

ANNEXE 1

**Transcription d'un point de presse de
Renaud Lachance à l'Assemblée
Nationale du Québec
11 septembre 2009**

Mme Thibeault (Josée): Donc, en fait, vous ne voulez pas vous prononcer sur l'opportunité d'une enquête publique?

M. Lachance (Renaud): Je n'ai pas d'opinion à donner sur cet aspect-là: c'est au gouvernement à décider. Moi, ce que je dis, c'est qu'après avoir vérifié la gestion contractuelle au ministère des Transports à l'égard des situations potentiellement à risque, il est nécessaire de resserrer cette gestion, et c'est ce qu'on a écrit dans notre rapport.

Mme Thibeault (Josée): Qu'est-ce qui est, de l'avis du Vérificateur général, la pire chose au ministère des Transports? Qu'est-ce qui est vraiment l'aspect qui fait qu'il faut justement faire modifier les pratiques, peut-être donner d'autres législations? Qu'est-ce que c'est, à votre avis, qui peut nous faire peur, nous, en tant que contribuables en fait, par rapport à ce qui s'est passé depuis quelques années?

M. Lachance (Renaud): Moi, je vous dirais que ce qui m'a étonné, c'est que, lorsqu'un rapport d'enquête interne conclut qu'on a clairement contaminé le processus d'appel d'offres et tenté d'éliminer la concurrence et que le ministère des Transports ne prend pas contact avec la Sûreté du Québec, ne prend pas contact avec le Bureau de la concurrence pour donner suite à ce rapport d'enquête, je dois dire que j'ai été très étonné de constater ceci.

Le Modérateur (M. Yves Chartrand): M. Boivin, *Rue Frontenac*.

M. Boivin (Mathieu): M. Lachance, dans votre rapport sur le ministère des Transports, il semble y avoir une espèce de pattern de système organisé où, à certaines occasions, on contourne les processus. Pouvez-vous nous dire si c'est toujours au profit des mêmes entreprises? Est-ce que ce sont souvent les mêmes entreprises qui bénéficient, entre guillemets, de passe-droits?

M. Lachance (Renaud): Nos travaux de vérification n'ont pas pointé vers des entreprises précises par rapport, je dirais, à des erreurs de gestion qu'on a pu relever dans le rapport. Vous allez trouver dans l'annexe du rapport, les annexes 3 et 4, la liste des principaux entrepreneurs, les services de firmes-conseils qui ont obtenu des contrats dans les quatre régions qu'on a vérifiées, mais nos travaux ne permettent pas de conclure ça.

M. Boivin (Mathieu): Vous nous confirmez par ailleurs, comme ça a été dit pendant la période de questions, que c'est la compagnie ABC Rive-Nord qui fait l'objet des constats aux paragraphes 4.43 et 4.44...

M. Lachance (Renaud): C'est cette compagnie-là, oui.

M. Boivin (Mathieu): C'est bien ABC Rive-Nord.

Peut-être une dernière question sur les PPP: Est-ce qu'il y avait un préjugé favorable qui fait en sorte qu'on s'est un petit peu aveuglé quant aux mérites du PPP, au gouvernement?

M. Lachance (Renaud): Vous savez, vérifier un préjugé, là, c'est assez difficile. Ce que, nous, on fait, ce qu'on a vérifié si les analyses avaient la rigueur nécessaire pour conclure que le PPP était le meilleur mode de réalisation. Notre conclusion, c'est que les analyses n'ont pas la rigueur nécessaire pour supporter la conclusion que le mode PPP est préférable dans le contexte de ces projets.

M. Boivin (Mathieu): ...que le PPP a pu prendre autant de valeur dans un contexte comme celui-là, à votre avis?

M. Lachance (Renaud): Écoutez, comme je vous disais, on ne peut pas vérifier l'intention. Mais, nous, on a trouvé plusieurs raisons, plusieurs lacunes dans l'analyse qui a été faite par l'Agence des PPP à l'appui de notre conclusion, disant qu'on ne peut pas conclure, à partir de ces analyses-là, que le mode PPP est préférable au secteur public.

Le Modérateur (M. Yves Chartrand): O.K. Robert Plouffe, TVA.

M. Plouffe (Robert): Allons-y, s'il vous plaît, avec le point 4.44 de votre rapport, donc la compagnie ABC Rive-Nord. Je veux comprendre la situation, si vous le voulez bien, M. le Vérificateur. Je veux savoir si le ministère des Transports a enfreint sa propre règle, ses propres règles, en allouant à ABC Rive-Nord un contrat d'asphaltage sans retourner au Conseil du trésor.

M. Lachance (Renaud): Ce que l'on dit, c'est que le ministère des Transports a demandé la permission au Conseil du trésor d'accorder des contrats de gré à gré en prétextant qu'il n'y avait pas de concurrence. Le Conseil du trésor lui a donné son aval en lui disant que, lui, avait le poids de démontrer qu'il n'y avait pas concurrence. Or, nos travaux et nos conversations avec le ministère des Transports ont révélé qu'il y a concurrence dans la région en cause. Donc, le ministère des Transports, à ce chapitre, n'a pas répondu à la demande du Conseil du trésor de démontrer qu'il n'y avait pas de concurrence. Ça, c'est la première chose.

L'autre chose qu'a faite le ministère des Transports, c'est que le Conseil du trésor lui avait donné la permission d'accorder des contrats, dont un à une entreprise donnée. Il n'a pas donné ce contrat à cette entreprise-là. Il l'a donné à une autre entreprise en nous disant que la première n'était pas capable de remplir des travaux. Et il a donné le contrat à l'autre entreprise qui était plus près des travaux, qui était ABC Rive-Nord. Et nous avons vérifié si c'était vrai qu'elle était la plus près des travaux, et la réponse est oui.

M. Plouffe (Robert): Oui, mais, dans votre explication, moi aussi, je veux bien faire attention aux termes, mais ce que vous êtes en train de nous dire, c'est que le ministère des Transports a... je ne voudrais pas dire «menti», mais c'est un peu ça, ce que vous me dites, n'a pas donné la bonne information au Conseil du trésor, a pris une décision en faisant accroire au Conseil du trésor que les conditions qui lui permettaient de donner le contrat à ABC Rive-Nord étaient remplies.

M. Lachance (Renaud): Je ne sais pas si, au moment de la demande au Conseil du trésor, le ministère des Transports était conscient de ce que vous soulevez. Mais, après la décision du Conseil du trésor, il est clair que le ministère des Transports n'a pas respecté cette décision sur deux chapitres: la première, c'est qu'il y avait compétition, alors qu'il prétendait qu'il n'y avait pas compétition; la deuxième, c'est qu'il a donné le contrat à une autre firme plutôt que celle qui avait été décidée par le Conseil du trésor.

M. Plouffe (Robert): O.K. Peut-être une dernière question, si vous me permettez. Tout à l'heure, à la période de questions à l'Assemblée nationale, on a dit que le gouvernement... ou, enfin, le ministère a voulu couvrir une situation. Est-ce que c'est le terme que vous utiliseriez? Est-ce qu'il y a de la collusion dans notre système au ministère des Transports, dont est victime le ministère des Transports, et que le gouvernement... et que le ministère des Transports, en n'allant pas à la police, couvre cette collusion depuis 2004?

M. Lachance (Renaud): Nos travaux ne visaient pas à détecter s'il y avait collusion ou si le ministère des Transports participait à ce genre de collusion. Nos travaux visaient plutôt à savoir: Est-ce que le ministère des Transports se donne les mécanismes nécessaires, prend les initiatives nécessaires pour identifier les situations potentiellement problématiques puis accroître la probabilité de les trouver? C'est ça qu'on a fait. Nous, on s'est aperçu que le ministère des Transports n'a, par exemple, jamais fait d'étude

M. Lessard (Denis): Est-ce que c'est un hasard qu'on ait... que vous ayez retrouvé ABC Rive-Nord dans votre filet ou vous étiez déterminé à aller voir qu'est-ce qui s'était passé, compte tenu de la controverse?

M. Lachance (Renaud): Non, écoutez, essentiellement dans nos échantillons de départ, on avait déjà des contrats d'ABC Rive-Nord. Donc, c'est une sélection aléatoire qui nous a amenés tranquillement vers ABC Rive-Nord.

M. Lessard (Denis): Puis j'aimerais que vous relativisiez ce que vous avez observé aux Transports par rapport à d'autres observations dans d'autres ministères. Est-ce que c'est un cas, un cas de panique ou un cas très alarmant, ou c'est un cas où il y a un sérieux problème, ou c'est un cas à corriger? Mais c'est parce que les réactions du ministère n'ont pas l'air très... assez... plutôt laconiques, là, il me semble.

M. Lachance (Renaud): Peut-être laconique, mais il y a une phrase qui est bien importante, c'est qu'il a l'intention d'appliquer la totalité de nos recommandations. Ce qui est, pour nous, je dirais, la preuve de leur pertinence. Sinon, il ne répondrait pas ceci. Bien, écoutez, on ne peut pas faire de comparaison entre ce ministère-là et d'autres ministères. Pourquoi on a fait la vérification dans le dossier du ministère des Transports? C'est qu'on sait tous l'importance des contrats qui se donnent au ministère des Transports. On a commencé la vérification il y a environ huit à 10 mois. Nous, on disait: Compte tenu de l'importance des contrats qu'ils vont donner, on va aller voir si leur gestion des contrats dans des situations les plus délicates, donc potentiellement à risque, est appropriée. On croit, nous, qu'il y a place à amélioration, et c'est ce qu'on a écrit dans notre rapport.

M. Lessard (Denis): «Place à amélioration», ce n'est pas très - comment dire? - très accablant comme constat. Tout le monde, tout le monde peut s'améliorer, finalement. Ça, on pourrait dire ça de n'importe quel ministère.

M. Lachance (Renaud): Oui. Mais, nous, d'habitude, ce qu'on met dans notre rapport, c'est le «un peu plus que d'habitude». Donc, nous, ce que l'on dit, c'est que les améliorations nécessaires sont un peu plus que celles habituelles. C'est ce que ça dit, essentiellement.

Le Modérateur (M. Yves Chartrand): Martin Ouellet, *La Presse canadienne*.

M. Ouellet (Martin): Oui. Bonjour, M. Lachance. Concernant le paragraphe 4.44, en Chambre, on a entendu aujourd'hui l'opposition dire que c'était un stratagème pour contourner les règles et favoriser une entreprise. Je sais que vous n'irez pas jusque-là, mais, est-ce que, au fond, compte tenu de la situation, ça ne peut pas laisser croire que ce genre de manœuvre là existe?

M. Lachance (Renaud): Écoutez, chacun fait son interprétation de la lecture de notre rapport. Pour nous, ce qui est important, c'est ce qui est écrit là. Ce qui est écrit là, c'est que le ministère des Transports a accordé un contrat à une entreprise qui était autre que celle désignée par la décision du Conseil du trésor et a accordé un contrat en disant qu'il n'y avait pas concurrence, alors que, dans les faits, il y avait concurrence. C'est ça, les faits. Ce que, nous, on a vérifié, c'est que cette entreprise-là, ABC, qui avait eu le contrat, est-ce que c'était bel et bien elle qui était près des travaux? Et notre examen a montré que oui. Donc, ce fut celle qui a été choisie, contrairement à celle qui était décidée par le Conseil du trésor, mais c'était bel et bien ABC Rive-Nord qui était près de travaux concernés par le contrat.

M. Ouellet (Martin): Et qu'est-ce que ça envoie, ça, comme image au public, l'image qu'on se fait de

M. Lachance (Renaud): C'est une autre situation.

M. Séguin (Rhéal): Complètement différente. Donc, on a deux cas, là, maintenant.

M. Lachance (Renaud): Bien, moi, je vous parle de celui qui est dans le rapport. Donc, clairement, le cas qui est dans le rapport, c'est un autre dossier.

M. Lessard (Denis): ...juste pour finir avec 4.44, là, ABC Rive-Nord, est-ce que c'est... un contrat a mérité deux paragraphes dans votre rapport. Je dois comprendre que c'est vraiment... vous avez trouvé quelque chose qui avait vraiment quelque chose d'un peu étonnant là-dedans, là. Est-ce que, selon vous, la perception publique va faire en sorte que le fait que la compagnie soit propriété en partie d'un membre du gouvernement a pu... va avoir des conséquences ou va... Il va-tu y avoir un impact dans l'opinion publique ou...

M. Lachance (Renaud): Non, écoutez, 4.43 et 4.44, ces deux paragraphes-là ne concernent pas uniquement qu'un seul contrat, là. Si vous allez de proche, il y a d'autres contrats qui sont concernés, essentiellement, nous, on a regardé l'application des directives... il faut... cette directive-là comme d'autres directives, lorsqu'il y avait par exemple un dépassement de coûts, lorsqu'il n'y avait pas d'appel public, alors qu'il aurait dû y en avoir. Donc, pour nous... On a traité ce contrat-là comme tous les autres contrats parmi les 191 contrats, et, si on l'a jugé à propos, on en a communiqué à l'Assemblée nationale, dans ce dossier-là...

M. Lessard (Denis): ...des décisions vraiment spéciales touchant ABC Rive-Nord, parce que...

M. Lachance (Renaud): Ce contrat-là... Non. Ce contrat-là a été traité comme tous les autres contrats dans les 191 contrats dans l'échantillon.

M. Plouffe (Robert): M. Lachance, compte tenu de la situation, vous savez très bien que les apparences jouent contre M. Whissell. Vous dites aujourd'hui: On a enfreint, on a contourné les règles normales. Alors, la question de mon collègue est justifiée: Est-ce qu'on a enfreint les règles normales parce que c'était la compagnie du ministre Whissell?

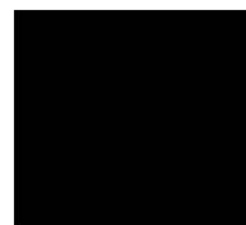
M. Lachance (Renaud): Oui, j'aimerais dire que c'est le ministère des Transports, de sa propre initiative, qui a décidé d'aller au-delà de la décision du Conseil du trésor d'attribuer le contrat à une entreprise autre que celle qui était désignée dans la décision du Conseil du trésor. Et c'est également le ministère des Transports qui, de sa propre initiative, a dit qu'il y avait concurrence pour obtenir cette approbation et par la suite a reconnu qu'il n'y avait... qu'il y avait effectivement concurrence et qu'il aurait dû aller en appel d'offres. Donc, on parle bien du ministère des Transports. C'est ce qu'on écrit d'ailleurs dans le paragraphe 4.44, on l'écrit, «de sa propre initiative».

M. Plouffe (Robert): Ce qu'on veut savoir, c'est: Est-ce que votre analyse de ce dossier-là vous permet de croire, de penser que la présence d'une compagnie appartenant à un ministre ait pu jouer dans la décision du ministère des Transports...

M. Lachance (Renaud): Non.

M. Plouffe (Robert): ...de ne pas...

M. Lachance (Renaud): Non. Selon nos informations, non.



M. Plouffe (Robert): Vous n'allez pas jusque-là.

M. Lachance (Renaud): Non.

M. Boivin (Mathieu): La première entreprise, celle qui avait été identifiée par le Conseil du trésor pour faire les travaux... le travail, finalement n'était pas en mesure d'effectuer les travaux. Est-ce que ça a été justifié, ça? Est-ce qu'on s'est assuré qu'effectivement il y avait des bonnes raisons d'aller vers un autre fournisseur?

M. Lachance (Renaud): C'est ce qu'on nous a dit. Nous, notre travail était de dire: Vous allez vers quel autre? Donc, on a connu l'autre. On a dit: Est-ce que c'est vraiment elle la plus près des travaux? La réponse était oui.

M. Boivin (Mathieu): ...qu'il y a des problèmes dans les autres justifications, est-ce qu'il pourrait y avoir eu un problème dans la justification?

M. Lachance (Renaud): Oui, mais, voyez-vous, la décision du Conseil du trésor, c'était idéalement de donner le contrat à cette première... Pour nous, là, on regarde le respect des directives. Le fait d'être allé à une autre entreprise, c'est ça qu'on regarde au niveau de la vérification. On n'a pas respecté la décision du Conseil du trésor en le donnant à une autre entreprise. Que cette première entreprise là ait dit qu'elle soit trop occupée ou pas assez occupée, ça ne change rien au problème de non-conformité par rapport à la décision du Conseil du trésor; il y a là un problème de non-conformité par rapport à la décision. C'est ce qu'on a écrit dans notre rapport. On nous a donné, maintenant, la raison en disant: C'était la plus près des travaux. On est allés vérifier, puis la réponse est oui.

Le Modérateur (M. Yves Chartrand): ...en anglais, s'il vous plaît. Kevin Dougherty.

M. Dougherty (Kevin): Can we talk about the PPP hospitals a bit? I just want to get the terminology correct. You talked about the maintenance cost, right? I just want... Can you explain exactly how that works? First of all, there is an assumption that it would cost a total of \$9.4 billions over 30 years? Can you explain, yes, how the PPP way would work and how the conventional way would work? And can you maybe put it in figures?

M. Bédard (Gilles): I am going to try to give you some explanations about that. First of all, the analysis attributes an unrealistic deficit concerning the maintenance and the renewal of assets which is, first of all, contrary to an act that is already existing. The Ministry has agreed to respect that act, and the study is saying that the Ministry will not respect that act.

The second thing is that the maintenance cost and the renewal of a public infrastructure... what the study is indicating is that it will not respect what the study usually does. For instance, it is saying that they will not repair, they will not fix it, which will reveal that the rate of unrepaired maintenance will reach the level of 94%, which is totally unacceptable. That rate which is called, if I may do so, the facility conditions index of 94% is totally unrealistic, thus other studies that were used are using a rate of 7% to 14% usually. So, that is totally unacceptable. The hypothesis that was used is that the Ministry will not invest money to repair, to fix the conditions of the assets.

M. Lachance (Renaud): As you can see... but I can tell you that it is a very complex model, so we can't help you to understand it.

M. Dougherty (Kevin): Yes...

M. Bédard (Gilles): That's about the only reason I am aware.

Mme Montgomery (Angelica): You didn't name any reasons, though. What would be the concern if there's just a single bidder? What would we be concerned would be happening?

M. Lachance (Renaud): I think this is the job of the Department to find it. So, when you decide to go for a call for tender and you have only one, one proposition, and you think that there is competition... Because, if there is no competition, you don't have to go for a call for tender. If there is competition, and you have only one proposition, you should ask yourself: Why I have only one proposition? And it is the job of the Department to give the good reason for that, and you cannot give only: Ah! We received only one proposition, or: It is our supplier for the last 10 years. This is not a good reason. You have to analyze that, and this is what we say in our report.

M. Séguin (Rhéal): The Deputy Minister gave the authorization, though.

M. Lachance (Renaud): Excuse me?

M. Séguin (Rhéal): The Deputy Minister authorized all of that, you said in your report.

M. Lachance (Renaud): Yes.

M. Séguin (Rhéal): What does that mean?

M. Lachance (Renaud): With a reason, but the reason sometimes is: This is the same supplier that we have for the last 10 years. But it is not a good reason. You have to say that, if we have only one proposition, it is because the other suppliers, they don't want to... they are too busy, or they don't want to make a proposition. We don't know why, but it is a job of the Department to find the reasons. And, for that, you have to analyze your data, you have to compare the costs in the region with another region, to say: Is there a problem with my process? And they don't do that, and we make recommendation about that.

Journaliste: What would be your concerns when it comes to...

Mme Plante (Caroline): M. Lachance, specifically on ABC Rive-Nord, do you think that the Ministry acted the way it did because the company is linked with a minister, or used to be a minister, a former minister?

M. Lachance (Renaud): We didn't find nothing in our work that can conclude that there is a move made by ABC Rive-Nord. It is the Department initiative in all that contract, with our work.

Mme Montgomery (Angelica): I was just about to ask: What are your concerns when it comes to the contracts given to ABC Rive-Nord?

M. Bédard (Gilles): Well, the concern that we have is that in fact they were saying that there was no competition, and there was some competition. So, that was the concern that we had. And all the... The second concern that we have is the fact that there was a contract that was approved by the Treasury Board, and the Department did not take that contractor to make the contract, using the excuse that the company was not in a position to do the contract.

Le Modérateur (M. Yves Chartrand): Josée...

