

Prolongement de l'A-30 en PPP

## Québec a versé 27 millions à des consultants

Francoeur, Louis-Gilles

Québec a versé jusqu'ici près de 27 millions de fonds publics dans la préparation du projet d'autoroute 30 (A-30) en mode partenariat public-privé (PPP), révèlent deux documents obtenus grâce à la Loi d'accès aux documents publics.

Ces documents ont été réclamés par l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ), qui a accepté d'en fournir copie au Devoir.

Selon les réponses à ces deux demandes d'accès, le ministère des Transports avait payé à différents consultants privés en date du 13 novembre la somme de 26 414 577,96 pour la préparation du dossier de l'A-30 en mode PPP. Quant à l'Agence des PPP, elle avait versé de son côté 413 321 \$ à d'autres consultants privés pour la préparation du dossier.

À ces sommes, précise de son côté le président de l'APIGQ, Michel Gagnon, il faut ajouter les dépenses en expertise par les employés du ministère des Transports dans la préparation du dossier, une somme que ce ministère n'a pas comptabilisée parce que la demande d'accès portait uniquement sur les frais et honoraires consentis aux consultants privés. Mais ces sommes seraient importantes, selon Michel Gagnon, car «toute une équipe travaille depuis des mois à préparer ce projet».

Et, ajoute M. Gagnon, ce n'est qu'une partie des sommes que Québec va dépenser en consultants de toute sorte, ce qu'il qualifie de «grosse manne» pour ce secteur où les partis au pouvoir puisent généralement d'importants appuis. Les grands projets, ajoute-t-il, qu'annonce le Parti libéral avec ses 37 milliards d'investissements en vue «ne vont pas faire fondre» cette cagnotte avant des années, selon toute vraisemblance.

Parmi les sommes importantes qui s'ajouteront, on retrouve en tête de liste le règlement des différends juridiques et l'arbitrage de ces différends entre le consortium espagnol Acciona-Irridium, qui a remporté l'appel de propositions, afin de départager les litiges résultant de l'application du volumineux contrat et de ses annexes, qui totalisent près de 2000 pages.

Dans La Presse du 16 octobre, on rapportait qu'une équipe d'une cinquantaine d'avocats du cabinet Gowlings avaient travaillé pendant 15 mois presque jour et nuit pour préparer la seule proposition du consortium Acciona-Irridium.

On a une idée de l'importance du dossier juridique en cause quand on constate que les honoraires payés par le ministère des Transports à la seule étude Fraser, Milner et Casgrain ont coûté 3,4 millions. À cette somme, il faut aussi ajouter des honoraires de 206 574 \$ à «N. Mills» à titre aussi de «conseiller juridique».

La plus grosse somme versée par le ministère pour préparer ce dossier en PPP, soit 12,9 millions, est toutefois allée au regroupement «CBR», soit les trois firmes d'ingénieurs Cima, BPR et Roche. Selon Michel Gagnon, ces firmes n'ont pourtant produit «qu'un avant-projet» et les ingénieurs du consortium Acciona-Irridium vont devoir reprendre le dossier de fond en comble

pour en tirer leurs plans et devis, ce qui fait partie des 1,5 milliard de dollars que le Trésor public devra payer en loyer au gestionnaire de l'autoroute, qui empochera en sus les frais de péage.

L'agence des PPP soutenait récemment que cette somme représenterait une économie de 715 millions par rapport à ce qu'aurait coûté le projet s'il était réalisé par appel d'offres sous la supervision des professionnels gouvernementaux. Mais le prix d'une réalisation du projet de l'A-30 en mode traditionnel n'a pas été validé par une autorité indépendante.

La firme KPGM a obtenu un contrat de 2,6 millions à titre de «conseillers finances et processus». C'est elle qui a conclu que le projet en PPP était plus économique qu'une réalisation en mode traditionnel, mais elle a pris la précaution de noter très méticuleusement qu'elle n'avait «pas vérifié le modèle financier déposé par Nouvelle Autoroute 30 SENC», soit le promoteur, ni «les hypothèses soutenant le modèle du comparateur public, qui nous ont été fournies par le ministère des Transports».

En plus des travaux d'expertise financière de KPGM, l'Agence des PPP a accordé de son côté un contrat de 214 779 \$ à Marc-André Patoine à titre de «vérificateur du processus de sélection». L'agence attend la réponse de M. Patoine avant de divulguer son contrat.

Enfin, le ministère des Transports déclare comme une dépense «d'honoraires professionnels» les sommes versées à son Agence des PPP, soit 1,8 million pour la préparation du dossier. Une autre firme, VYM Consultants inc., a aussi ajouté son expertise en «gestion de PPP» pour la somme de 678 391 \$. De son côté, l'Agence en PPP a accordé un contrat de 157 782 \$ à Partnership BC, soit l'agence des PPP de Colombie-Britannique, pour ajouter une autre tranche d'expertise sur le contrat de l'A-30.

Deux versements de deux millions ont été versés à Infrac-Québec A-30 et à SNC-Lavalin, les deux autres soumissionnaires déboutés, à titre de «dédommagement-appel de proposition».

«En réalité, explique Michel Gagnon, Québec a payé ici en triple pour avoir ces soumissions, car on imagine que le consortium choisi a fait des frais équivalents, qui vont être inclus dans le coût du projet et payés par les contribuables.»

La firme Suffolk a obtenu pour sa part un contrat de 70 312 \$ à titre de «conseiller en ingénierie» alors que le Groupe Conseil Loctrans obtenait 146 351 \$ et que PB Consult décrochait un contrat de 197 432 \$, tous deux à titre de «conseillers achalandages-revenus».

D'autres consultants ont aussi empoché de bonnes sommes pour des fins de «communications». Ainsi, Octane Stratégies a obtenu un contrat de 135 942 \$ pour «Communication visuelle, dépliants, montage graphique (appel de qualification et de propositions), traductions». Une autre firme, Coefficiencie inc., a aussi été payée 18 375 \$ pour fins de «communication visuelle», et Vic-Studio obtenait 24 975 \$ pour une «simulation visuelle».