

* LE DEVOIR, 10 novembre 2004, A4

Le gouvernement aurait plus de projets de PPP qu'il ne le prétend

TOMMY CHOUINARD

Québec — Le gouvernement Charest envisage plus de partenariats public-privé (PPP) que ne le laisse entendre la présidente du Conseil du trésor, Monique Jérôme-Forget. Le ministère des Transports entend non seulement réaliser des PPP pour le parachèvement des autoroutes 25 et 30 et la réfection des haltes routières, il songe aussi à faire de même pour l'élargissement des routes 175 et 185, le prolongement de l'autoroute 35 vers les États-Unis, la réfection des échangeurs Turcot et La Vérendrye, l'exploitation des traversiers et des services de transport en commun.

C'est ce que révèle un document confidentiel émanant du ministère des Transports et intitulé *Le partenariat public-privé au ministère des Transports* (mai 2004), qui a été rendu public hier par le Syndicat de la fonction publique du Québec.

«*Tout ça, ce n'est que la pointe de l'iceberg. Et on avance dans cette direction avant même que les audiences sur l'Agence des PPP ne soit terminées*», a déploré le président du SFPQ, Michel Sawyer, lors de son passage devant la commission parlementaire qui étudie le projet de loi 61 sur l'Agence des partenariats public-privé.

Dans son document, le ministère

des Transports indique que la réalisation de PPP pour les routes 25, 30, 35, 175 et 185 exige une contribution gouvernementale d'environ 290 millions de dollars par année pour toute la durée des contrats (34 ans, évalue-t-on). Ces travaux réalisés en mode PPP coûteraient donc près de dix milliards de dollars à l'État. «*Le calendrier des débours pour ces projets imposerait des contraintes importantes sur les ressources financières du gouvernement. Chacun des projets réalisés viendrait réduire significativement la marge de manœuvre du ministère quant à la conservation, à la réfection et à l'amélioration du réseau existant*», peut-on lire.

Selon le document, le concept de PPP doit être envisagé dans le secteur du transport en commun «*compte tenu de l'importance des investissements à venir au cours des prochains dix ans*». «*Le ministère verra à ce que les opportunités de PPP soient prises en compte par les organismes de transport en ce qui a trait aux réparations majeures, à l'entretien des équipements et même à l'exploitation des véhicules*», souligne-t-on. L'opportunité des PPP fait présentement l'objet de consultations auprès des sociétés de transport en commun. Ce projet, comme les autres, semble pourtant bien avancé au ministère des Transports.

Le document d'une quarantaine

de pages précise également que le ministère devra «*assurer*» ses employés, «*atténuer les impacts en matière de conditions de travail et de protection des emplois*» et «*réduire les inquiétudes et l'incertitude reliées aux projets de PPP*».

Par ailleurs, le ministère des Transports analyse la possibilité de privatiser une de ses unités autonomes, le Centre de gestion de l'équipement roulant, qui gère un parc de plus de 5500 véhicules et emploie 405 personnes au Québec.

«*Compte tenu des informations en provenance du ministère des Transports qui nous montre qu'aucune règle d'exception n'est respectée, nous en arrivons à la conclusion qu'il vaudrait mieux mettre de côté le projet de loi 61 et ouvrir un large débat sur la question des PPP*», a affirmé Michel Sawyer.

Le gouvernement Charest disait avoir une dizaine de PPP à l'étude, dont la construction d'un centre de détention en Montérégie et la rénovation des haltes routières. Or, depuis quelques jours, les révélations concernant des projets de PPP se multiplient. Par exemple, Québec envisage de conclure un PPP pour le recouvrement des créances à l'aide sociale, à l'aide financière aux études et à Revenu Québec.

Le Devoir