

DÉCLARATION SOLENNELLE

Je, soussigné, André Bossé, ingénieur retraité demeurant au [REDACTED] dans la municipalité de [REDACTED], province de Québec, [REDACTED], déclare solennellement ce qui suit :

Suite au préavis en vertu de l'article 82 des règles et procédures de la Commission d'enquête sur l'octroi de la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction reçu à mon domicile le 25 mars 2015, je déclare solennellement :

1. La présente déclaration solennelle reprend et complète celle déposée le 30 mars 2015.
2. Ne pas avoir « **entre 2002 et 2004, manipulé les règles d'appel d'offres du projet de la route 175 afin d'empêcher les grandes firmes de génie de Montréal de couper les prix et d'obtenir ainsi le contrat aux dépens des firmes de Québec et du Saguenay, et ce, afin de satisfaire à des considérations politiques** ».
3. Cette phrase contenue dans le préavis du 17 mars 2015 est fausse pour les raisons suivantes :
 - Les règles du Conseil du Trésor sont très claires dans l'octroi de contrats à des firmes de génie ils **ne peuvent être accordés sur le critère du prix**.
 - Les firmes de génie **ne peuvent ainsi couper les prix**.
 - **De mémoire, les grandes firmes de Montréal ont toutes été sélectionnées** dans cet appel d'offres effectué selon les règles du Conseil du Trésor, soit des appels d'offres dite régionalisée.
4. J'ai constaté, avec grand étonnement, que pour certains, le recours à l'appel d'offres régionalisé, masquerait une volonté de limiter la concurrence. Or, il n'en est rien.
5. En effet, l'appel d'offres régionalisé repose essentiellement sur une importance accrue donnée à la proximité du prestataire de services par rapport au site des travaux. En matière de surveillance des travaux notamment, il est à l'avantage du donneur d'ouvrage de retenir les services d'une firme géographiquement proche du chantier.
6. À ma connaissance, la possibilité d'une telle exigence a toujours existé sous une forme ou sous une autre.¹

¹ Voir notamment le témoignage de M. Jacques Lafrance devant la Commission en date du 8 juin 2012, à la page 40. Voir également l'article 2 du Règlement sur les contrats de services des ministères et organismes publics, c. A-6, r.7.3 (pièce IP-7). Voir le témoignage de M. Marcel Carpentier, page 128-129.

7. Au cours de son témoignage, M. Lafrance a également présenté la Loi sur les contrats des organismes publics² qui, selon lui, représente l'aboutissement de plusieurs années de travail et de réflexion. Cette même Loi prévoit également le recours possible à l'appel régionalisé³.
8. Sans avoir les pièces pertinentes, mon souvenir est également à l'effet que, parmi les firmes ayant obtenu des contrats relativement à la route 175, plusieurs étaient des firmes ayant des bureaux à Montréal mais également dans plusieurs régions du Québec dont dans les régions du Saguenay et de Québec.⁴
9. Finalement, la rémunération des services professionnels de génie se fait selon le tarif prévu à cet effet (aussi appelé le décret)⁵. Nous ne voyons pas comment une firme de Montréal « aurait pu couper les prix ».
10. Dans les circonstances, nous sommes d'avis qu'il est impossible de conclure que des firmes de Montréal auraient été empêchées de participer pour couper les prix.
11. Les contrats octroyés aux firmes de génie l'ont été selon les règles du Conseil du Trésor d'application obligatoire à ce moment soit sur appel d'offres régionalisé, cette approche requiert que la firme ait un bureau sur le territoire et que le chargé de projets ait sa place d'affaires sur ce territoire. Cette façon de faire **permet aux grandes firmes de Montréal de présenter une offre** à partir de leur place d'affaires sur le territoire ce qui était le cas. De mémoire, pour l'ensemble ou la majorité d'entre elles, notamment pour **Lavalin, Cima, Génivar, Tecsub, B.P.R. et Dessau**.
12. L'appel d'offres régionalisé pour les firmes de génie a l'avantage par rapport à l'appel d'offres provincial, utilisé en région éloignée où le service d'ingénierie est manquant, d'être plus économique parce que les honoraires requérant déplacements sur le chantier se font à partir de la place d'affaires de Québec ou du Saguenay et non à partir des bureaux de Montréal, donc une économie du temps et des frais de déplacements.
13. L'appel d'offres régionalisé pour les firmes de génie assure un chargé de projets et une partie de l'équipe à proximité et de ce fait plus disponible.
14. L'appel d'offres régionalisé ne coûte pas plus cher qu'un appel d'offre provincial, **le prix n'étant pas un critère de sélection** des firmes de génie pour l'une ou l'autre des approches, cette sélection étant uniquement basé sur la compétence et l'expérience de la firme, la qualité de l'offre (organisation, méthodologie et homogénéité), l'expérience du chargé de projets et de son équipe ainsi que la proximité de sa place d'affaires (pour les régionalisées).

² c. C-65.1.

³ Article 10, dernier paragraphe de la pièce IP-11.

⁴ Voir le témoignage de M. Marcel Carpentier en date du 12 juin 2012, page 164 et 165.

⁵ Voir le témoignage de M. Marcel Carpentier en date du 12 juin 2012, page 129 et 134 et pièce 4P-50.

15. Les montants versés aux firmes de génie ayant obtenu le contrat sont versés sur une base forfaitaire ou horaire négociés au début du contrat et ne dépassant pas le décret 1235 du Conseil du Trésor que ce soit l'approche retenue ou celle dite provinciale.
16. L'approche novatrice, comme stipulée au témoignage de M. Luc Bergeron, de l'appel d'offres a été de sélectionner plusieurs firmes sur un seul appel de candidatures les classant par ordre de résultats, le plus haut résultat (donc la meilleure offre de firme) obtenant la section de route la plus complexe, évalué la plus chère ou la plus longue (l'évaluation du coût étant représentatif de la complexité et de la longueur). Cette approche d'un choix simultané de plusieurs firmes différentes a permis d'obtenir un bassin de ressources importantes disponibles selon les besoins. Cette approche a été utilisée au ministère notamment sur la route 185, Rivière-du-Loup/Nouveau-Brunswick et sur l'autoroute 73 en Beauce et a permis d'obtenir la cible visée d'avoir un meilleur bassin de ressources à la disposition du ministère qui a été satisfait à chaque fois.
17. Il est très clair au ministère des Transports que les règles du Conseil du Trésor doivent être suivies et les quelques sept niveaux hiérarchiques étaient très bien informés à ce sujet. Ces sept niveaux hiérarchiques agissent ainsi comme des filtres de manière à s'assurer que ses règles sont bien suivies. Le dernier filtre est la direction des contrats et des ressources matérielles. C'est **cette dernière qui procède à chaque appel d'offres pour les contrats de génie de l'envergure de celle de la route 175. De plus, la délégation de décision d'aller en appel d'offres pour le choix de plusieurs firmes de génie simultanément sur un même appel de candidature était réservée au bureau du sous-ministre.**
18. La décision sur le mode d'appel d'offres régionalisé et l'approche de plusieurs offres simultanés a donc été prise par le bureau du sous-ministre, par son directeur de cabinet comme il se doit.
19. La reconstruction de la route 175 était un projet de développement majeur et comme il était prévu, cette **décision a été prise par décret au Conseil des ministres**. Il était de ce fait normal que le cabinet du ministre suivre de près les actions des fonctionnaires menant à la réalisation du projet, que ce soit pour le mode d'octroi de contrats d'honoraires des firmes de génie conseil ou d'appel d'offres pour le choix des entrepreneurs. Cependant, les décisions ont été prises par le ministère et ses autorités administratives.
20. Dans les discussions entre fonctionnaires, plusieurs options de réalisation ont été regardées et discutées avant de procéder avec celles retenues. Ce fut le cas pour le mode PPP (partenariat public privé). Cette option a été acheminée et a finalement été écartée par le gouvernement.
21. L'approche retenue par le ministère pour le choix d'entrepreneurs a donc été celle dite traditionnelle par voie d'appel d'offres public attribué au plus bas soumissionnaire conforme ayant son entreprise sur le territoire du Québec, et ce, toujours selon les règles du Conseil du Trésor.
22. Une fois le choix fait de séparer la route 175 en plusieurs tronçons à des fins d'attribution de mandats de conception à des firmes de génie, ces tronçons

identifiés sont automatiquement devenus des lots de travail à accorder aux entrepreneurs en construction.

23. Les contrats de construction ainsi conclus étaient d'envergure moyenne c'est-à-dire entre 20 et 30 millions et donnait les flexibilités suivantes :
- correspond à un bon bassin d'entrepreneurs assurant une bonne compétition de prix et une bonne capacité de mise œuvre.
 - permet une grande flexibilité en débutant plusieurs sections de route simultanément, optimisant ainsi la courte période d'été.
 - permet de rencontrer l'objectif gouvernemental de réaliser les travaux rapidement.
 - permet de rencontrer les échéanciers du gouvernement fédéral, partenaire financier, dont les programmes avaient des dates limites de réalisation.
 - l'appel d'offres public permet aux entrepreneurs de partout en province de soumissionner (**sans écarter la région de Montréal**) tant pour les entrepreneurs de moyenne ou de grande envergure.
 - permet aux entrepreneurs locaux de moyenne envergure ou de grande envergure de soumissionner assurant une main-d'œuvre de proximité permettant d'espérer des coûts de travaux compétitifs.
 - permet que chaque contrat de construction soit préparé par une seule firme de génie et surveiller aussi par une seule firme de génie, ce qui est plus simple à gérer pour le ministère, l'entrepreneur et la firme de génie. En effet un contrat de construction correspond à un tronçon de 4 à 6 kilomètres préparé par une seule firme de génie.
 - permet au ministère d'être moins dépendant de l'entrepreneur adjudicataire en cas de difficultés d'exécution ou d'insolvabilité.
24. Le mode traditionnel de contrat de 20 à 30 millions s'est avéré rentable avec des prix sous les estimations lors du premier appel d'offres (mais pas aux suivantes cependant).
25. Le texte du préavis tel que présenté n'est pas le reflet de la réalité, en effet on ne peut pas **empêcher les grandes firmes de génie de Montréal de couper les prix, car il n'y a pas de prix en jeu et de plus ces firmes ont obtenu des contrats** ce texte reflète bien le début du témoignage de l'ingénieur, M. Luc Bergeron devant la commission le 8 mai 2014 où il utilisait le mot « **firme** » aussi bien pour parler des firmes de génie conseil que les entrepreneurs en construction. L'avocate du procureur général du Québec, Me Marie-Claude Michon, a tenté de revenir sur des questions pour souligner ce fait, mais cela n'a pas été suffisant pour faire plus de lumière. La procureure Me Élisabeth Ferland a elle-même fait préciser à au moins deux reprises par le témoin, même la présidente a dit ne plus comprendre à un moment donné le moindre qu'on puisse dire est que le témoignage de M. Bergeron sur ce point n'est pas des plus clair.

26. **La procédure d'octroi de mandat à des firmes de génie a aussi été expliquée devant la Commission dans le témoignage de M. Marcel Carpentier, directeur des contrats et des ressources matérielles du MTQ les 12 et 13 juin 2012.** De plus, les contrats de firmes de génie adjudgés à plus d'un prestataire comme c'était le cas sur la route 175, doivent être autorisés par le sous-ministre, précise ce même témoignage. Par la suite, lors de la signature du contrat, le montant est négocié en accord avec le décret 123587 ou un montant forfaitaire est généralement établi pour le projet.
27. Je n'ai pas manqué aux règles d'appel d'offres, ni manipulé ces règles tant au niveau du génie conseil que des entrepreneurs, ces règles inflexibles ont été scrupuleusement suivies.
28. Je nie avoir, « à titre de sous-ministre adjoint, entre 2000 et 2004, demandé que des travaux urgents proposés par les directions territoriales, visant notamment :
- * la sécurité des usagers (éléments séparateurs sur l'autoroute à Grand-Mère);
 - * le remplacement de ponceaux abimés de l'autoroute 40;
 - * à éviter de « perdre » l'autoroute 20 par dégradation en face de Drummondville;

Soient substitués par des travaux plus visibles exigés par la politique. »

29. Je reconnais avoir reçu la programmation de 6 directions territoriales sur le territoire de la direction générale de l'Est du Québec entre les années 2000 et 2004. Ces programmations devaient répondre aux cibles budgétaires par éléments de programme et refléter les besoins des milieux municipaux et provinciaux selon l'état du réseau (tel que très bien expliqué dans le témoignage de M. Gilles Roussy).
30. Avoir fait analyser et valider cette programmation par la direction de soutien à la programmation sous ma responsabilité avant de la déposer au bureau du sous-ministre.
31. Cette unité sous mon autorité a notamment la responsabilité de demander aux directions territoriales de produire leur proposition de programmation selon les spécifications transmises (balise budgétaire, priorité, modalité de présentation). Elle a aussi la responsabilité de filtrer la conformité du dépôt des propositions avant de l'acheminer au bureau du sous-ministre.
32. Avoir analysé et étudié des centaines de projets et avoir questionné certains, avoir fait faire les ajustements au besoin dans différentes directions territoriales de manière à mieux répondre aux cibles et priorités telles que la sécurité routière, le pavage des accotements pour pistes cyclables, le respect des balises budgétaires avant toute présentation aux autorités du ministère.
33. Avoir participé à la présentation annuelle des programmations organisées par le directeur du cabinet du sous-ministre auprès du cabinet du ministre délégué Jacques Baril et la ministre déléguée Julie Boulet accompagnés d'un représentant

du directeur de cabinet du sous-ministre et mon directeur de soutien à la programmation.

34. Avoir expliqué certains projets, répondu aux questions directement ou en différé pour qu'au final après quelques ajustements que la programmation soit approuvée par le ou la ministre délégué(e). Des volets entiers pouvaient être approuvés directement avec pas ou très peu de questions notamment sur les travaux d'ouvrage d'art ou de grands projets.
35. Les ajustements sont généralement des ajouts, certains maires et députés exprimant leurs priorités et besoins directement au cabinet des ministres délégués. Si ces travaux n'avaient pas été prévus par les directions territoriales, ces besoins pouvaient être absorbés par une petite réserve budgétaire prévue à cet effet ou encore avec un peu de sur-programmation ou encore remplacer exceptionnellement un projet déjà identifié par la DT de priorité similaire. La pertinence et la priorité de ces ajouts ont toujours été validées par les directions territoriales.
36. Avoir questionné la direction de la Mauricie et Centre du Québec et son directeur au même titre que les autres DT, ce qui constitue une gestion usuelle entre le bureau du sous-ministre adjoint et les directions territoriales.
37. Avoir demandé ou fait demander par mon directeur de soutien à la programmation de façon spécifique si le projet de l'A-20 à Drummondville pouvait être réalisé sur deux ans considérant qu'à lui seul ce projet dépassait le 50 % de sa balise budgétaire annuelle sur cet élément de programmation, laissant peu de marge de manœuvre pour le reste de son territoire. Le directeur a fait son devoir et est revenu avec une justification technique démontrant que le projet ne pouvait être scindé. À la réception de cette réponse j'ai conservé ce projet tel quel dans la programmation.
38. Ne pas avoir de souvenir d'avoir ou non demandé d'étaler la réparation de ponceaux détériorés sur l'A-40, mais reconnais avoir souvenir d'être intervenu auprès du directeur de cabinet du sous-ministre pour obtenir un budget additionnel pour réparer en urgence les ponceaux les plus détériorés sur ce secteur de l'A-40, sommes qui ont été accordées et par la suite les réparations ont duré quelques années.
39. Ne pas avoir de souvenance du cas de remplacement du séparateur de béton sur l'autoroute à Grand-Mère mais de cas similaires tels que le séparateur sur Henri IV à Québec, A-40 à Trois-Rivières, à du Vallon à Québec où il a fallu rapiécer, réparer localement pour assurer la sécurité et la fonctionnalité de ce dispositif jusqu'à ce que les budgets permettent d'y investir les sommes requises.
40. Je reconnais que même si les budgets étaient insuffisants, la programmation représentait pour le territoire de l'Est du Québec plusieurs centaines de projets, et ce, annuellement. C'est donc quelques 2 500 projets qui ont été programmés et réalisés sur ces cinq années de 2000 à 2005. Aujourd'hui en 2015, je me souviens de façon plus générale de ces projets dans leur ensemble plus que spécifiquement.

41. Je reconnais que les budgets des années 2000-2004 n'étaient pas à la hauteur des besoins et souvent il a fallu arbitrer et prendre des décisions difficiles et souvent reporter ou étaler des projets. Finalement, après quelques années, les séparateurs de béton d'Henri IV, du Vallon, A-40 à Trois-Rivières comme celui de Grand-Mère ont fini par être reconstruit grâce à l'ajout significatif de budget passant de quelques 900 millions au début des années 2000 à près de 4 milliards à la fin des années 2000.
42. Je reconnais avoir dû mettre à contribution les 6 directions territoriales pour régler des projets d'infrastructure hors portée de budget régional. C'est ce qui a été fait par exemple pour refaire le tablier du pont Laviolette à Trois-Rivières; chaque direction territoriale a vu leur budget d'ouvrage d'art amputé pour dégager 30 millions par année pendant 3 ans.
43. Je reconnais avoir dû arbitrer certains projets comme le demandait mon rôle de gestionnaire responsable de l'Est du Québec.

Signé à Québec, ce 4 mai 2015

André Bossé

Déclaré solennellement devant moi,
à Québec, ce 4 mai 2015

Pierre-Yves Ménard, avocat