



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le vendredi 16 avril 2010 — Vol. 41 N° 56**

Interpellation: L'octroi de contrats au  
ministère des Transports du Québec

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

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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

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

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

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

**Commission permanente des transports et de l'environnement**

**Le vendredi 16 avril 2010 — Vol. 41 N° 56**

**Table des matières**

Exposé du sujet	
M. Stéphane Bergeron	1
Réponse de la ministre	
Mme Julie Boulet	2
Argumentation	4
M. Stéphane Bergeron	4
Mme Julie Boulet	5
M. Patrick Huot	6
M. Stéphane Bergeron	7
Mme Julie Boulet	8
M. Patrick Huot	8
M. Stéphane Bergeron	9
Mme Julie Boulet	10
M. Guy Ouellette	11
M. Etienne-Alexis Boucher	12
Mme Julie Boulet	12
M. Guy Ouellette	13
M. Stéphane Bergeron	14
Mme Julie Boulet	15
M. Guy Ouellette	16
Conclusions	17
Mme Julie Boulet	17
M. Stéphane Bergeron	18

Mme Danielle Doyer, présidente

Le vendredi 16 avril 2010 — Vol. 41 N° 56

### Interpellation: L'octroi de contrats au ministère des Transports du Québec

(Dix heures une minute)

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je déclare la séance ouverte. À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle le mandat de la commission. La commission est réunie afin de procéder à l'interpellation du député de Verchères à la ministre des Transports sur le sujet suivant: L'octroi de contrats au ministère des Transports du Québec.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**La Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. McKay (L'Assomption) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, je vous rappelle brièvement le déroulement de l'interpellation. Dans un premier temps, le député de Verchères aura un temps de parole de 10 minutes pour sa déclaration d'ouverture, suivi ensuite de la ministre, qui disposera d'un temps de parole équivalent. Par la suite, des périodes de cinq minutes seront allouées selon la séquence suivante: un député de l'opposition officielle, la ministre, un député du groupe formant le gouvernement. 25 minutes avant midi, j'accorderai un droit de parole de cinq minutes à un député du deuxième groupe d'opposition. Il n'y en aura pas, il n'est pas présent. Alors, j'accorderai...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** 20 minutes. Donc, ce sera 20 minutes avant. J'accorderai par la suite un 10 minutes de conclusion à la ministre, suivi d'un temps équivalent au député de Verchères.

Je précise que, si un intervenant n'utilise pas totalement son temps de parole de cinq ou 10 minutes, cela ne réduit pas pour autant la durée de l'interpellation. Enfin, je vous rappelle que le débat ne peut, à moins d'un consentement, dépasser midi. Mais, comme nous avons commencé deux minutes... bien, presque... On a commencé presque à temps. Alors, sur ce, M. le député de Verchères, vous avez la parole pour les 10 prochaines minutes.

#### Exposé du sujet

#### M. Stéphane Bergeron

**M. Bergeron:** Alors, merci, Mme la Présidente. D'abord, je tiens à saluer mes collègues qui, en ce beau vendredi encore ensoleillé, sont des nôtres aujourd'hui, mes collègues ministériels, mon collègue de Johnson, les gens du cabinet de la ministre, du ministère des Transports, les gens de l'équipe parlementaire du Parti québécois, vous-même, Mme la Présidente, et le personnel de l'Assemblée.

Je pense que le débat d'aujourd'hui revêt une certaine importance de par le fait que, depuis l'automne dernier, l'industrie de la construction en particulier... Mais là on voit que ça dépasse de loin simplement l'industrie de la construction, mais il y a des allégations, des soupçons de corruption, de collusion qui, potentiellement, coûtent très cher aux contribuables québécois, et il m'apparaissait donc très important, dans les circonstances, de faire en sorte que nous puissions passer un petit moment ensemble pour nous pencher plus à fond encore sur la question de l'attribution des contrats au ministère des Transports, puisqu'on le sait, et tout particulièrement compte tenu des décisions qui ont été prises par ce gouvernement de décupler les investissements au niveau des infrastructures routières, donc il y a des investissements majeurs qui sont faits par ce ministère. Et, si tant est qu'il y a véritablement collusion dans l'industrie de la construction, il y aura nécessairement des incidences financières importantes pour les contribuables québécois, et ça nécessite donc, effectivement, qu'on prenne un certain temps dans le contexte actuel pour en débattre.

Rappelons les faits, Mme la Présidente. Je pense que le tout a vu le jour avec l'émission *Enquête*, de Radio-Canada, qui faisait des révélations pour le moins inquiétantes par rapport à des contrats octroyés par le ministère des Transports. Les faits sont les suivants — du moins, ceux qui étaient évoqués dans l'émission *Enquête* — c'est qu'en février 2003 le ministre des Transports de l'époque, Serge Ménard, avait été informé du fait que des appels d'offres truqués avaient cours pour des contrats octroyés par le ministère des Transports du Québec. M. Ménard, dès lors, est intervenu immédiatement auprès de la Sûreté du Québec afin que celle-ci fasse enquête sur ces allégations. Presque sept ans plus tard, on ne sait toujours pas quels sont les résultats de ces enquêtes, et aucune accusation n'a encore été portée.

Quelques semaines plus tard, le Vérificateur général, dans un rapport qu'il rendait public, corroborait, pour ainsi dire, les soupçons qui pesaient quant à l'attribution des contrats au ministère des Transports parce que le Vérificateur général soulignait clairement des lacunes dans la gestion de l'attribution des contrats au ministère. Le fait est, Mme la Présidente, que, selon une étude réalisée en 2008 par Transports Canada sur le coût de réalisation de certaines infrastructures routières, il en coûterait au Québec beaucoup plus cher pour réaliser des infrastructures analogues que dans le reste du Canada. Bien sûr, la ministre va nous mettre en garde contre des comparatifs qui tiennent plus ou moins la route, mais, même dans les comparatifs qu'elle nous suggérait lorsqu'elle nous disait de prendre cette étude avec un certain nombre de pincettes, il y avait un écart important.

Bien sûr, le gouvernement va invoquer l'étude de l'UMQ. Or, les gens de l'UMQ réitèrent avec maints arguments qu'il ne s'agit pas d'une étude, mais d'une analyse qui est faite de l'étude de Transports Canada. Donc, on ne peut invoquer les documents présentés par l'UMQ comme étant une étude qui vient confirmer que ça ne coûte pas

plus cher, mais bien moins cher au Québec pour des infrastructures routières analogues. Au contraire, l'UMQ confirme que, pour les premières phases de construction, il en coûterait des sommes... une proportion beaucoup plus importante au Québec que dans le reste du Canada. C'est à se demander comment il se fait que, sur les deux dernières phases, on réussit non seulement à récupérer par rapport au reste du Canada, mais même à présenter un bilan qui soit, en bout de piste, beaucoup moins cher.

La situation est très grave, Mme la Présidente. Si tant est que les allégations sont vraies, c'est quelques milliards de dollars qui n'aboutiraient pas en travaux d'infrastructures au bénéfice des Québécoises et Québécois, mais qui aboutiraient dans les poches d'entrepreneurs véreux. Alors que ce gouvernement cherche désespérément des sommes dans les poches des contribuables québécois pour rééquilibrer son budget, je pense qu'il y a lieu de s'interroger très sérieusement sur les coûts qui découlent de cette situation de collusion dans l'industrie de la construction et qui permettrait certainement au gouvernement de récupérer des sommes importantes.

On a vu le ministère refuser de déposer le rapport interne de 2004 qui faisait état d'octroi de contrats douteux et on se demande toujours, dans un souci de transparence, pourquoi le gouvernement refuse toujours de déposer ce rapport interne. On se demande également pourquoi le gouvernement refuse toujours de tenir une commission d'enquête sur l'industrie de la construction malgré ce que réclame la population du Québec.

Et ici, Mme la Présidente, c'est assez fascinant de voir que l'argument qui était invoqué par le gouvernement l'automne dernier pour nous dire qu'il ne voulait pas tenir de commission d'enquête sur l'industrie de la construction, c'est que celle-ci ne pourrait débiter avant 2010, celle-ci ne pourrait débiter avant 2010. Or, Mme la Présidente, nous sommes en avril 2010, et, si on avait décrété une commission d'enquête, celle-ci serait déjà à l'oeuvre au moment où on se parle. Or, on a réalisé cette semaine que c'était de la simple procrastination de la part du gouvernement, puisqu'en l'espace de 24 heures, en l'espace de 24 heures, ils auront réussi à mettre en place une commission d'enquête très, très, très limitée sur la nomination des juges au Québec, trouver un commissaire, faire en sorte de définir un mandat et de permettre de lancer les travaux de cette commission. Alors, Mme la Présidente, il y a de la mauvaise foi, si je peux me permettre l'expression, du côté du gouvernement parce que, manifestement, il y a une volonté de ne pas tenir cette commission d'enquête de la part du gouvernement.

● (10 h 10) ●

Et, dans ce contexte-là, Mme la Présidente, on a vu le ministère s'agiter, gigoter, faire plein de trucs ici et là en posant des gestes pour patcher les situations alors qu'on n'a même pas véritablement un portrait de l'état de la situation. Mme la Présidente, moi, je me dis qu'un médecin ne va pas prescrire une médication sans avoir une idée précise de l'état du patient, sans avoir fait un diagnostic complet du patient. Or, sans avoir fait le moindre diagnostic, on s'est mis à patcher, on s'est mis à mettre en place des petites mesures ici et là, hein, et il y a lieu de s'interroger sur l'opportunité des mesures qui ont été mises en place par le gouvernement et de la détermination dont a fait preuve le ministre à vouloir régler le problème alors même que cette même ministre, il y a de cela pas si longtemps, en

2008, sur la question des portes tournantes, c'est-à-dire cette situation par laquelle des hauts fonctionnaires du ministère prenaient leur retraite et se retrouvaient inopinément dans des firmes d'ingénieurs qui travaillent très étroitement avec le ministère des Transports, en 2008, elle s'était dit outrée de cette situation-là et avait dit qu'il fallait absolument poser des gestes.

Alors, on a eu plusieurs cas de hauts fonctionnaires qui traversaient la clôture dans l'entreprise privée et qui ont défrayé la manchette. On pense, par exemple, à André Bossé chez Genivar, Gregory Hinse chez Roche, Yvon Tourigny chez BPR, Henri Desmeules chez CIMA+. Et, à ce moment-là, la ministre avait dit qu'il fallait absolument poser des gestes énergiques pour faire en sorte de mettre un terme à cette situation. Or, on réalise, Mme la Présidente, que tel n'est pas tout à fait le cas. En fait, lorsque la Commission de l'administration publique, en janvier dernier, a eu l'occasion de se pencher sur cette question, on nous a répondu, du côté du gouvernement, qu'on est en train d'y réfléchir. Ça fait... 2008 de cela, Mme la Présidente, 2008, mais on est encore en train d'y réfléchir, on voudrait essayer de voir comment on pourrait régler le problème. Alors, c'est pour le moins préoccupant.

Et on comprend que, dans le contexte où les choses ont été un petit peu difficiles au cours des derniers mois, la ministre ait pu dire qu'elle était un petit peu tannée. Dans *Le Nouvelliste*, l'édition du 6, 7 février dernier, elle nous disait qu'elle s'attendait, au prochain remaniement, qui pourrait avoir lieu au printemps, que le premier ministre lui confie un nouveau mandat. «Ça fait six ans que je suis aux Transports, j'en ai fait le tour», qu'elle nous disait. Elle évoquait d'ailleurs dès 2007 son départ.

C'est donc dire que, Mme la Présidente, on pourrait se demander pourquoi le gouvernement a été si peu proactif pour essayer de régler le problème des portes tournantes de ses hauts fonctionnaires qui se ramassent dans les compagnies de construction, dans les compagnies d'ingénieurs, les firmes d'ingénieurs. Peut-être, la ministre se ménage-t-elle une piste d'atterrissage pour le moment où elle aura finalement décidé de tirer sa révérence. On a déjà vu ça avec le ministre Couillard, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. le député de Verchères. Je cède maintenant la parole à la ministre pour une période de 10 minutes. Mme la ministre.

## Réponse de la ministre

### Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, permettez-moi, Mme la Présidente, premièrement, de vous saluer, de vous remercier d'être ici pour ces travaux à l'Assemblée nationale, saluer également le parti d'opposition ainsi que son équipe, le critique en transports ainsi que son équipe.

Mais vous me permettez, Mme la Présidente, de saluer également les gens qui sont avec moi. Alors, j'ai trois sous-ministres: alors, M. Jacques Gagnon, Anne-Marie Leclerc et M. André Caron, trois sous-ministres adjoints au ministère des Transports qui pourront nous donner, même s'ils n'ont pas le droit de parole, pourront nous donner certaines réponses aux questions soulevées par mon collègue. Il y a également Mme Josée Dupont qui est la directrice de la Direction générale des services...

**Une voix:** À la gestion.

**Mme Boulet:** ...à la gestion. Alors, Josée est là. Alors, merci à ces gens d'être avec moi ce matin, de m'accompagner ainsi qu'à mon équipe, et également, là, mes deux collègues, là, alors mon adjoint parlementaire, M. Guy Ouellette, et ainsi que M. Patrick, là, qui sont des collègues qui sont membres de la Commission des transports, qui suivent les travaux du ministère et de la Commission des transports de façon particulière. Donc, merci à vous deux d'être là ce matin pour faire partie des discussions que nous aurons et des échanges que nous aurons avec l'opposition.

Alors, permettez-moi, tout d'abord, de souligner que beaucoup de choses ont été dites, Mme la Présidente, sur l'octroi des contrats au ministère des Transports. Les oppositions ont d'ailleurs pris l'habitude de déformer la réalité et en ont fait de la désinformation. Alors, ce n'est pas parce qu'on répète des faussetés qu'elles deviennent des vérités, Mme la Présidente. Alors, j'espère que cette séance...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** ...j'espère que cette séance...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** ...alors, je le retire. Alors...

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je pense que vous êtes une ministre et une députée quand même aguerrie au niveau de nos procédures et je vous soulignerais... J'ai laissé passer, mais on appelle tous les collègues par le nom de leur circonscription. Alors, ça va, on va garder une sérénité dans cet échange. Allez-y, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** Tout ce que je voulais dire, Mme la Présidente, c'est que j'espère que cette séance va nous donner l'occasion d'apporter de l'éclairage et de l'information à la population. C'est l'objectif de mon intervention. Je pense qu'on est tous là pour faire en sorte que notre population comprenne. Parce que c'est très complexe, l'attribution des contrats. Le ministère des Transports est le plus gros donneur d'ouvrage au gouvernement, c'est entre 15 000 et 20 000 contrats par année. C'est un processus qui est purement administratif, donc c'est la raison pour laquelle les gens sont ici avec moi, mes sous-ministres sont ici avec moi. Alors, c'est complexe. Et, si on peut permettre à la population de comprendre un peu mieux comment ça fonctionne et comment est ce processus, comment il est rigoureux, transparent, intègre... Alors, je pense qu'on est là pour faire comprendre aux gens la façon dont ça fonctionne.

Alors, au cours des dernières années et plus particulièrement depuis la mise en oeuvre du Plan québécois des infrastructures, les investissements gouvernementaux sur le réseau routier ont connu une progression importante, Mme la Présidente, et je pense que tout le monde, tous les citoyens au Québec sont en mesure de voir que, partout sur le réseau routier, on s'active. Il y a des chantiers, on parle de 1 700, 1 800 chantiers à travers le Québec. On fait travailler plus de 56 000 Québécois.

Donc, je pense que notre réseau routier avait été sous-financé, avait été négligé au cours des dernières

décennies. Et je pense qu'aujourd'hui on avait besoin de mettre des sommes importantes, et les investissements... le plan de redressement du réseau routier répond à ces besoins-là. Et c'est important pour moi comme ministre comme pour vous, Mme la Présidente, de léguer aux générations futures un réseau routier qui réponde à leurs besoins, alors c'est dans ce sens-là que ces investissements-là sont d'autant plus importants.

Alors, depuis 2003, Mme la Présidente, le gouvernement du Québec a consacré 16,6 milliards de dollars à l'amélioration de nos routes et de nos infrastructures routières. Alors, il s'agit en moyenne, si on prend à chaque année, un investissement moyen de 2 milliards de dollars par année. On a parlé de 3,7 milliards de dollars pour l'année 2009-2010 et on parle, cette année, d'un investissement record de 4,2 milliards de dollars, donc le 4,2 qui comprend 3,5 milliards de dollars de contribution du gouvernement du Québec et de 700 millions, à peu près, provenant des partenaires que sont les municipalités et le gouvernement fédéral. Alors, c'est un montant qui est fort significatif quand on compare au montant qui était investi au début de la décennie. Alors, c'est quatre, cinq fois plus important, en termes d'investissement, Mme la Présidente, que ce qui se mettait au début des années 2000.

Alors, quand on parle de 4,2 milliards, qu'est-ce que ça veut dire pour la population? Alors, c'est 1,2 milliard de dollars investis en conservation des structures. Et on se rappellera tous de la grande tragédie de l'effondrement du viaduc de la Concorde, donc... À l'époque, il devait se mettre, je vous dirais, entre 400 et 500 millions de dollars et même, au début des années 2000, il se mettait à peine 100 millions de dollars sur les structures du Québec. Je vous rappellerai que le ministère, le gouvernement est responsable de plus de 4 200 structures qui relèvent du réseau supérieur, et on a également repris les structures municipales. Vous vous rappellerez que toutes nos petites communautés, nos municipalités avaient beaucoup de difficultés à entretenir les structures parce qu'ils n'avaient pas l'expertise, parce qu'ils n'avaient pas le financement nécessaire. Donc, le gouvernement a également repris les structures municipales, et c'était une recommandation de M. Johnson lors de l'effondrement du viaduc de la Concorde. Donc, 1,2 milliard de dollars en conservation des structures, c'est le plus gros montant qui a été investi depuis l'histoire du Québec pour l'entretien et la mise à niveau de nos structures.

On parle de 1,5 milliard de dollars en sécurité routière. Alors, vous savez que, depuis 2007, l'Année de la sécurité routière, notre gouvernement a misé beaucoup sur la sécurité routière avec la Table québécoise de la sécurité routière et l'ensemble de ses partenaires. Donc, il y a eu beaucoup d'argent qui ont été investis pour faire en sorte d'améliorer notre bilan parce qu'on avait un bilan... on avait beaucoup de décès sur le réseau routier du Québec. On en a encore beaucoup trop, mais ça s'est amélioré. Donc, le 1,5 milliard de dollars en sécurité routière, c'est pour intervenir sur des tronçons qui ont une problématique, qui sont des sites plus accidentogènes. Donc, c'est en termes d'amélioration pour sécuriser notre réseau.

Avec ce 4,2 milliards de dollars, on va intervenir sur 857 structures, dont 260 au municipal. On va intervenir également sur 1 700 kilomètres de chaussée. Comme je le disais tantôt, ça va générer plus de 56 000 emplois, et on parle de 1 700 chantiers au Québec.

Alors, trop longtemps, je le disais, Mme la Présidente, le réseau a été sous-financé, et on assistait à une courbe, je vais dire, une courbe descendante où le réseau, tant le réseau routier, les chaussées que les structures, se détériorait. Alors, au lieu de s'améliorer avec les investissements qu'on faisait année après année, les deux courbes étaient des courbes descendantes, donc la détérioration s'accroissait année après année. C'était important d'augmenter les investissements pour renverser cette tendance-là.

● (10 h 20) ●

Alors, avec le plan de redressement du réseau routier, l'objectif qu'on s'était fixé, c'est que, d'ici 2022, nos structures atteignent 80 % de structures en bon état, et nos chaussées, 83 %, Mme la Présidente. Et on va vous donner aujourd'hui les résultats des investissements importants qui ont été faits au cours des dernières années. Au niveau des chaussées, on est passés, de 2006 à aujourd'hui, de 63 % de chaussées en bon état, 63 %, à 69 %, donc un bond de 6 % pour nos chaussées. Et, pour les structures, on est passés de 53 % à 61 %, donc un bond de 8 %. Alors, ce qui est très significatif, c'est qu'on a renversé la tendance, on a renversé la courbe et, maintenant, on est dans un processus d'amélioration qui est significatif. Et, Mme la Présidente, ce sont d'excellents résultats, mais on a encore du chemin et du travail à accomplir pour atteindre les objectifs qu'on s'est fixés d'ici 2022. Et ce qui est important, je le disais d'entrée de jeu, c'est qu'il faut léguer à la génération future un réseau routier de qualité, sécuritaire, qui pourra jouer pleinement son rôle dans le développement économique ainsi que dans la qualité de vie de la collectivité.

Mme la Présidente, au niveau également de la programmation, c'était important — et M. Johnson nous l'avait dit suite à l'effondrement du viaduc — d'avoir des montants qui soient prévisibles, stables et récurrents, et c'est ce que le gouvernement s'est engagé à faire, d'avoir des montants... Pour s'assurer qu'on ait des résultats à long terme, il faut s'assurer que la stabilité du financement soit là, la récurrence ainsi que la prévisibilité.

Alors, Mme la Présidente, en novembre dernier, le Vérificateur général a déposé son rapport portant sur la gestion des situations à risque dans l'octroi des contrats au ministère des Transports, et, d'emblée, j'ai annoncé que j'entendais donner suite à l'ensemble des recommandations du Vérificateur général. Alors, je me permets toutefois de rappeler à mon collègue que le Vérificateur général a mentionné dans son rapport que... En fait, le VG a dit que son rapport ne remettait pas en cause la probité et l'honnêteté du ministère des Transports. Alors, c'est important de le dire. Alors, on a analysé 191 contrats sur un total de 30 900 contrats. Ça représente à peu près 0,6 % des contrats du ministère, et c'étaient des contrats qui avaient des situations particulières qui ont été analysés. Je vous rappelle, Mme la Présidente, que le ministère des Transports est le plus gros donneur d'ouvrage — entre 15 000 et 20 000 contrats sont donnés à chaque année — et que c'est un système qui est purement administratif, donc l'attribution ou l'octroi des contrats se fait à partir du sous-ministre, donc le cabinet politique n'intervient pas dans le processus d'attribution des contrats.

Alors, le Plan de redressement de l'état du réseau routier, c'est un important mandat, Mme la Présidente, qui s'accompagne d'importantes responsabilités, et particulièrement celle de veiller à bien administrer les fonds publics parce qu'on est conscients que c'est l'argent des

contribuables que nous investissons sur le réseau routier. Alors, pour s'acquitter de cette responsabilité, le ministère s'appuie sur des mesures qui sont rigoureuses, qui sont précises et transparentes pour gérer l'attribution de tous ces contrats.

En tant que plus important donneur d'ouvrage de l'appareil public, le ministère des Transports compte sur une multitude de normes établies pour assurer un traitement des soumissions qui soit uniforme, équitable et intègre. Alors, le processus, Mme la Présidente, fait l'objet d'une évaluation et d'une amélioration constantes. Alors, si mon temps est terminé, Mme la Présidente, je reviendrai dans le cadre...

**La Présidente (Mme Doyer):** Il vous reste six secondes.

**Mme Boulet:** Bon. Alors, tout ce que je dis, c'est que tout système est perfectible. Alors, Mme la Présidente, le ministère n'a pas la prétention d'avoir la formule parfaite, mais il est en constante évolution, en amélioration constante. Et vous dire qu'il y a eu beaucoup d'ajustements qui ont été faits parce que les investissements sont passés de 700 millions...

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est terminé, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** ...à 4,2 milliards, Mme la Présidente.

### Argumentation

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. C'est terminé. Alors, M. le député de Verchères, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes pour une période d'échange.

### M. Stéphane Bergeron

**M. Bergeron:** Alors, Mme la Présidente, j'aimerais reprendre là où j'ai laissé, il y a quelques instants, dans mon intervention dans le cadre de mes remarques préliminaires, sur la question de ce que j'ai appelé les portes tournantes, c'est-à-dire cette situation par laquelle des hauts fonctionnaires du ministère finissent par aboutir, à un moment donné ou à un autre, dans de grandes firmes de génie-conseil qui font affaire avec le même ministère.

Mais, avant d'aller plus loin, Mme la Présidente, j'aimerais faire un petit commentaire sur les derniers propos de la ministre. Je ne veux pas débattre du choix qui a été fait par ce gouvernement d'investir autant qu'il le fait sur nos infrastructures routières. Je dis toujours qu'il est important d'entretenir ses infrastructures routières parce que c'est, pour ainsi dire, l'épine dorsale de notre économie, mais je ne peux pas m'empêcher non plus de remettre en question ce choix qui a été fait de mettre presque tous nos oeufs dans le même panier, soit celui du bitume puis du béton, alors même qu'on sait pertinemment que l'avenir n'est pas à un accroissement de la circulation automobile, mais bien à une réduction de la circulation automobile. Il aurait été nettement plus souhaitable d'investir davantage dans les transports collectifs, même si on reconnaît d'emblée que le gouvernement fait un effort supérieur à celui qui était fait dans les années antérieures. Mais il fait également

un effort, et celui-là décuplé, au niveau des infrastructures routières, et ce, dans un contexte même où on a des doutes sur ce qui se passe dans l'industrie de la construction. On décide de découpler sans même savoir ce qui s'y passe et sans même vouloir savoir ce qui s'y passe, comme si on ne voulait surtout pas savoir ce qui se passe là.

La ministre a pris la peine de préciser que le Vérificateur général ne mettait aucunement en doute la probité des gens du ministère. Bien, c'est vrai, personne ne met en doute la probité des gens du ministère. Mais le ministère, c'est une grosse machine qui déploie énormément d'argent. Et, très souvent, il y a des choses qui échappent. Et, parmi les choses qui échappent, c'est justement ce contrôle des portes tournantes. Puis, manifestement, malgré le fait que la ministre se soit dite scandalisée, on n'a pas réglé le problème. On est encore à réfléchir à une façon d'empêcher ce genre de situation là.

Or, j'ai évoqué quelques cas de hauts fonctionnaires qui sont passés dans des firmes d'ingénieurs-conseils. Le cas le plus récent, c'est celui de Jean-Louis Loranger chez Dessau. Mais, plus récent encore, on parle d'un autre directeur régional du ministère des Transports, celui de Montréal, M. Mario Turcotte, qui est passé chez la firme Dessau en juillet 2009 comme vice-président aux opérations transport de Montréal. Alors, comment la ministre peut-elle justifier cet autre cas de porte tournante au ministère des Transports, alors que le ministre, en 2008, se disait scandalisé du phénomène et promettait d'agir? Mme la Présidente, le passage de M. Turcotte chez Dessau a eu lieu à un moment même où se négociait un contrat sans appel d'offres, se négociait un contrat sans appel d'offres de 1 million de dollars avec la direction de Montréal du ministère des Transports que dirigeait justement M. Turcotte.

Le gouvernement peut-il nous garantir, dans les circonstances, que les règles d'après-mandat ont été respectées, que Dessau n'a pas profité d'informations privilégiées pour l'obtention de ce contrat? Mme la Présidente, la ministre faisait référence au rapport du Vérificateur général. L'automne dernier, le Vérificateur général nous a appris qu'entre 2006 et 2008 Dessau avait été la firme préférée de la direction de Montréal du MTQ, obtenant 20 % des contrats. Comment ne pas faire de lien entre cette préférence qu'a eue la direction régionale de Montréal pour Dessau et l'embauche par cette même firme de M. Turcotte au poste de vice-président aux opérations transport de Montréal, M. Turcotte, qui était lui-même directeur régional du ministère des Transports pour la région métropolitaine? Admettez, Mme la Présidente, qu'il y a là matière à réflexion. Et, à la lumière de toutes ces informations, c'est inquiétant de voir que, malgré le fait que la ministre se soit scandalisée puis qu'elle disait qu'elle allait apporter des correctifs en 2008, on nous ait répondu en janvier 2010 qu'on était encore en train de réfléchir à la façon d'empêcher ce genre de chose.

D'abord, première question par rapport... en sus de celle que je viens d'énoncer: Qu'entend faire la ministre pour mettre en oeuvre véritablement ce qu'elle a dit en 2008 puis cesser de tergiverser? Et comment peut-on être convaincu qu'elle va mettre plus d'ardeur à faire respecter les règles qu'elles a mises en place cet automne que celles qu'elle prétendait à vouloir mettre en place en 2008?

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député. Je cède maintenant la parole à Mme la ministre. Mme la ministre.

## Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je vais revenir sur un commentaire, Mme la Présidente, du collègue de Verchères. Quand il parle qu'on met des investissements sur le réseau routier puis qu'il faudrait peut-être en mettre plus sur le transport collectif, alors je vais juste lui rappeler quelques chiffres. Alors, sur le 3,5 milliards de dollars qui sont investis cette année — au total, on parle de 4,2 avec la contribution des partenaires — c'est 2,9 milliards de dollars qui sont mis en conservation des actifs et en amélioration du réseau. Donc, plus de 70 % de ces investissements-là ne vont pas en développement de nouveaux réseaux, mais vont à maintenir les actifs. Alors, je comprends qu'il faut développer du transport collectif, mais on ne peut pas développer du transport collectif, puis penser que le réseau routier continue à se détériorer, puis ne pas intervenir. Alors, les investissements étaient nécessaires pour le maintien, la conservation et l'amélioration de notre réseau.

● (10 h 30) ●

Maintenant, pour ce qui est du transport collectif, bien on est très fiers comme gouvernement avec la première politique québécoise de transport collectif qui a été mise en place en juin 2006 par mon collègue M. Després. Et, Mme la Présidente, c'est 1,2 milliard de dollars qui sont investis en transport collectif, c'est du jamais-vu dans l'histoire du Québec, et tous les partenaires le disent qu'ils sont très heureux d'avoir un gouvernement qui est un partenaire et qui a mis en place des outils qui leur permettent de développer des nouveaux services. Parce qu'on veut bien que les gens utilisent plus de services de transport collectif, mais, pour qu'ils l'utilisent plus, il faut leur donner des services de bonne qualité puis des services qui répondent à leurs besoins. Donc, pour ça, ça prenait du financement. On a également le Fonds vert qui est venu financer l'exploitation des services de transport collectif, ce qui ne s'était jamais fait également. Alors, c'est important de le dire, cette année, c'est 1,2 milliard de dollars en comparaison à 238 millions de dollars sous le précédent gouvernement. Donc, on est à six fois les investissements qui se faisaient au début des années 2000. Donc, je pense qu'il y a un effort considérable.

C'est vrai qu'il faut faire toujours plus, toujours mieux en transport collectif. On en convient, il y a un virage important à faire au Québec, et surtout dans la région métropolitaine. D'ailleurs, sur le 1,2 milliard de dollars, il y a près de 1 milliard de dollars qui va dans la région métropolitaine. Donc, il y a des gros projets qui sont en cours de route en termes de transport collectif, des projets qui sont porteurs, qui sont visionnaires, qui vont changer le portrait de la mobilité et des déplacements des citoyens sur le territoire métropolitain, et on est très, très fiers, Mme la Présidente, d'y être associés.

Maintenant, je vais continuer dans ce que j'avais commencé pour vous expliquer ce que le ministère des Transports a fait au niveau de son ajustement. Parce que, je le disais, on est passés de 700 millions à 4,2 milliards d'investissements, donc, oui, ça a pris des ajustements. C'est un processus qui est perfectible, qui est en évolution et en amélioration constante, et on a mis des règles en place. Et d'ailleurs, pour intervenir au niveau de ces investissements qui sont importants, le Conseil du trésor a même dérogé à la règle du deux pour un des départs à la retraite,

il nous a même permis l'embauche de 300 effectifs de ressources supplémentaires, dont 150 ingénieurs et techniciens ainsi que 150 ouvriers.

On a mis également des règles plus rigoureuses. Alors, jamais le ministère n'aura été aussi rigoureux et aussi sévère dans ses règles d'attribution des contrats. Alors, Mme la Présidente, s'il y a eu du laxisme, s'il y en a eu par les années passées, bien, au lieu de tolérer comme d'autres l'ont fait, nous, on a apporté des changements. Alors, c'est ça qui est la responsabilité d'un gouvernement, c'est d'apporter des changements. Alors, ce qu'on veut offrir à la population, ce sont des services de qualité, au meilleur coût, dans l'intérêt des Québécois et dans le respect des règlements et des règles qui existent. Alors, chaque dollar, Mme la Présidente, chaque dollar des citoyens doit être investi correctement, et les contribuables du Québec doivent en avoir pour leur argent. Alors, c'est notre souci, c'est notre préoccupation et c'est la raison pour laquelle toutes ces mesures ont été mises en place, pour assurer la population que chaque dollar sera investi correctement.

Alors, les mesures qui ont été annoncées en novembre dernier, une série de moyens supplémentaires qui nous permettent d'aller au-delà même des recommandations du Vérificateur général, et je vais vous en faire la liste, Mme la Présidente.

Premièrement, c'est d'avoir un vérificateur externe dans chaque direction territoriale. Alors, on se rappellera que le ministère des Transports est un ministère très décentralisé. Dans chacune des régions, nous avons ce qu'on appelle une direction territoriale avec des effectifs. Maintenant, dans chacune de ces directions territoriales — il y en a 14 — il y aura un vérificateur externe qui sera là pour... et qui aura le mandat de s'assurer de la conformité et du respect des dispositions contractuelles, et qui devra faire, Mme la Présidente, à chaque mois un rapport au comité de vérification, à la centrale, au ministère.

Au niveau du comité, qui relève... qui est directement au ministère, il y a deux membres externes. Parce qu'il y a déjà un comité de vérification, deux membres externes y sont ajoutés: M. Denis Bédard et M. André Dicaire, qui sont deux ex-hauts fonctionnaires qui ont une expertise au niveau du Conseil du trésor et comme secrétaire général au gouvernement. Donc, deux membres externes qui vont s'ajouter au travail du comité externe, et ce comité-là — je vais terminer là-dessus, Mme la Présidente — qui, auparavant, se rencontrait trois fois par année, va maintenant se rencontrer six fois par année, et ils vont analyser les rapports des directions territoriales qui seront parvenus à chaque mois.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme la ministre. Alors, je cède maintenant la parole au député de Vanier pour cinq minutes.

#### **M. Patrick Huot**

**M. Huot:** Merci, Mme la Présidente. À mon tour de saluer les collègues de l'opposition, le député de Verchères, le député de Johnson, vos équipes, la ministre des Transports, mon collègue de Chomedey, l'équipe de la ministre des Transports. Très heureux d'être ici, moi aussi, en ce beau vendredi matin.

Mme la Présidente, moi, je voulais revenir un petit peu sur les éléments de contexte, puisque la question de

l'octroi des contrats, c'est beaucoup à la suite du dépôt du Vérificateur général en novembre 2009. D'ailleurs, ce rapport-là, comme l'a mentionné le collègue de Verchères, a fait l'objet d'une séance de la Commission de l'administration publique à laquelle il a participé, je crois, donc, avec toute l'équipe du ministre des Transports. Donc, je voulais situer un petit peu le contexte de tout ça pour remettre dans le contexte du rapport du Vérificateur général et ce qui a été dit aussi à la Commission de l'administration publique. On a passé plusieurs heures sur la question, à étudier le rapport du Vérificateur général, donc je voulais mentionner ça.

Et il y a une chose qui est très importante, qui a été dite et répétée publiquement par le Vérificateur général, qui a souligné que l'honnêteté et la probité du ministère ne sont pas remises en cause. C'est important de le mentionner. Il a confirmé également que, compte tenu du mandat de vérification qu'il avait eu, on ne pouvait prendre appui sur son rapport pour établir des cas de conflit d'intérêts, des opérations de couverture, des faux motifs, un système corrompu, de la collusion où des millions de contrats d'argent auraient été détournés. Donc, il dit que ce n'est pas possible de tirer ces conclusions-là. Son mandat, je le rappelle, c'était de vérifier que le ministère des Transports gère, conformément à la réglementation et aux saines pratiques de gestion, certains risques importants relativement aux contrats comportant au moins une situation à risque parmi les quatre suivantes: attribution sans appel d'offres, réception d'une seule offre conforme, écart important entre le montant estimé et le montant du contrat et dépassement de coûts significatif.

Donc, ça a été mentionné par la ministre, le Vérificateur général a étudié 191 contrats présentant des situations à risque, soit 0,6 % des plus de 30 000 contrats octroyés par le MTQ en 2006-2007 et 2007-2008, et c'est indiqué très clairement dans son rapport. Sur les 191 contrats, Mme la Présidente, 73 portaient sur des projets de moins de 25 000 \$. Vous comprendrez donc que l'échantillonnage étudié ne permet pas d'inférer les conclusions sur l'ensemble des contrats gérés par le ministère. Je me permets d'insister, de le répéter, le Vérificateur général a souligné que son rapport ne remet aucunement en cause la probité et l'honnêteté du personnel du ministère des Transports. Il a cependant identifié — et ça, on l'a vu dans son rapport — certaines situations d'exception où, pour diverses raisons et notamment pour des situations d'urgence, la procédure établie n'a pas été suivie à la lettre. Il faut rappeler, Mme la Présidente, que les contrats attribués de gré à gré pendant la période ont été dans le contexte du rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde qui exigeait des décisions et des actions rapides de la part du ministère liées à la sécurité des usagers.

Le ministère, Mme la Présidente, la ministre l'a mentionné, c'est le plus important donneur d'ouvrage au gouvernement, mais il est persuadé qu'il doit assurer les plus hauts standards dans l'exécution de son mandat. Donc, il s'est engagé, le jour même du dépôt du rapport du Vérificateur général, le 18 novembre 2009, à mettre en oeuvre les 18 recommandations que contenait le rapport. Ça a été annoncé que 10 de ces recommandations étaient mises en vigueur immédiatement, tandis que le ministère s'affaire à appliquer les huit autres selon un échéancier précis.

Donc, l'ensemble des recommandations a fait l'objet d'un travail de réflexion collectif au sein de l'équipe de

gestion élargie du ministère. Les gestionnaires et leurs équipes ont mis en commun tous les efforts nécessaires afin de développer des mesures qui répondent aux préoccupations du Vérificateur général. Donc, les 10 recommandations ont été appliquées sur-le-champ. J'aurais voulu les passer plus dans le détail, je vois le temps qui file. Mais, en matière de contrats sans appel d'offres pour des motifs de situation d'urgence, il a été convenu de veiller à ce que, systématiquement, les autorisations soient obtenues avant de procéder au paiement. Tous les contrats de 100 000 \$ et plus de cette nature doivent recevoir l'autorisation du sous-ministre, Mme la Présidente. Il y avait des recommandations dans les cas de fournisseur unique. Donc, le ministère veille à documenter de façon plus détaillée sa décision de ne pas lancer d'appel d'offres lorsque l'intérêt public le commande.

En termes d'estimation des contrats, Mme la Présidente, le ministère documente toutes les soumissions dont le coût dépasse de plus de 10 % l'estimé, et ce, avant de soumettre le dossier au sous-ministre pour autorisation. La procédure est déjà en vigueur, et les documents qui sont produits sont conservés au dossier officiel.

Les contrats de services professionnels, le ministère veille à estimer de manière détaillée les honoraires professionnels à verser à la firme retenue. Et le Vérificateur général rappelle l'importance d'assurer que le contrat soit signé avant la prestation de services, bien, évidemment, c'est le cas dans la grande, grande majorité, dans presque tous les contrats octroyés par le ministère des Transports. Je reviendrai, Mme la Présidente, dans une deuxième intervention.

● (10 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Vanier. La parole est maintenant au député de Verchères. M. le député.

### M. Stéphane Bergeron

**M. Bergeron:** Mme la Présidente, c'est absolument fascinant d'entendre la réponse ou la non-réponse de la ministre, qui nous disait qu'ils avaient apporté des changements, qu'ils avaient agi, alors que d'autres avaient fait preuve de laxisme. Qui a fait preuve de laxisme, Mme la Présidente? Le ministre des Transports, en 2003, Serge Ménard, du Parti québécois, lorsqu'il a été informé de manoeuvres de collusion, ce qu'il a fait, c'est qu'il a informé la Sûreté du Québec. En 2004 — et ça, c'est le Vérificateur général qui nous l'apprend — le ministère, dans un rapport interne, constate qu'il y a collusion et ne fait rien. Qui a fait preuve de laxisme, Mme la Présidente? Alors, c'est beau, lancer des accusations comme ça, totalement gratuites, mais il faudrait peut-être regarder les choses telles qu'elles sont plutôt que de se raconter des histoires puis se faire accroire que c'est nous autres qui avons bougé.

La ministre nous a répété son mantra, sa litanie de mesures qu'elle a soi-disant mises en place l'automne dernier, Mme la Présidente. La question que je lui posais et à laquelle elle s'est bien gardée de répondre, c'est justement: Que va-t-elle faire pour nous assurer que, cette fois-là, la détermination dont elle a, semble-t-il, fait preuve cet automne va avoir plus d'incidence quant aux gestes qui vont être véritablement posés que cette détermination dont elle prétendait faire preuve en 2008, alors qu'on réalise qu'il ne s'est strictement rien passé sur la question

des portes tournantes? Je n'ai pas eu de réponse à ces questions-là, Mme la Présidente. Et je comprends qu'elles demeurent sans réponse, ces questions-là. C'est tout à fait compréhensible que ces questions demeurent sans réponse, surtout avec la conclusion que j'ai tirée à la fin de mon bloc de questions, Mme la Présidente.

Je veux revenir sur la question qui a été posée hier en Chambre sur l'entreprise Neilson et sur le contrat du viaduc flambant neuf, le viaduc Fasset, pour lequel Neilson avait donné un sous-contrat à ABC Rive-Nord, l'entreprise dont le député d'Argenteuil et ex-ministre du Travail est actionnaire, pour le bétonnage, viaduc qui a été mal construit, puis qui a dû être démolé, puis qui a dû être reconstruit. Alors, la question que je posais au premier ministre et qui est demeurée sans réponse, c'est: Le premier ministre ne trouve-t-il pas embarrassant de voir que son principal collecteur de fonds dans la région de la Capitale-Nationale peut non seulement influencer les décisions de son gouvernement, mais qu'il gratifie l'entreprise de l'un des membres du Conseil des ministres de généreux contrats? Et j'ajoutais: N'est-ce pas, pour M. Fava, une façon de s'assurer de la présence, au Conseil des ministres, d'un homme de confiance?

Or, le député d'Argenteuil a été interrogé par les médias par la suite pour prétendre que cette attaque était un pétard mouillé, pour reprendre ses termes. Et il disait, pour soutenir ses termes, qu'après vérification M. Fava n'avait plus d'intérêts dans Neilson au moment des faits allégués. Peut-être, la ministre des Transports ou le député d'Argenteuil peuvent-ils nous dire s'ils connaissent Jean Fava ou s'ils connaissent Dante Fava, qui sont toujours actionnaires de Neilson et qui sont toujours contributeurs à la caisse électorale du Parti libéral? Il a précisé, le ministre Whissell... l'ex-ministre du Travail et député d'Argenteuil, dans *Le Soleil*, l'édition d'aujourd'hui... «Il a précisé qu'il connaît depuis longtemps M. Fava à titre de militant, mais qu'il ne savait pas au tout début qu'il était entrepreneur dans le domaine de la construction.» Il poursuit plus loin: «Ce sont des entreprises qui ont établi des relations d'affaires...» Comment le député d'Argenteuil peut-il prétendre qu'il connaissait, bien sûr, M. Fava à titre de militant, mais qu'il ne savait pas au début qu'il était entrepreneur — d'abord, il faudrait savoir «au tout début», c'est quand, ça, précisément — dans le domaine de la construction? Le député d'Argenteuil était ministre du Travail, responsable de la CSST, où siège M. Fava. Comment peut-il prétendre qu'il ne connaissait rien d'autre sur ce monsieur? Alors, Mme la Présidente, cette situation laisse planer beaucoup de doutes.

J'entendais le député de Vanier nous dresser la liste des contrats qui avaient été examinés par le Vérificateur général. Ce qu'on aimerait, c'est qu'on puisse aller au fond des choses, mais ce gouvernement se refuse d'aller au fond des choses, Mme la Présidente. Alors, une question que j'ai posée hier au ministre délégué au Travail, c'est: Est-ce que l'entreprise Neilson a poussé l'audace jusqu'à présenter des réclamations au gouvernement pour la démolition et la reconstruction de ce viaduc mal foutu? Et là le ministre délégué au Travail... le ministre délégué aux Transports nous a répondu... il a commencé à répondre qu'il y avait 9,9 millions de dollars qui avaient été réclamés par... et il n'a pas dit par qui. Ce serait-il possible de savoir par qui ça a été réclame? Et, si ça a été réclame par Neilson, n'est-ce pas pour le moins inacceptable que les Québécois, éventuellement, soient appelés à payer deux fois pour

un même travail qui aura été mal fait une première fois, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est beau. Alors, merci, M. le député de Verchères. Mme la ministre.

### Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** Merci, Mme la Présidente. Alors, Mme la Présidente, je trouve ça intéressant que le collègue veut avoir de l'information, mais qu'il ne nous en a jamais demandé. Parce que tous les gens qui sont ici avec moi pourraient répondre en tout temps au collègue s'il posait des questions, parce que même il pourrait y avoir un briefing technique. Il y a eu la Commission de l'administration publique, à laquelle on a répondu aux questions du Vérificateur général. Il y aura l'étude des crédits, où les fonctionnaires participent et peuvent répondre à toutes les questions du collègue. Alors, le ministère agit de façon transparente et rigoureuse.

Et l'histoire du pont Fassett, de la montée Fassett, elle est toute simple, Mme la Présidente, et je pense que les citoyens du Québec vont la comprendre, ce n'est pas compliqué. Il y a eu un appel d'offres qui est allé pour la construction d'un pont dans l'Outaouais, pour les travaux du projet de l'autoroute — si je me trompe, M. le sous-ministre, vous me le direz — de l'autoroute 50. Alors, c'est un projet qui est allé en appel d'offres, Mme la Présidente, selon les règles, selon les règles rigoureuses, transparentes et très sévères du ministère. C'est l'entreprise Neilson construction qui a gagné le plus bas... comme étant le plus bas soumissionnaire, donc qui a gagné le contrat pour la construction du pont de la montée Fassett.

Maintenant, Mme la Présidente, il y a eu un problème dans la coulée du béton parce qu'on a fait deux coulées de béton qui n'ont pas fusionné. Je ne suis pas une experte, je ne suis un ingénieur, mais la coulée du béton s'est faite en deux temps, donc le béton ne s'est pas fusionné. Alors, pour le ministère, ça représente une problématique, et ce n'est pas acceptable, et le ministère a dit à l'entrepreneur en question qu'il devait reprendre le pont ou la structure qui avait été faite. Elle n'était peut-être pas terminée, et ce qui avait été fait devait être défait et recommencé, et tout ça, à la charge de l'entrepreneur. Alors, c'est l'histoire, Mme la Présidente, du pont de la montée Fassett. Alors, ce n'est pas plus compliqué que ça, le ministère a jugé que c'était non sécuritaire parce qu'au niveau du béton on n'avait pas une coulée qui s'était fusionnée avec la structure qui était déjà en place. Donc, la structure a été recommencée, et tout cela, à la charge de l'entrepreneur.

Alors, Mme la Présidente, je vais continuer dans le sens des mesures que je vous disais tout à l'heure parce que ça donne un portrait à la population de ce qui a été fait et de ce qui est changé actuellement au ministère. Alors, une chose que je pense qui est importante, c'est qu'on dit souvent que c'est un processus qui est transparent, qui est rigoureux, alors, pour que le public, les citoyens aient l'information, alors tous les contrats sont dorénavant sur le site Internet de... en fait, les gens ont accès à tous les contrats sur le site Internet. Donc, pour plus de transparence, l'ensemble des contrats octroyés par le ministère sont désormais accessibles sur le site.

Il y a également les contrats de surveillance, qu'on parlait souvent, avec les firmes d'ingénieurs,

Mme la Présidente, et ça, depuis 1993, que ce processus ou cette procédure-là se faisait. Donc, c'est que les contrats de surveillance des firmes d'ingénieurs n'allaient pas dans un processus d'appel d'offres, ils étaient donnés à celui... ou la firme d'ingénieurs qui, avec un processus d'appel d'offres, se classait pour avoir les plans et devis. Donc, celui qui gagnait l'attribution des plans et devis se voyait octroyer par la suite le contrat de surveillance, et ça, ça soulevait des questionnements. Et, suite à ça, nous avons décidé d'inclure le contrat de surveillance des firmes d'ingénierie avec l'appel d'offres des plans et devis. Donc, dorénavant, le contrat de surveillance sera soumis également à la procédure d'appel d'offres.

Il y a également le 15... on avait une marge de 15 %, Mme la Présidente, qu'on avait mise en place en 2007, je crois, où, quand on va en appel d'offres et si la soumission qui nous est présentée dépasse 15 % l'estimé du ministère, alors on retournait en appel d'offres, à moins d'une justification et d'une signature spéciale du sous-ministre pour expliquer le dépassement ou le 15 % qui était excédé. Maintenant, ce 15 % là, cette marge de 15 %, elle est réduite à 10 %.

Il y a également un facteur de rendement, Mme la Présidente, qui sera pris en compte. Maintenant, il y aura le prix, mais il y a également le facteur de rendement, la qualité, l'expertise des entreprises qui sera prise en considération, notamment pour la construction des structures. Et un élément qui est important — ça a été demandé par le Vérificateur général — c'était de faire une analyse comparative parce qu'il y a eu l'étude de Transports Canada et qu'on charrie, si je peux dire ça en bon Québécois, les données de cette étude-là, on ne les analyse pas, tel que nous le recommande Transports Canada. Donc, ce qu'ils nous ont demandé, le VG, ce qu'il nous a demandé... C'est que le ministère ne disposait pas d'analyse comparative pour vérifier ses coûts avec d'autres organisations ou d'autres provinces, alors on a mis en place une étude, on a commandé une étude avec nos voisins immédiats, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick. Et, cette étude-là, Mme la Présidente, à ce jour, les données que nous avons, c'est qu'on se compare à nos deux voisins, et même on... Les données avec le Nouveau-Brunswick sont passablement achevées, et celles avec l'Ontario seront disponibles au mois de juin. L'autre élément, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Doyer):** En conclusion.

**Mme Boulet:** ...c'est la mise en place d'une unité anticollusion. et même le député de Chambly...

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est terminé, madame. C'est terminé, Mme la ministre.

**Mme Boulet:** C'est terminé? Alors, je reviendrai sur l'unité anticollusion au prochain bloc.

**La Présidente (Mme Doyer):** Peut-être à un autre bloc. Alors, je vais donner la parole au député de Vanier.

### M. Patrick Huot

**M. Huot:** Merci, Mme la Présidente. Dans son introduction, le député de Verchères demandait au gouvernement de poser des gestes énergiques. Bien, moi, je voulais

lui parler de certains gestes énergiques qui ont été posés par le gouvernement, justement. On peut prendre en exemple la loi n° 73 adoptée le 4 décembre. La loi prévoit certaines mesures afin de lutter contre la criminalité dans l'industrie de la construction. Bien, on l'a montré, Mme la Présidente, on est dans l'action, on agit. Les nouvelles règles édictées par la loi sont sévères mais sont nécessaires, Mme la Présidente. Ce sont les règles les plus sévères au Canada.

● (10 h 50) ●

On a barré la route aux entrepreneurs malhonnêtes, on a resserré les mailles du filet. On a agi à la source parce que la licence, c'est la porte d'entrée dans l'industrie de la construction. Donc, désormais, on impose des conditions plus sévères pour la délivrance ou le maintien d'une licence d'entrepreneur. On a donné à la Régie du bâtiment le pouvoir de vérifier les antécédents judiciaires de tous les entrepreneurs et les actionnaires du Québec. On a haussé les amendes liées à tout geste d'intimidation sur les chantiers de construction. On a élargi la notion de contrat public aux municipalités et certains autres organismes comme les sociétés d'État. On a donné les moyens aux organismes qui réglementent l'industrie de la construction de faire leur travail encore plus efficacement.

Rappelons aussi — la ministre allait l'aborder, je pense que mon collègue de Chomedey, connaissant mon collègue de Chomedey, va certainement en parler — on a mis sur pied une escouade d'intervention tactique multidisciplinaire avec 35 ressources additionnelles. Donc, on l'a montré avec le projet de loi n° 73, on continue à le démontrer, personne n'est au-dessus de la loi. On veut travailler à rétablir la confiance du public envers l'industrie de la construction.

Ajoutons à ça le projet de loi n° 76, adopté, celui-là, le 18 février dernier, sur l'attribution des contrats par des organismes municipaux. Même le député de Saint-Maurice a dit du projet de loi n° 76 qu'il était excellent. Donc, c'est une mesure énergique, comme le demande le député de Verchères. Ça a été qualifié d'excellent par l'opposition officielle. Donc trois objectifs, rapidement: renforcement des pouvoirs de vérification du ministère des Affaires municipales dans les municipalités, notamment l'embauche de nouveaux vérificateurs; resserrement des règles pour les contrats municipaux; plus grande transparence pour les citoyens. Donc, les mesures du projet de loi touchaient à l'estimation du prix du contrat, à la publication dans Internet de la liste des contrats octroyés, l'interdiction de divulgation des noms des entreprises s'étant procuré les documents d'appel d'offres, politique de gestion contractuelle. Donc, des mesures qui sont déjà toutes en place au MTQ, Mme la Présidente. Le MTQ sert d'exemple dans ce domaine-là, donc... Également, notre collègue des Affaires municipales a annoncé, le 2 décembre dernier, la mise en place d'un groupe-conseil sur l'octroi des contrats municipaux présidé par Guy Coulombe, on attend le rapport très prochainement, Mme la Présidente. Donc, ce sont des mesures énergiques.

Également, si on ajoute à ça... Il ne me reste plus beaucoup de temps, mais la ministre des Transports a fait preuve de leadership aussi à la suite du dépôt du Vérificateur général. Elle aurait pu se contenter de satisfaire juste aux recommandations du Vérificateur général, elle aurait pu dire au premier ministre: Voilà, j'ai fait mes devoirs, j'ai donné suite aux 18 recommandations. Mais non, Mme la Présidente, la ministre des Transports est

allée plus loin parce qu'elle a annoncé une série de moyens additionnels qui permettent d'aller au-delà des recommandations du Vérificateur général. Elle l'a abordé tout à l'heure, la ministre, mais l'ajout de 14 vérificateurs internes, soit un par direction territoriale. Ces personnes, elles ont le mandat d'examiner et de valider l'application de la réglementation de même que la conformité des contrats avant qu'ils soient accordés. L'ajout de deux membres externes au comité de vérification — Mme la ministre les a nommés, M. Dicaire et Bédard — puis le comité qui siège plus souvent maintenant. L'octroi de contrats intégrés de conception et de surveillance par appel d'offres public. Il y a l'ajout des résultats de l'évaluation de rendement comme facteur d'attribution des contrats. Le seuil à partir duquel une analyse des coûts et une autorisation du sous-ministre sont requises est passé de 15 % à 10 % d'écart avec l'estimé du ministère.

Donc, voilà, Mme la Présidente, des preuves tangibles, des faits incontestables, des actions précises qui démontrent hors de tout doute que notre gouvernement et la ministre des Transports en tête ont la ferme intention d'améliorer les manières de faire en matière d'octroi de contrats afin de garantir aux Québécoises et aux Québécois qu'ils en ont pour leur argent, Mme la Présidente.

Il y aura plus d'exemples qui vont être donnés. Mon collègue de Chomedey va pouvoir vous parler, comme j'ai mentionné, de l'escouade.

**M. Bergeron:** ...

**M. Huot:** Je vois toute la fébrilité du collègue de Verchères, qui a hâte d'entendre les propos du député de Chomedey. Donc, moi, j'ai fait le tour des éléments de contexte, des mesures énergiques qui étaient demandées par le député de Verchères. Donc, merci de votre attention, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Vanier. Alors, M. le député de Verchères, pour cinq minutes.

**M. Stéphane Bergeron**

**M. Bergeron:** Alors, Mme la Présidente, c'est tout à fait déroutant de voir à quel point on ne répond pas à nos questions. D'abord, on ne m'a toujours pas dit... La ministre a réitéré que c'était aux frais de l'entrepreneur, on ne sait pas trop si c'est Neilson, ou ABC Rive-Nord, ou possiblement les deux. Alors, comment expliquer la citation du ministre délégué aux Transports, hier, qui nous disait: 9,9 millions de réclamations supplémentaires ont été présentés par la... trois petits points de suspension. Il n'a pas voulu compléter sa phrase, puis on n'a pas eu de réponse tout à l'heure de la ministre à savoir pourquoi... Ou plutôt il voulait dire quoi, là, par la quoi? On n'a pas eu de réponse.

La ministre nous parle des règles transparentes, rigoureuses et très sévères du ministère qu'elle a mises en place en 2009. Elle n'a pas répondu non plus à la question que je lui ai posée tout à l'heure: Comment peut-on être davantage convaincu qu'elle fera respecter ces règles so-disant plus transparentes, plus rigoureuses et plus sévères qu'elle ne l'a fait alors qu'elle avait dit, en 2008, qu'elle allait mettre un terme à ce phénomène des portes tournantes? Elle n'a strictement rien fait. On peut donc, si le passé est

garant de l'avenir, on peut donc s'inquiéter de la suite des choses.

Elle nous parlait de l'escouade Duchesneau. Bien, justement, peut-être quelques questions par rapport à l'escouade Duchesneau, Mme la Présidente. Si M. Duchesneau trouve des malversations, il s'adresse à qui? Il s'adresse à la police ou il s'adresse au ministère des Transports? Mme la Présidente, par rapport à cette escouade-là, M. Duchesneau, lorsqu'on l'a approché, il nous a dit: Je ne sais pas combien je vais être payé, je n'ai aucune idée de combien je vais être payé. On réalise que le contrat avec M. Duchesneau a été négocié un mois plus tard puis qu'il gagne finalement beaucoup plus cher qu'un ministre. C'est-à-dire comme ça qu'on négocie les contrats au ministère des Transports: On commence par embaucher les gens puis on négocie les normes après, on négocie les salaires par la suite? On peut, effectivement, ne pas se surprendre que, dans certains cas, ça puisse donner lieu à des dépassements. Et on ne peut pas s'empêcher, Mme la Présidente, de se poser la question: Est-ce que cette embauche de M. Duchesneau n'était pas simplement une occasion de le faire taire, considérant que M. Duchesneau s'était publiquement prononcé en faveur d'une enquête publique indépendante et transparente dans le secteur de la construction? La question se pose, Mme la Présidente.

J'aimerais revenir sur l'autoroute 50. Ça a l'air intéressant, ça fait qu'on va regarder ça attentivement. Il y a de nombreux contrats qui ont été octroyés pour l'autoroute 50, des contrats assez impressionnants. Qu'on pense à Roxboro, on parle de quelque 40 millions de dollars qui ont été octroyés à Roxboro, à Pomerleau, pour quelque 28 millions de dollars, des sommes assez importantes.

D'ailleurs, je me permets une parenthèse, Mme la Présidente, cet automne, lorsque je faisais état du type de contrats que le ministère des Transports continuait d'octroyer à des compagnies qui avaient été soupçonnées de collusion, la ministre me disait: Bien oui, mais il y a présomption d'innocence. Dans le cas de Roxboro, Mme la Présidente, cette entreprise a plaidé coupable devant le Bureau de la concurrence d'avoir participé à un complot en vue du partage de marché visant des appels d'offres de déneigement du ministère pour la région de Montréal. Or, depuis 2008, depuis le printemps 2008, l'entreprise a reçu des contrats totalisant 90 millions, dont l'un de 41 millions — j'y faisais référence il y a quelques instants — pour la construction de l'autoroute 50 à Notre-Dame-de-Bon-Secours.

Radio-Canada poursuivait en disant: «...en 2008, tous les administrateurs de l'entreprise, Daniel, Michel, Raynald, Roger et Yvon Théorêt, et son fondateur, Jean-Guy Théorêt, ont versé 3 000 \$ chacun — qui est le montant maximal admissible par la loi sur le financement des partis politiques — à la caisse du Parti libéral du Québec, soit le maximum permis par la loi», effectivement.

Alors, Mme la Présidente, encore une fois, ça soulève des interrogations quant à Roxboro. Puis là, quand on regarde les contributions de Roxboro depuis 2000 à la caisse du Parti libéral, ça totalise des sommes de 70 650 \$ à la caisse électorale du Parti libéral. Est-ce surprenant dans les circonstances de voir que Roxboro a eu, depuis 2008, pour 90 millions de dollars de contrats du ministère malgré le fait que l'entreprise se soit reconnue coupable de malversation? C'est étonnant.

On pense à Pomerleau, qui a obtenu 28 millions pour l'autoroute 50, Mme la Présidente. Bien, eux, depuis

2000, c'est un total de 64 050 \$ qui ont été versés à la caisse électorale du Parti libéral.

Mme la Présidente, à la lumière de telles informations, il y a lieu, effectivement, d'avoir une enquête publique sur l'industrie de la construction pour aller au fond des choses sur le financement, sur l'octroi des contrats, sur les nominations, c'est absolument capital.

● (11 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Verchères. Mme la ministre, pour cinq minutes.

### Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** Merci, Mme la Présidente. Alors, Mme la Présidente, je vais répondre tout de suite aux derniers commentaires du collègue. Et je l'ai dit tantôt que tout système était perfectible puis qu'on était en amélioration constante, en évolution et en amélioration constante, et c'est dans ce sens-là que notre gouvernement agit de façon responsable en mettant en place le projet de loi n° 73, justement pour répondre aux allégations du collègue, pour dire: S'il y a des entreprises qui sont reconnues coupables... je dis bien reconnues parce qu'il peut y avoir des présomptions, il peut y avoir, bon... mais, quand ils sont reconnus coupables, pour se donner les moyens, les outils pour leur retirer leur permis d'entrepreneur, pour éviter qu'ils puissent, par la suite, soumissionner et avoir des contrats gouvernementaux, Mme la Présidente. Mais ce n'est pas d'hier que ces choses-là se font, Mme la Présidente, et c'est notre gouvernement, avec le projet de loi n° 73, qui a posé le geste qui corrigeait cette façon de faire là.

Et le collègue relevait certains cas. Moi aussi, je peux lui en relever, j'en ai quelques-uns. Il parlait de Roxboro. Alors, j'ai tout ça également, moi aussi, Roxboro. Mais ce qui est étonnant, c'est qu'en 1997-1998 Roxboro s'est fait également prendre, il a même reconnu sa culpabilité. Ce n'était pas une présomption, il a même reconnu sa culpabilité en août 2000, et pourtant, en 2001-2002, le PQ lui a donné 30 millions de dollars de contrats puis, en 2002-2003, 4 millions de dollars, Mme la Présidente. Alors, je comprends que le système n'était pas parfait. Il ne l'est pas pour nous, il ne l'était pas pour le précédent gouvernement. Mais ce qui est important, Mme la Présidente, c'est de changer les choses, c'est de les changer puis de faire en sorte que ces choses-là ne se reproduisent pas. Ce n'est pas bien que ça se fasse en 2005, en 2006, ce n'est pas bien que ça se fasse en 2000 puis en 1997-1998. Alors, 30 millions de dollars un an après qu'ils aient reconnu leur culpabilité.

J'ai d'autres exemples. Nepcon, en 2001, Nepcon, Beaver, Roxboro, Excavation Loiselle, Giguère et Geoffroy, bien ils ont été reconnus coupables en 2001, un plaidoyer de culpabilité en 2001, et on leur octroyait un contrat de gré à gré, Mme la Présidente, l'année d'après de 750 000 \$ à Nepcon. En gré à gré, même pas en appel d'offres. J'ai aussi d'autres compagnies.

Alors, Mme la Présidente, ce que je dis, c'est qu'il y a des choses qui se sont faites... Et je ne dis pas qu'elles se sont faites juste sous le Parti libéral, qu'elles se sont faites juste sous le gouvernement libéral, je dis qu'il y a des choses qui se faisaient, et, aujourd'hui, il faut les changer, et c'est dans ce contexte-là que le projet de loi n° 73 a été mis en place par notre gouvernement pour changer les choses et éviter que de telles situations se reproduisent.

On parle, en 1999, des entreprises du Saint-Laurent ltée, Bé-Con, PEB ltée, Construction TCL, Pavage Rolland Fortier, Jean Leclerc Excavation, Union des carrières et pavages ltée, Henri Labbé et Fils, alors toutes des entreprises de déneigement et qui ont été accusées et reconnues... et, finalement, les quatre entreprises ont obtenu 10 millions de contrats l'année suivante de leur condamnation, qui était en 2000-2001. Alors, il y a des choses qui n'étaient pas correctes, Mme la Présidente. Quand j'ai dit: S'il y a eu du laxisme, je n'ai pas inclus un seul gouvernement, j'ai dit: Par les années passées, s'il y a eu du laxisme, s'il faut corriger les choses, les changer, les améliorer, c'est notre devoir, c'est notre responsabilité, et, là-dessus, le gouvernement, avec son projet de loi n° 73, a posé les gestes pour éviter que des compagnies qui sont reconnues coupables puissent, l'année d'après, soumissionner sur des dossiers ou sur des appels d'offres gouvernementaux. Alors, dans ce sens-là, le gouvernement a pris ses responsabilités, et je pense qu'il faut éviter à tout prix, pour tous les citoyens du Québec, peu importe le gouvernement, il faut éviter à tout prix que de telles choses se reproduisent, Mme la Présidente.

Alors, moi, je vais vous revenir, si vous me permettez, sur l'unité anticollusion, Mme la Présidente, parce que c'était une recommandation du VG. Le VG nous avait dit... il a recommandé au ministère deux choses: de procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre ces données et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région — alors ça, c'est une chose que nous allons faire également — et, deuxièmement, il nous recommande d'établir une stratégie visant à détecter des conditions de marché problématiques. Alors, l'unité anticollusion, Mme la Présidente, répond à cette requête, à cette recommandation du VG.

Et d'ailleurs, à la Commission de l'administration publique, le collègue du Parti québécois, le député de Chambly, disait: «L'ampleur des budgets de construction dont dispose ce ministère, près de 4 milliards de dollars par année, devrait exiger qu'il y ait un système de surveillance de la collusion.» Alors, l'unité anticollusion, Mme la Présidente, elle a été mise en place pour prévenir, pour s'assurer de prévenir la fraude, la malversation, la collusion, pour aider le ministère à détecter les procédures de collusion et mettre en place des mécanismes. Et je pense que ça va nous aider parce que M. Duchesneau a une connaissance, une expérience et une expertise que nous n'avons pas au ministère, et ça va s'ajouter pour s'assurer que l'argent des contribuables soit bien dépensé, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme la ministre. Alors, la parole est maintenant au député de Chomedey.

#### **M. Guy Ouellette**

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. À mon tour de saluer les collègues, le député de Johnson, le député de Verchères, que je retrouve toujours avec beaucoup de plaisir toutes les journées de la semaine, la ministre et tout son personnel, ses sous-ministres...

**Une voix: ...**

**M. Ouellette:** ... — même le vendredi, effectivement — et ses sous-ministres. Le député de Verchères, on est habitués, à la Commission des transports et de l'environnement, à beaucoup de ses envolées oratoires qui marquent nos débats, et, encore ce matin... Je vais parler de M. Duchesneau tantôt, que je connais très, très bien depuis moult années, et je vais parler de l'unité anticollusion, mais laissez-moi revenir, Mme la Présidente... D'entrée de jeu, le député de Verchères faisait référence à l'expertise des gens du ministère des Transports, particulièrement au niveau des sous-ministres et des sous-ministres adjoints qui quittent le ministère des Transports pour aller travailler pour des firmes d'ingénierie ou aller travailler dans d'autres compagnies. Probablement parce qu'il a manqué de temps, le député de Verchères nous a souligné quatre noms. J'avais la liste, je vérifiais ma liste au fur et à mesure où le député de Verchères mentionnait ces noms-là. Il en a oublié cinq, j'espère que c'est juste une question de... parce qu'il a manqué de temps. Mais permettez-moi, d'entrée de jeu, de mentionner parce que, pour nous, c'est une situation qui est très préoccupante... D'ailleurs, la ministre a fait des représentations pour qu'on puisse resserrer les règles relativement à cet état de fait.

Et je me permettrais, Mme la Présidente, puisque c'est l'endroit, le salon bleu, pour mentionner... Parce qu'on est parti sur du nominatif cette semaine et dans les dernières semaines, donc je vais mentionner le nom des cinq personnes que le député de Verchères a oubliées. Il a oublié M. Luc Crépeault, qui est rendu chez BPR; M. Yvan Demers qui, d'ailleurs... d'ailleurs, M. Demers, qui a été le patron de M. Picard, qu'on retrouve en arrière du député de Verchères; M. Gilles Plouffe, qui est rendu chez Roche; M. Demers, qui est chez Dessau; M. Saint-Jacques, qui est chez Tecsub AECOM; puis M. Liguori Hinse, qui, lui, est chez Roche. Je l'ai mentionné, c'est très préoccupant, Mme la Présidente. Et la ministre est très, très au fait de la situation, et il y a des démarches qui sont faites de façon régulière pour qu'on resserre les règles, pour que ces situations-là ne se perpétuent plus dans l'avenir.

L'unité anticollusion, on pourrait parler sèchement de l'unité anticollusion. Je vais parler de M. Duchesneau avant d'aller à l'unité anticollusion. Je pense que le député de Verchères n'aura qu'à poser la question à M. Duchesneau, si c'était pour le faire taire qu'il a été nommé à la tête de l'unité anticollusion. Je vous dirai que, connaissant sa réponse... Mais je vais le laisser répondre à ces questions-là, et j'espère qu'il aura l'opportunité de rendre une réponse au député de Verchères. C'est un policier d'expérience, M. Duchesneau, qui est à la retraite, qui a été directeur du Service de police de la ville de Montréal. Il fait partie de la race des policiers passionnés qu'il y avait à la fin des années soixante, début des années soixante-dix. Et M. Duchesneau croyait tellement à la cause — peut-être que ça va surprendre le député de Verchères et les collègues — que cette question de contrat, pour lui, était une question accessoire, et le contrat n'a été signé que plus tard, un mois plus tard, si j'écoute le député de Verchères. Donc, il croyait à la cause, croyait à la ministre, qui a eu la vision et qui a eu la bonne idée d'aller au-delà des initiatives demandées par le Vérificateur général, d'instaurer cette unité anticollusion dans un souci de responsabilité et surtout pour faire en sorte que les annonces de 4,2 milliards qui ont été annoncées pour le réseau routier cette année soient adéquatement utilisées, Mme la Présidente.

Je reviendrai au cours du prochain bloc pour vous parler, vous donner les définitions, collusion, corruption, pour aider le collègue de Verchères à faire la différence entre les deux.

● (11 h 10) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Chomedey. Alors, la parole est au député de Johnson.

### M. Étienne-Alexis Boucher

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, j'interpellerai le gouvernement sur le dossier des haltes routières. On le sait très bien, le gouvernement s'est fait élire en 2003 en clamant notamment son désir de transformer l'État québécois, son désir de mettre de l'avant la réingénierie de l'État québécois. Cette réingénierie allait passer notamment par l'ouverture de plusieurs chantiers qui seraient mis de l'avant en PPP, c'est-à-dire en partenariat public-privé. Or, une des façons que PPP Québec a utilisée, finalement, pour prouver la valeur ajoutée de réaliser des travaux d'infrastructures en mode PPP plutôt qu'en mode conventionnel est de procéder à une analyse de la valeur ajoutée. PPP Québec, le plus connu des PPP, c'est évidemment le dossier du CHUM.

Or, le Vérificateur général, dans un de ses rapports, mentionnait que les analyses de la valeur ajoutée produites par PPP Québec ne permettaient pas de soutenir la conclusion que leur réalisation en mode PPP est préférable à une réalisation en mode traditionnel par le secteur public, cela pour plusieurs raisons. D'abord, lorsqu'ils comparaient le mode PPP au mode conventionnel, souvent ils n'établissaient qu'un seul mode conventionnel, alors qu'il en existe plusieurs, comme le mode en gérance ou le mode clés en main.

De deux, on peut se questionner beaucoup sur les chiffres qui y sont placés, hein? Le Vérificateur général disait notamment que la quantification finale des risques a résulté parfois de l'exercice du jugement de plusieurs acteurs dont les positions varient grandement et des décisions reposant sur des études réalisées dans d'autres administrations sans vérification de leur applicabilité au contexte du Québec. Donc, par exemple, dans le dossier des haltes routières, le gouvernement chiffre à 9,6 millions de dollars les risques sur 30 ans qu'encourent, là, l'entretien et la construction, là, des infrastructures. D'où vient ce 9,6 millions de dollars? D'où vient le 4,5 millions de dollars en redevances que verserait sur 30 ans le partenaire privé au gouvernement? Sur quelle analyse se base-t-il?

Enfin, on peut se questionner aussi... Dans le rapport de l'analyse de la valeur ajoutée, le gouvernement évalue à 3,7 millions de dollars la valeur résiduelle des bâtiments après 30 ans, alors que, pour le PPP, le partenaire public, les mêmes bâtiments auront non pas une valeur résiduelle de 3,7 millions, mais bien de 3 millions de dollars. Donc, d'où vient cette différence? Est-ce qu'on peut penser que le partenaire privé entretiendrait moins bien ces bâtisses, alors que, dans des articles du *Journal de Montréal*, on faisait état de, mon Dieu! de la qualité des haltes routières en Ontario justement sur le fait que ces haltes routières étaient beaucoup mieux entretenues. Donc, évidemment, ça laisse place au questionnement.

Il y a évidemment la question aussi de l'appel d'offres. Le premier appel d'offres a été lancé en 2006, et, comme par hasard, d'ailleurs, en 2006, on a eu une

explosion des contributions à la caisse du Parti libéral par les personnes qui étaient liées à la société en commandite Aires de service Québec, des gens qui avaient, bien sûr, contribué avant, mais d'autres qui ne l'avaient jamais fait avant 2003 et qui l'ont fait de façon beaucoup plus substantielle en 2006. Donc, est-ce un hasard? Peut-être. Seulement...

Et une autre chose très préoccupante — ça, ce n'était qu'une parenthèse — c'est que le Vérificateur général... publié l'automne dernier, mentionne que la concurrence est essentielle au transfert effectif du risque. Or, une étude de l'OCDE mentionne que, lorsqu'il y a moins de trois soumissionnaires pour un contrat, il existe un danger accru de comportement opportuniste, c'est-à-dire monopolistique, de la part des soumissionnaires. Le premier appel d'offres, il n'y a eu qu'un seul soumissionnaire, Immostar. Le deuxième appel d'offres, il n'y a eu que deux soumissionnaires, une espèce de holding international absolument inconnu et Immostar. Et je tiens à le rappeler que, dans les deux cas, aucune de ces entreprises n'avait une véritable expérience dans la gestion d'infrastructures telles qu'une halte routière. Donc, ça laisse quand même à réfléchir.

Et un dernier point, puisque les cinq minutes passent très vite, évidemment, a trait à l'indemnité de 3,1 millions de dollars qui a été versée par décret à la société en commandite Aires service Québec. C'est un décret qui a passé le 21 décembre, hein? Bon, évidemment, on ne peut soupçonner qu'on voulait le passer sous silence un peu, ce décret-là, alors que tout le monde était dans les tournières, etc. Seulement, il y a un bijou. D'abord, on se questionne sur le pourquoi de l'indemnité alors qu'il n'est absolument pas clair que le ministère était véritablement responsable des retards encourus dans l'obtention des permis de construction. Et la deuxième des choses, c'est que ça a été un bijou, suite aux 3,1 millions de dollars versés au partenaire en indemnité, le ministère a procédé à une modification de sa valeur ajoutée.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est terminé, M. le député.

**M. Boucher:** Au lieu d'avoir une diminution de la valeur ajoutée, il y a eu une augmentation malgré le versement de 3,1 millions de dollars. Alors, c'est plutôt...

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci.

**M. Boucher:** ...fantastique.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député. Mme la ministre.

### Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** Alors, Mme la Présidente, je remercie le collègue de son intervention. Évidemment, ce dossier-là relève de mon collègue M. MacMillan. Alors, ça lui fera assurément plaisir, là, à l'étude des crédits, parce que c'est...

**Une voix:** ...

**Mme Boulet:** Non, mais il y a des réponses très pointues au niveau des chiffres. Il y a eu effectivement des délais dans la signature de l'entente. Alors, l'entente

a été signée, et maintenant tout va procéder. Et, s'il y a des coûts supplémentaires, c'est qu'il y a une année qui a été ajoutée à l'ensemble du projet.

Alors, Mme la Présidente, le réseau des haltes routières au Québec, évidemment, il y avait une problématique importante, 50 % des haltes routières n'avaient pas d'eau potable du tout... 50 %, en fait, n'avaient pas d'eau. Il y en avait 50 % qui n'avaient pas d'eau, et 50 % n'avaient pas d'eau potable. Il y avait des problématiques de sécurité. Il y en a qui avaient peur d'arrêter le soir dans certaines haltes routières parce qu'elles étaient mal éclairées, parce qu'elles étaient mal entretenues. Alors, c'est important pour nous d'offrir des services de qualité pour que les usagers du réseau routier puissent, à peu près à tous les 100 km, arrêter à une halte routière pour soit aller à la toilette ou à la salle de bain. Alors, c'est important d'offrir un service pour que les gens puissent prendre une pause, un arrêt sur le réseau routier pour éviter la fatigue ou diminuer les cas de fatigue au volant.

Évidemment, ce réseau-là est important pour nous. Il y a eu, par contre, trois haltes routières qui ont été bâties sous le précédent gouvernement, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Nicolas et Saint-Augustin, au coût d'à peu près 4 millions par halte routière. Alors, essentiellement, l'étude qui nous a recommandé d'aller en PPP et de donner ça au privé, qui a dit: Bon, écoutez, en permettant aux gens de s'arrêter, il y a de la restauration, il peut y avoir de l'information touristique, il peut y avoir également... de l'information touristique, de l'information à tous les niveaux, là, au niveau de la température, du réseau routier, il peut y avoir aussi des commerces pour vendre des produits locaux, régionaux... Donc, l'objectif était d'offrir ça à la population, mais la recommandation était que ces services-là ne relèvent pas de la mission du ministère des Transports. Alors, la décision du gouvernement d'aller en PPP est allée dans ce sens-là, tout comme le fait l'Ontario. L'Ontario est en PPP également. Vous avez dit qu'ils offraient un très bon service de haltes routières, ils sont en PPP sur les haltes routières également en Ontario. Alors, notre objectif, c'est d'offrir à la population des endroits sécuritaires où ils peuvent s'arrêter pour se reposer, pour relaxer. Et souvent, quand il y a des petites familles, c'est très important. À tous les 100 km, on juge que c'est nécessaire de faire un arrêt... bien, nécessaire ou que c'est bien que les gens puissent prendre cette pause-là.

Maintenant, la complexité, tous les éléments, les coûts qui relèvent du contrat, j'ai ici la sous-ministre qui est responsable du dossier, alors elle... ça nous fera plaisir. Et, même si vous ne voulez pas attendre l'étude des crédits, posez vos questions, on pourra vous répondre, là, sur tous les éléments qui définissent le contrat des partenariats public-privé et ce qui a été convenu comme arrangement avec le partenaire privé. Tout à fait, ça va nous faire plaisir de répondre, à l'étude des crédits, de façon plus pointue sur les éléments financiers de l'entente avec le partenaire privé.

Maintenant, Mme la Présidente, tantôt, je vous parlais de l'unité anticollusion. Alors, on est très fiers d'avoir M. Duchesneau avec nous, qui s'est joint à l'équipe du MTQ en dirigeant l'unité anticollusion. Je le disais d'entrée de jeu, c'était une recommandation du Vérificateur général. C'était même une recommandation qu'a formulée le député de Chambly lors de l'étude de la Commission de l'administration publique. Donc, son mandat, c'est une surveillance étroite des marchés, Mme la Présidente, de

prévenir la fraude, la collusion, la malversation, d'encourager la pratique loyale des affaires et de mettre en place des mécanismes de détection de la collusion. Donc, il va accompagner le ministère à... il va même former les gens, nous aider à détecter toute situation problématique où on peut penser qu'il y a un phénomène de collusion.

Et ce qu'il est important de dire, c'est que l'unité anticollusion de M. Duchesneau est en lien direct avec les policiers de la Sûreté du Québec, de l'opération Marteau, que notre gouvernement a mise en place également pour faire des enquêtes avec un budget d'opération, avec des enquêteurs supplémentaires. Donc, la police, également, suit de très près ce dossier-là.

Alors, il y a eu le projet de loi n° 73, Mme la Présidente, je le disais, du ministère du Travail, qui va faire en sorte de surveiller les entreprises qui seront reconnues coupables de façon à faire en sorte qu'elles ne puissent plus soumissionner. Il y a eu également le projet de loi n° 76 des Affaires municipales qui vient mieux encadrer les appels d'offres et l'octroi des contrats dans les municipalités. Et il y a également des mesures importantes qui ont été prises au ministère du Revenu, notamment pour avoir des gens sur les 50 plus gros chantiers au Québec, pour avoir des vérificateurs et des inspecteurs qui sont là en permanence. Alors, Mme la Présidente, le gouvernement a agi de façon responsable et a posé des gestes concrets pour assurer à la population que son argent sera bien investi.

● (11 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme la ministre. Alors, M. le député de Chomedey.

#### M. Guy Ouellette

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Au dernier bloc, j'avais mentionné que j'aurais eu collusion, Mme la Présidente, avec vous et avec mon collègue le député de Verchères, et c'est important que... Il y a toujours foule qui suit nos débats, particulièrement quand le député de Verchères est annoncé au feuilleton de la commission. Et, pour les gens qui nous écoutent ce matin et qui, avec tout ce qu'ils entendent à l'Assemblée et tout ce qu'ils lisent dans les journaux, peuvent être un peu mêlés, je pense qu'il est important de faire la différence entre ce qu'est de la collusion et ce qu'est de la corruption, et je me permets, parce que, dans une ancienne vie, il fallait que je la sache, la différence, et c'était très important... La définition que le dictionnaire donne de «collusion», Mme la Présidente, c'est «une entente secrète entre deux ou plusieurs parties au préjudice de quelqu'un». J'ai été un peu surpris quand j'ai regardé la définition du dictionnaire parce qu'immédiatement après, dans la même définition, il y a une ligne qui dit: «Ne pas confondre avec le mot "collision", qui est le choc de deux corps.» Je me suis demandé ce que ça faisait dans le dictionnaire. Le mot «corruption», Mme la Présidente, quand on parle de corruption, c'est «l'action de corrompre, de soudoyer quelqu'un». Donc, je me suis rendu à la lettre s, même si je suis rentré dans la police très de bonne heure, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...avec mon nom, là.

**M. Ouellette:** Non, mais je me suis rendu à la lettre s...

**La Présidente (Mme Doyer):** Continuez.

**M. Ouellette:** ...et le mot «soudoyer», la définition du dictionnaire, Mme la Présidente, c'est «acheter les services de quelqu'un, donc, moyennant contrepartie».

**Une voix:** ...

**M. Ouellette:** Non, mais c'est la définition du dictionnaire. Vous savez que j'ai...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...prenez-la, je l'ai manquée.

**M. Ouellette:** Oui. «Soudoyer», pas «sous la présidente», mais «soudoyer» — et c'est très différent parce que vous êtes angélique, Mme la Présidente — c'est «acheter les services de quelqu'un, donc, moyennant contrepartie».

Pour répondre à la question du député de Verchères, qui s'interrogeait sur les motifs ou les objectifs de M. Duchesneau à la tête de l'unité anticollusion, Mme la ministre en a parlé que son travail, c'est de prévenir la fraude, la collusion et la malversation. Bien entendu que, si des infractions au Code criminel sont détectées, sont pressenties ou sont rencontrées au cours des enquêtes ou au cours des rencontres faites par M. Duchesneau et son équipe, ils vont être immédiatement référés à l'opération Marteau, à la Sûreté du Québec. C'est très...

**M. Bergeron:** ...

**M. Ouellette:** Pardon?

**M. Bergeron:** ...

**M. Ouellette:** Ah! bien, soyez rassuré, M. le député de Verchères, parce que je pense que c'est une question de crédibilité. Et j'ai exercé ces fonctions-là pendant assez longtemps pour vous dire qu'un des premiers mandats de tout policier, c'est d'être très factuel, qui est un mandat différent d'autres professions de notre société. Donc, être factuel, c'est de ramasser des évidences pour amener des gens devant les tribunaux et chercher à obtenir des condamnations.

Mme la ministre, en annonçant l'unité anticollusion le 23 février dernier, a voulu définitivement s'assurer que les 4,2 milliards qui sont investis cette année dans le réseau routier seraient dépensés de façon efficiente au dollar près. Et ça faisait partie d'une des recommandations et même de la conclusion du rapport du Vérificateur général, je vous réfère à la conclusion à la page 4.4, et c'est important: «En raison de l'importance des sommes en jeu et des risques liés à l'attribution de nombreux contrats, le ministère se doit de montrer plus d'initiatives pour resserrer ses façons de faire, disposer d'une information plus juste et améliorer sa capacité d'analyse afin d'assurer une saine gestion des fonds publics.» Je pense que le ministère a compris. Je reviendrai avec le ministère du Revenu lors du prochain bloc, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Chomedey. M. le député de Verchères.

**M. Stéphane Bergeron**

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente. Je n'oserais surtout pas vous appeler Mme la Sur-Doyer, mais, quoi qu'il en soit...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Bergeron:** ...quoi qu'il en soit, Mme la Présidente, je m'attendais certainement à entendre des réponses un peu fleuves, un peu sans lien avec les questions, mais je ne m'attendais certainement pas à me faire répondre: On ne peut répondre à ça, c'est mon collègue le ministre délégué aux Transports qui s'occupe de ça. C'est parce que l'interpellation d'aujourd'hui, là, devait porter sur l'octroi des contrats du ministère. Bien, j'espère qu'on ne s'imagine pas que le ministère octroie juste des contrats sous la responsabilité de la ministre des Transports, il octroie aussi des contrats sous la responsabilité du ministre délégué aux Transports. Si le ministre délégué aux Transports juge qu'il n'est pas pertinent d'être ici ce matin, je me serais attendu, à tout le moins, qu'on amène les fonctionnaires pertinents pour répondre aux questions. Les questions de mon collègue de Johnson étaient on ne peut plus pertinentes, et on répond: On ne peut pas répondre. Mais c'est pour le moins décevant, d'autant qu'il y a là des questionnements très préoccupants par rapport à la stratégie que met de l'avant le ministère par rapport aux haltes routières.

La ministre a elle-même décrit l'état lamentable de nos haltes routières. C'est à se demander si le ministère, délibérément, ne laisse pas nos haltes routières dans un état de décrépitude pour que quelque observateur que ce soit puisse dire: Ah! bien, vous voyez les belles haltes routières qu'il y a sur la 401 pour aller à Toronto, on pourrait avoir la même chose au Québec. Puis là la ministre a vanté le fait qu'on pourrait avoir les petites familles qui pourraient avoir des services, puis aller aux toilettes, puis ainsi de suite, puis, bon... mais quel est l'impact pour les commerces qui sont en marge de nos infrastructures routières que d'avoir de telles haltes routières? On n'a pas fait de débat là-dessus, on n'a pas fait de débat sur l'opportunité de ce genre de services sur nos autoroutes, on n'a pas fait de débat sur le fait que le ministère laisse les haltes routières actuelles se détériorer, puis on n'a surtout pas fait de débat sur ce que mon collègue de Johnson a dit il y a quelques instants quant à la façon un peu douteuse dont les choses se sont déroulées quant à l'octroi des contrats jusqu'à présent.

Quant à l'octroi des contrats, justement, la ministre répond donc aux questions que j'ai posées par rapport à l'autoroute 50, où j'ai donné des sommes astronomiques de contrats octroyés à certaines entreprises qui ont donné des sommes astronomiques à la caisse électorale du Parti libéral, n'a pas trouvé mieux à faire que de faire la recension de tout ce qui avait été donné sous le gouvernement du Parti québécois. Et, même là, elle a réussi à trouver des sommes relativement moins importantes, et elle a surtout fait attention de ne pas dire combien ces entreprises avaient donné à la caisse du Parti québécois parce qu'elle n'aurait pas trouvé l'équivalent de ce que ces gens ont pu donner au Parti libéral, ça, c'est certain. Alors, Mme la Présidente, je ne dis pas que tout était idéal à l'époque où le Parti québécois était au pouvoir. Ce que je dis, c'est que, nous, on n'a rien à cacher puis que, s'il y a une commission d'enquête, on va aller au fond des choses. Ça ne nous dérange pas. Ça ne semble pas être la même affaire de l'autre côté, Mme la Présidente.

J'aurais aimé que notre collègue de Maskinongé soit ici, puisque j'aurais eu une question le concernant. Mais je vais quand même la poser. Avant son élection, en décembre 2008, le député de Maskinongé était, depuis

2007, directeur du développement des affaires pour la Compagnie de construction et de pavage Maskimo. Directeur du développement des affaires, Mme la Présidente, c'est exactement le même titre qu'avait le député de Rivière-du-Loup chez BPR, soit l'équivalent d'un lobbyiste. Or, tout comme le député de Rivière-du-Loup, le député de Maskinongé n'a jamais été inscrit au Registre des lobbyistes.

Il y a quelques semaines, *Rue Frontenac.com* nous apprenait que Maskimo a reçu d'important contrats du ministère des Transports, dont certains, incidemment, dans le comté de Laviolette alors que le député de Maskinongé agissait comme lobbyiste. Or, il était, à ce moment-là, Mme la Présidente, entre 2007 et 2008... il cumulait, à ce moment-là, les fonctions de maire de Saint-Alexis-des-Monts, de préfet de la MRC de Maskinongé et directeur, comme on l'a vu, du développement des affaires chez Maskimo au moment où il a obtenu d'important contrats du ministère des Transports. Est-ce que Mme la ministre peut nous assurer hors de tout doute raisonnable que le député de Maskinongé n'a pas agi comme lobbyiste à ce moment-là pour obtenir des contrats du ministre, puisque les membres du gouvernement affirmaient, durant la partielle à Rivière-du-Loup, que leur candidat n'avait pas fait de lobbyisme, pourtant le commissaire en a jugé autrement? Est-ce que la ministre est d'avis que le Commissaire au lobbyisme devrait également se pencher sur le cas du directeur du développement des affaires chez Maskimo, l'actuel député de Maskinongé?

Alors, ça aussi, Mme la Présidente, ce genre de chose jette le doute sur la façon dont les contrats sont octroyés au ministère des Transports, et ça mérite effectivement des éclaircissements. La ministre nous parle de transparence, elle devrait peut-être nous expliquer aussi comment il se fait, depuis le moment où elle a mis beaucoup plus de transparence, on ne donne plus, dans les engagements financiers, le nom de tous les soumissionnaires, comme ça se faisait autrefois. Drôle de transparence depuis l'automne dernier.

● (11 h 30) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député. Mme la ministre.

### **Mme Julie Boulet**

**Mme Boulet:** Il y a beaucoup de... Mme la Présidente, premièrement, on ne donne plus le nom des entreprises qui viennent chercher les cahiers de charge, c'est depuis 2005, et c'est justement pour éviter qu'il y ait des situations de collusion qui se présentent. Et ça, ça a été salué, Mme la Présidente, par M. Johnson lors de l'effondrement du viaduc de la Concorde, justement, de ne pas donner le nom des entreprises, Mme la Présidente. C'est depuis 2005 et c'est une mesure qui s'ajoute aux mesures que nous avons mises en place et qui vont faire en sorte d'éviter des situations problématiques de collusion.

Mme la Présidente, je vais revenir sur le financement parce que le collègue passe son... pas passe son temps, mais, souvent, il associe le financement des partis politiques aux contrats qui sont donnés au ministère des Transports ou dans l'appareil gouvernemental. Alors, à la Commission d'administration publique, je vais répéter ce qui a été dit. C'est parce que mon collègue M. Moreau posait la question parce que le sous-ministre était là pour répondre aux questions posées par les collègues de la

députation, que ce soit du côté ministériel ou du côté de l'opposition, et la question était la suivante: «Est-ce que, oui ou non, il vous a été rapporté, suite aux demandes que vous avez faites au personnel du ministère des Transports, des situations où il y avait eu, souvent par un cabinet ministériel, un bureau de député ou un personnel de cabinet politique, des pressions pour l'octroi d'un contrat, quelle qu'en soit la forme?» Alors, le sous-ministre a répondu: «Absolument pas. C'est... L'octroi de contrat relève de l'appareil administratif, et il n'y a ni ministre ni cabinet qui interviennent dans le processus d'octroi de contrat, c'est réglementé, c'est complexe et c'est clair également. Alors là, sur ce plan-là, [...] au ministère, ça finit sur mon étage, les contrats.»

L'autre question: «Est-ce que, d'une façon quelconque... Vous savez qu'il y a une loi sur le financement des partis politiques et qu'il y a une liste qui est publique, rendue par le Directeur général des élections, des gens qui contribuent à des partis politiques. Est-ce que, d'une façon quelconque, directement ou indirectement, il a été tenu compte par le ministère des Transports, dans l'octroi des contrats, des informations qui étaient données par le Directeur général des élections pour des contributions politiques et que ces contributions ont été prises en compte dans l'octroi des contrats? Oui ou non?» Et le sous-ministre, Mme la Présidente, a répondu: «La réponse est non.»

Alors, Mme la Présidente, je le répète, il y a du financement politique pour les partis politiques qui se fait au Québec, ce sont des gens, des individus qui peuvent contribuer. Il y a une loi qui encadre de façon très particulière la donation ou les contributions sur le financement des partis politiques. Alors, c'est un processus qui est tout à fait démocratique, qui a toujours existé, tant pour le Parti québécois que pour le Parti libéral du Québec. Donc, ce n'est pas nouveau, ce n'est pas juste pour le Parti libéral. Le financement politique s'est toujours fait... Vous, Mme la Présidente, mon collègue et tous les collègues du Parti québécois connaissent très bien le fonctionnement du financement des partis politiques au Québec et les règles qui encadrent et régissent ce financement-là. Maintenant, les contrats, Mme la Présidente, au ministère des Transports, c'est purement administratif, et il y a des règles, des processus très rigoureux, et on va en appel d'offres, et ça n'a rien à voir avec le financement et la contribution des gens ou des personnes pour le parti politique.

Alors, l'autre élément, Mme la Présidente, je vais revenir sur... Bon, premièrement, au niveau des haltes routières, M. le collègue, j'ai répondu à la question, mais, si vous voulez plus de précisions, je vous ai offert... la sous-ministre pourra répondre de façon plus pointue aux questions. Parce que votre question allait dans les détails, alors la sous-ministre sera disponible pour vous répondre, ça nous fera plaisir. Alors, il n'y a rien à cacher dans les haltes routières, et les délais qui ont été encourus dans le processus s'expliquent, il y a des raisons pour lesquelles... mais tout s'est fait selon les règles et de façon très rigoureuse et très encadrée.

Maintenant, pour ce qui est du contrat de Maskimo — je m'excuse, le temps a filé, Mme la Présidente — alors, pour ce qui est du contrat de Maskimo, évidemment, M. Diamond, effectivement, travaillait... Je pense, c'est dans les années passées, je ne pourrais pas vous dire à quelle année ou quel moment il a cessé de travailler. M. Diamond n'a jamais fait de représentations au cabinet ni à moi-même, Mme la Présidente, pour...

**La Présidente (Mme Doyer):** Bien, c'est parce que...

**Mme Boulet:** Vous aimez mieux que je revienne à l'autre bloc?

**La Présidente (Mme Doyer):** Le député de Nicolet-Yamaska...

**Des voix:** Maskinongé.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, attendez, Maskinongé, Maskinongé.

**Mme Boulet:** Qu'est-ce que j'ai dit? Excusez-moi, j'ai mélangé, je...

**Une voix:** ...Nicolet-Yamaska, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Sûrement pas, surtout pas.

**Mme Boulet:** Excusez-moi, je...

**La Présidente (Mme Doyer):** Non c'est parce que, maintenant, il est député, alors ce serait peut-être mieux de dire son nom de député.

**Mme Boulet:** O.K. Bien, je m'excuse, là, je n'ai pas voulu...

**La Présidente (Mme Doyer):** Son nom de comté, de circonscription.

**Mme Boulet:** C'est de Maskinongé. Je n'ai pas voulu faire offense à la Chambre, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, non, c'est correct.

**Mme Boulet:** Alors, tout simplement, ce contrat-là... L'explication, ce sont des contrats tarifés. Des contrats tarifés, ça existe, Mme la Présidente, c'est une des exceptions pour ne pas aller en appel d'offres. Ce sont des contrats tarifés où l'intérêt public prime, et les contrats tarifés existent depuis des décennies au ministère. Et, d'ailleurs, le précédent gouvernement en donnait à la hauteur de 43 %, toute proportion, alors que, nous, on est à 19 % au cours de la dernière année. Mais je peux vous expliquer. Au prochain bloc, ça me fera plaisir d'expliquer aux collègues comment ça a été attribué et pour quelles raisons.

**La Présidente (Mme Doyer):** D'accord. Merci. Alors, M. le député de Chomedey.

### M. Guy Ouellette

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. À mon dernier bloc de cette interpellation, je vais essayer de couvrir trois sujets. Parce que je veux revenir sur le coût et l'étude de Transports Canada, c'est encore factuel ce matin. Je suis allé vérifier sur le site Internet, et on dit de le prendre avec beaucoup de précaution parce qu'il n'est pas approprié de prétendre ou de laisser croire aux gens que ça coûte 30 % de plus, les travaux routiers au Québec, et

tout ça, basé sur l'étude de Transports Canada. Sur le site, ce matin, ce matin même, il y a encore un avertissement qui est donné avec une modification du 16 mars à l'effet que toute comparaison au niveau des segments de marché et des juridictions n'est pas appropriée. L'étude qui a été faite et qui est en cours par le ministère des Transports avec le Nouveau-Brunswick et l'Ontario, pour le Nouveau-Brunswick, les coûts sont comparables. Pour l'Ontario, on devrait avoir le résultat de l'étude du MTQ au cours des prochaines semaines, et la ministre va sûrement se faire un plaisir de partager le résultat de ces démarches avec les collègues de l'Assemblée nationale.

Dans les autres mesures... Parce que Mme la ministre a parlé de mesures qui ont été mises en place au ministère du Revenu dans l'attribution des contrats gouvernementaux, vous savez, dans chacun des ministères, il y a une collaboration, et c'est un ensemble de mesures. Dans mon ancien métier, on parlait d'une boîte à outils, donc c'est un outil supplémentaire. Et, au ministère du Revenu, Mme la ministre a parlé que, déjà, les vérificateurs de Revenu Québec sont sur les 50 plus gros chantiers du Québec, et, à partir du début de juin, il y aura l'obligation pour tout soumissionnaire d'avoir, avant de se porter candidat pour une soumission au gouvernement, d'avoir une attestation de conformité du ministère du Revenu, et pour tous contrats gouvernementaux de 25 000 \$ et plus, tout cela dans un souci d'équité fiscale et aussi pour s'assurer de la conformité encore plus grande du processus.

J'en profite d'ailleurs pour souligner l'anniversaire du ministre du Revenu aujourd'hui pour les gens qui nous écoutent. Je pense que c'est très important, c'est une étape importante de sa vie, 60 ans, et je me permets de le souligner, étant donné qu'il est pas mal plus vieux que nous autres.

Je termine mon intervention, Mme la Présidente. Vous savez, l'opération Marteau, qui a été mise sur pied par notre collègue de la Sécurité publique, le député de Saint-Laurent et le ministre de la Sécurité publique, je veux rappeler aux gens le numéro de l'opération Marteau. Pourquoi? C'est très important. On voit de plus en plus, dans les dernières semaines, des gens, par crainte de représailles, qui viennent, ombrés à la caméra ou en arrière d'un paravent... Le numéro de l'opération Marteau: 1 888 444-1701. Si vous appelez à l'opération Marteau, qui est aussi, en même temps, le numéro pour rejoindre des gens de l'unité anticollusion, si vous appelez à l'opération Marteau, un, c'est confidentiel. Vous allez parler à un policier d'expérience qui va effectivement vous conseiller et qui va vous orienter vers l'unité appropriée. Si vous voulez parler à quelqu'un de l'unité anticollusion, les informations vont être transmises à l'unité anticollusion. Vous voulez parler à quelqu'un de l'opération Marteau, les informations vont être transmises à l'opération Marteau, et, je le dis, c'est confidentiel.

● (11 h 40) ●

C'est important parce qu'on entend encore, les dernières journées, le fait d'aller à la télé ou dans les médias de façon anonyme ne fait pas avancer le débat, ne permet pas au système et à ceux qui ont des choses ou qui ont des informations qui pourraient aider à épurer ou à détecter des situations de collusion ou de corruption de faire avancer l'état du droit et de faire avancer le bien-être de la population québécoise. Donc, je vous le recommande, je vous le dis. Et je suis un peu... je manque peut-être un

peu d'objectivité avec le numéro de l'opération Marteau, mais, pour avoir été dans le milieu policier tout près de 40 ans, ça a porté des résultats, et la société québécoise ne s'en porte que mieux. Et c'est factuel. Donc, je rappelle: 1 888 444-1701. Merci, Mme la Présidente.

### Conclusions

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Chomedey. Alors, nous en sommes maintenant aux dernières interventions. Mme la ministre, vous disposez d'un maximum de 10 minutes pour votre intervention.

### Mme Julie Boulet

**Mme Boulet:** ...ah! excusez-moi, Mme la Présidente. Alors, Mme la Présidente, vous me permettez de donner la réponse au collègue. Alors, pour ce qui est du contrat de Maskimo, là, qui a été donné à Rivière-aux-Rats, alors, essentiellement, c'est la règle, c'est dans ce qu'on appelle les contrats tarifés. Donc, c'est une règle qui existe depuis des décennies au ministère. Donc, les contrats tarifés, ce n'est pas des contrats négociés de gré à gré, il n'y a pas de négociation qui se fait avec l'entreprise. C'est un contrat qui est fixé, qui est tarifé par le ministère en fonction de la distance de l'entreprise par rapport au projet, par rapport au coût de l'essence, au bitume. Alors, c'est un prix fixe. Alors, on offre à l'entreprise le contrat à tel prix. Donc, il n'y a pas de négociation puis il n'y a pas d'entente, elle se fait sur le prix qui est offert par le ministère, et qui est calculé selon des bases et des données très objectives par rapport au coût réel des matériaux qui entrent dans la composition de l'asphalte, communément.

Alors, la règle qui existe c'est que, quand on a deux entreprises qui sont... on fait le calcul du tarifé. Et, si la différence entre deux entreprises est inférieure à 5 %, on considère qu'il y a concurrence parce que les deux entreprises sont près. Donc, s'il y a concurrence, on va en appel d'offres. Maintenant, quand c'est au-dessus de 5 %, si c'est au-dessus de 5 %, c'est donc dire que les entreprises sont éloignées. Donc, à ce moment-là, le ministère, quand on prend le tarifé... c'est que le ministère choisit l'entreprise la plus près parce qu'il y a une économie pour le ministère en termes de distance, de parcours ou de transport. Donc, il y a une économie pour le ministère, donc une économie pour le contribuable du Québec. Donc, c'est dans l'intérêt public de donner les contrats tarifés, et ça fait partie d'une des exceptions pour laquelle... Et ce sont des contrats en deçà de 1 million de dollars. Vous connaissez ça très bien, Mme la Présidente, des contrats d'asphaltage dans les régions du Québec. Je pense que tous les députés connaissent très bien le principe et le fonctionnement.

Alors, pour ce qui est du contrat de Maskimo, ça s'est fait à Trois-Rives. Et, à Trois-Rives — je ne sais pas si les gens connaissent un peu la région de la Mauricie — c'est entre Grand-Mère et La Tuque, donc, à Trois-Rives, c'est vraiment... c'est une route, c'est la route 155, mais c'est une route où il n'y a pas beaucoup de municipalités, pas beaucoup d'entreprises le long de cette route-là. À Trois-Rives particulièrement, il n'y a pas d'entreprise, et, à cette époque-là, Maskimo avait, à proximité du projet qui a été donné... Il y avait ce qu'on appelle une usine portative. Donc, ils ont été choisis avec un contrat tarifé parce qu'ils

étaient tout simplement très près de l'endroit où les travaux d'asphaltage devaient être faits. Alors, il n'y a pas eu d'intervention de la part de mon collègue, ça a suivi le processus normal en respectant la règle du 5 %.

Et même, pour cette même compagnie là, il y a eu ultérieurement un contrat qui a été donné à La Tuque. Et là, à La Tuque, il y avait concurrence parce qu'un peu plus loin que La Tuque, entre La Tuque et le Saguenay—Lac-Saint-Jean, il y avait une usine qui est là, qui est là en permanence. Donc, les deux usines, à Trois-Rives et à La Tuque, sont rentrées en compétition et étaient en deçà de la règle de 5 %. Donc, à ce moment-là, il y a eu un appel d'offres qui a été lancé pour les travaux qui ont été effectués à La Tuque. Alors, ça donne un petit peu l'explication.

Alors, Mme la Présidente, je voudrais juste, pour terminer, faire le retour et vous dire que le ministère... premièrement, que le ministère est effectivement le plus gros donneur d'ouvrage au Québec, entre 15 000 et 20 000 contrats par année, je le répète. C'est un processus qui est purement administratif. Donc, le cabinet politique, le parti politique ne s'ingère pas dans l'attribution de contrats, c'est un processus qui est rigoureux, qui est transparent. Et vous dire que ce n'est pas parfait, je n'ai jamais dit que c'était parfait. C'est un système qui est perfectible, donc qui doit s'améliorer et qui s'améliore, et le ministère a agi de façon responsable.

En 2005, on a cessé, Mme la Présidente, de donner le nom de tous ceux qui venaient chercher les cahiers de charges pour les soumissions. En 2007, on a mis la règle du 15 %, Mme la Présidente, et on a revu au complet, en profondeur, le système d'inspection de toutes les structures du Québec. Et, en 2009, suite aux recommandations du Vérificateur général, alors il y a eu les règles... En fait, il y a eu les vérificateurs internes qui ont été ajoutés dans chacune des directions territoriales. Il y a deux membres externes qui ont été ajoutés au comité de vérification du ministère. Ces gens-là vont se rencontrer six fois par année plutôt que trois fois par année, et, à chaque mois, les vérificateurs internes de chacune des directions territoriales vont envoyer des rapports de l'activité au niveau de l'attribution des contrats dans leurs directions territoriales. Donc, six fois par année, ce comité va se pencher sur les rapports mensuels de chacune des DT.

La marge de 15 %, que je vous parlais tantôt, par rapport aux soumissions qui sont déposées et aux estimés du ministère, cette marge-là, elle est réduite, elle est resserrée à 10 %. Donc, au-delà de 10 %, il doit y avoir des explications, et ça doit être autorisé par le sous-ministre, sinon on retourne en appel d'offres.

Il y a également tous les contrats... Par mesure, là... pour être transparents, pour que le public soit bien informé, tous les contrats seront dorénavant accessibles et disponibles sur Internet. Les contrats de surveillance, qui étaient depuis 1993... les contrats de surveillance des firmes d'ingénieurs seront dorénavant joints au processus d'appel d'offres dans le cadre de l'attribution des plans et devis. Donc, on va jumeler les plans et devis et la surveillance du chantier ensemble, et tout ça va passer par le processus d'appel d'offres.

Il y a une analyse comparative qui se fait actuellement, et tel que demandé par le Vérificateur général, une analyse comparative qui se fait. Et je tiens à dire encore que, l'analyse de Transports Canada, Transports Canada lui-même nous fait des recommandations, là, qui sont...

Regardez, je pense que ça vaudrait la peine qu'on les lise, Mme la Présidente, parce que c'est... Attendez un tout petit peu, je vais trouver ça. Alors, c'est ici. Alors, Transports Canada, Mme la Présidente, c'est important parce que la mise en garde de Transports Canada, il faut la prendre en considération. C'est Transports Canada lui-même qui a fait la recherche, qui a fait l'étude, qui nous fait cette mise en garde là, et pas une fois, deux fois, trois fois. Alors, le résumé de la recherche dit: «L'absence d'une méthode comptable commune à tous les fournisseurs de l'infrastructure routière tant entre les provinces qu'au niveau des autorités régionales et municipales rend toute comparaison à ce niveau de détail hasardeuse.»

Il a également émis une lettre, Mme la Présidente: «La comparaison entre les provinces doit se faire avec prudence. De plus, l'objectif étant de générer des estimations de coûts annuels pour tous les modes de transport, les résultats doivent être interprétés dans ce contexte.»

Et enfin la mise en garde qui est sur le site Internet: «Le Groupe de travail sur l'examen de la totalité des coûts est d'avis que toute comparaison au niveau des segments de marché et des juridictions ne serait pas appropriée.»

Alors, Mme la Présidente, les éléments d'une province à l'autre, on n'a pas comparé des pommes avec des pommes, il y a des choses qui dataient d'années antérieures avec des années plus récentes, donc c'est très hasardeux de les comparer, et c'est pour répondre justement à ça que le ministère s'est engagé à faire des études avec le Nouveau-Brunswick et l'Ontario. Et, je le répète, avec les données que nous avons actuellement, on se compare à l'Ontario et au Nouveau-Brunswick et on sera en mesure, dès le mois de juin, de pouvoir déposer, Mme la Présidente, tous les éléments de ces études-là.

Alors, l'analyse comparative est en cours. Les situations à risque, bien, évidemment, on a mis en place l'unité anticollusion, tel que nous le recommandait le Vérificateur général, de mettre un mécanisme de surveillance des situations à risque ou problématiques. Donc, l'unité anticollusion va nous permettre de faire une surveillance étroite des marchés, de surveiller la collusion, la malversation, la corruption et, en étroite collaboration avec opération Marteau, de dénoncer toute situation problématique pour que les policiers de la Sûreté du Québec soient au courant.

Alors, Mme la Présidente, notre préoccupation, c'est d'offrir des services de qualité au meilleur coût, dans l'intérêt des contribuables du Québec et dans le respect des règles et des règlements. Le ministère des Transports n'aura jamais eu des règles aussi sévères, aussi rigoureuses de toute son histoire, et notre préoccupation première, Mme la Présidente, c'est que les contribuables, chaque dollar... du 4,2 milliards de dollars d'investissements que nous ferons cette année, que chaque dollar soit investi correctement et que les contribuables en aient pour leur argent.

Alors, oui, on peut faire mieux. C'est ce qu'on s'affaire à faire, c'est la responsabilité gouvernementale. Le gouvernement a posé des gestes, que ce soit au ministère des Affaires municipales, au ministère du Travail, au ministère des Transports ainsi qu'au ministère du Revenu, et, évidemment, avec opération Marteau à la Sécurité publique, bien toutes ces choses-là s'additionnent et vont faire en sorte de resserrer de façon très importante les processus d'attribution, d'octroi de contrats au Québec, Mme la Présidente. Merci.

● (11 h 50) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme la ministre. Alors, je cède maintenant la parole au député de Verchères, qui a un temps de parole de 10 minutes pour sa réplique. M. le député de Verchères.

### M. Stéphane Bergeron

**M. Bergeron:** Merci, Mme la Présidente. Je ne veux pas en rajouter, là, mais, sur le dossier de Maskimo et du contrat qui a été octroyé, on ne peut pas prétendre que c'est parce qu'il y avait un seul fournisseur, qu'il manquait de compétition. D'autres compagnies qui oeuvrent dans le secteur auraient fort bien pu faire le travail, qu'on pense à Pavages Continental, à Inter-Cité Construction, et pourtant on a décidé de procéder comme on l'a fait. Je ferme la parenthèse là-dessus, mais je pense qu'il est important de faire en sorte qu'on puisse donner l'ensemble des informations à la population, et pas simplement celles qui font notre affaire.

Quant à la question que j'ai posée à propos du fait que dans... Dans la foulée de toutes ces mesures visant à assurer... ces règles, là — je reprends les termes de la ministre — dans la foulée de toutes ces règles plus transparentes, plus rigoureuses et plus sévères, il y a lieu de se demander comment il se fait que, depuis l'automne dernier, les engagements financiers qui sont soumis par le ministère des Transports à la Commission de l'administration publique ne contiennent plus le nom de l'ensemble des soumissionnaires. Je comprends qu'on ne publie plus le nom des entreprises qui viennent chercher un cahier de charges. La ministre, elle m'annonce ça comme si elle m'apprenait quelque chose. Ce n'est pas de ça dont je parle, je parle des engagements financiers qui sont soumis depuis l'automne dernier à la Commission de l'administration publique. Or, ces engagements financiers, curieusement, depuis l'automne dernier, ne contiennent plus le nom de tous les soumissionnaires. Est-ce que c'est une règle plus transparente de la part du ministère? Je n'ai pas l'impression que ça va dans le sens de plus de transparence, Mme la Présidente. Alors, il y a certainement lieu de s'interroger sur la tangente que prend le ministère depuis que tout ça a été révélé au grand jour.

Et c'est ça qui est préoccupant, Mme la Présidente, c'est que ce gouvernement, le ministère des Transports y compris, n'a bougé, n'a posé des gestes que parce que des situations ont été révélées au grand jour. Et la meilleure preuve de cela, Mme la Présidente, c'est le rapport interne du ministère en 2004. Tant que ce rapport est demeuré à l'interne... Il demeure toujours à l'interne parce que la ministre, elle ne veut pas le rendre public, elle ne veut pas le déposer ici, en cette Chambre. Tant que ce rapport est demeuré à l'interne, il ne s'est strictement rien fait. Il aura fallu que le Vérificateur général le rende public, qu'il formule des recommandations pour que le gouvernement se décide enfin à mettre en place un certain nombre de mesures. Ce gouvernement est toujours en réaction. Il n'est pas proactif, il n'est pas... il ne prévoit pas, il réagit. Lorsqu'il est pris la main dans le sac, il réagit.

Là, cette semaine-là, Me Bellemare a rendu publiques un certain nombre de choses concernant le premier ministre. Là, tout d'un coup, on décide qu'on met en place une commission d'enquête. Ce gouvernement réagit parce que ce qu'il a fait est révélé au grand jour. Autrement, il n'aurait rien fait. La ministre nous dit:

Nous avons agi. Bien oui, nous avons agi... Si on n'avait pas rendu ça public, si on n'avait pas mis ça au grand jour, ils n'auraient rien fait, ça se serait continué comme ça encore pendant quelque semaines, pendant quelque mois.

Puis là il faut s'interroger, Mme la Présidente, sur la véritable détermination de la ministre à mettre en oeuvre les mesures dont elle nous parle inlassablement, dont elle nous abreuve depuis le début de cette interpellation. Puis, en fait, depuis l'automne dernier parce que, chaque fois qu'on lui pose des questions, elle nous répète inlassablement sa litanie de mesures qu'elle a prétendument mises en place l'automne dernier pour nous rassurer. Or, il faut toujours s'interroger sur est-ce que les bottines suivent les babines dans le cas de cette ministre. Or, le passé nous indique que non. On l'a vu dans le cas des portes tournantes, de ce que j'ai appelé les portes tournantes, elle était outrée en 2008, elle était déterminée à mettre un terme à cela, et pourtant ça continue. Le député de Chomedey en a même rajouté, il a rajouté d'autres noms, là, de hauts fonctionnaires qui s'étaient ramassés dans des firmes d'ingénieurs. Merci au député de Chomedey d'appuyer et d'en rajouter à ce que nous avons nous-mêmes évoqué, mais ce serait peut-être le temps qu'on mette un terme à cela. Et, malgré sa détermination, malgré le fait qu'elle soit si outrée, il ne s'est strictement rien fait au ministère depuis.

Il en va de même pour un certain nombre d'autres choses. Quand on a parlé des bonis à la SAAQ, là, ah! bien là, la ministre était scandalisée, le premier ministre pareil, puis ils nous ont dit: Tchèquez bien ce qui va se passer au budget, là, on va interdire ça, les bonis. Vous avez vu ça hier, à la Caisse de dépôt et placement, ce qui s'est passé, là? Ils ont interdit ça, les bonis, hein? On va...

Elle nous référerait, la ministre, aux documents budgétaires. Bien, je vais la prendre au mot, on va lire ce que les documents budgétaires disent. Pas simplement ce que le ministre est venu nous dire en chambre, là, le ministre des Finances, ce que les documents budgétaires disent. Alors, les documents budgétaires nous disent que, «pour les sociétés d'État à vocation commerciale et financière — dont la SAAQ — des dispositions particulières sont prévues afin que leur effort soit comparable à celui du reste du secteur publics». On indique aussi — et je cite toujours — qu'«au cours des deux prochaines années, le gouvernement clarifiera les conditions et les règles relatives à l'évaluation du rendement et au versement des primes qui s'y rattachent». Tout au plus, le ministre des Finances, au lendemain de son budget, a déclaré qu'il demandait à ces sociétés de se garder une petite gêne, Mme la Présidente. On a vu la petite gêne, qu'est-ce que ça a donné jusqu'à présent, là, hein?

Là, la ministre, là, elle était bien en maudit par rapport aux primes que les gens, en 2008, se sont versées. Elle était bien choquée, choquée, choquée. Mais là le président, là, de... M. Harbour, là, il a dit: On envisage de s'en verser en 2009. Quand la ministre a pris la peine de prendre le téléphone pour appeler la présidente indépendante, semble-t-il, du conseil d'administration, est-ce qu'elle lui a juste dit: Je suis choquée, choquée, choquée ou elle s'est donné la peine de dire: Regarde, il va falloir que vous remettiez la pâte à dents dans le tube pour 2008 puis pour 2009? Non, pantoute. Qu'est-ce qu'elle a fait, hein? C'était supposé se retrouver dans les documents budgétaires. Or, les documents budgétaires disent, noir sur blanc, qu'on va continuer à verser des bonis. Est-ce que la ministre

pourrait nous dire si ce que nous a déjà annoncé John Harbour à l'effet qu'ils vont en recevoir en 2009 est vrai, puis qu'effectivement les dirigeants de la SAAQ, alors qu'on demande à tout le monde de se serrer la ceinture, vont effectivement recevoir des bonis? Et, dans le cas de la Caisse de dépôt et placement, c'est des bonis qui, dans plusieurs cas, sont plus élevés encore que leur rémunération. C'est quand même fascinant. Alors, est-ce que ça va continuer également pour la Société de l'assurance automobile? C'est à se le demander.

La ministre, encore une fois, moi, je veux bien la prendre au mot, je veux bien prendre sa parole pour du cash, Mme la Présidente, mais encore faudrait-il que, quand elle dit quelque chose, les bottines suivent les babines, et ce n'est pas le cas. Elle nous a dit, en Chambre, qu'il y avait des besoins par rapport aux investissements en matière d'infrastructures pour augmenter le nombre d'ingénieurs au ministère. Elle nous l'a même dit en commission parlementaire, il y a de cela plusieurs mois, en 2008, qu'il fallait augmenter le nombre d'ingénieurs. Or, que s'est-il passé depuis à la Direction des structures, Mme la Présidente, pour les services conception et entretien? En 2008, il y avait 52 ingénieurs; en 2010, il y en a 51. Wow! belle augmentation. Comment se fait-il? Les ingénieurs nous disent qu'ils ne sont pas capables de suivre le rythme des travaux, il y a des investissements colossaux qui sont faits par ce gouvernement en matière d'infrastructures, et on ne suit pas, on donne ça en sous-traitance.

Et la sous-traitance, Mme la Présidente, nous coûte encore plus cher. Il y a un rapport du syndicat des... Est-ce qu'on l'a ici pas loin? Du syndicat des... tiens, un rapport sur la sous-traitance du Syndicat de la fonction publique du Québec... sur la sous-traitance au ministère des Transports du Québec déposé en février 2008 qui nous indique que ça coûte beaucoup plus cher aux contribuables de faire affaire avec des sous-traitants que de faire affaire avec du personnel du ministère. Comment se fait-il que le nombre d'ingénieurs au ministère a baissé plutôt que d'augmenter en dépit des belles assurances que voulait nous donner la ministre? Ça ouvre la porte encore une fois, Mme la Présidente, à de la malversation, à de la collusion et, oui, à de la corruption, Mme la Présidente. Comment se fait-il qu'on ne veuille pas aller au fond des choses pour examiner tout ça? Comment se fait-il qu'on s'entête, du côté du gouvernement, à vouloir garder les choses derrière des portes closes? Ce gouvernement ne réagit et n'agit simplement que lorsque les choses sont rendues publiques, que lorsque les choses sont mises au grand jour. Autrement, les choses se poursuivent, hein, en arrière, là, en catimini, là, sans que personne ne le sache.

Moi, je veux bien prêter foi aux paroles de la ministre quand elle nous dit: Nous avons mis en place des mesures l'automne dernier, puis on va faire en sorte que les choses changent. D'abord, comme je le disais tout à l'heure, ce n'est pas parce que tu as un petit malaise à un moment donné que, juste en donnant un cachet d'aspirine, ça va se régler. Souvent, ce malaise-là peut s'avérer être un ACV ou un accident cardiovasculaire, Mme la Présidente. Ce n'est pas tout, là, il faut avoir une idée précise de l'état du patient avant d'administrer des soins. Or, le gouvernement s'empresse à faire n'importe quoi juste pour donner l'impression à la population qu'il pose des gestes, qu'il réagit, qu'il fait en sorte de corriger la situation. La population n'est pas dupe, Mme la Présidente, la population

continue d'exiger une enquête publique indépendante et transparente sur l'industrie de la construction et sur la collusion qui s'y déroule, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Verchères. Alors, merci à tout le monde de leur bonne collaboration.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne au mardi 20 avril, à 10 heures, où elle reprendra ses travaux pour un autre mandat. Merci.

*(Fin de la séance à 12 heures)*