisateur-payeur » dans le secteur routier dont les revenus seront rigoureusement affectés à la conservation des chaussées et des structures

---

---

---

---

---

---

---

---



## RECOMMANDATIONS

L'APIGQ recommande au Gouvernement d'y associer une politique musclée favorisant le transport en commun

---

---

---

---

---

---

---

---



Merci de votre attention



---

---

---

---

---

---

---