

Un autre clou dans le cercueil des PPP

La reconstruction de l'échangeur Turcot sera réalisée en mode «hybride»

Gervais, Lisa-Marie

Autre clou dans le cercueil des partenariats public-privé au Québec, le ministère des Transports a confirmé hier qu'il abandonnait ce mode pour la reconstruction de l'échangeur Turcot. En ce contexte de crise économique mondiale, la ministre Julie Boulet a expliqué que les économies de 100 millions que le recours au mode PPP allait permettre n'allaient plus être possibles.

Elle a également invoqué le manque de souplesse d'un tel mode pour justifier sa décision, prise à l'issue d'une réflexion amorcée ce printemps. «Je suis au coeur d'une nouvelle communauté fortement urbanisée. La Ville de Montréal et cinq arrondissements sont impliqués [...] je vais avoir besoin de flexibilité», a-t-elle dit. Contrairement aux projets de réfection des autoroutes 25 et 30, planifiés en mode PPP, l'échangeur Turcot est un projet «avec une dynamique particulière» puisque construit en milieu urbain «et non dans un champ».

Mme Boulet a indiqué que le projet serait réalisé selon un mode «hybride», soit un mode classique combinant «toutes les meilleures pratiques qui existent», y compris des aspects du mode PPP, comme le partage de risque avec des entrepreneurs et des firmes d'ingénieurs.

Cette annonce survient alors que l'appel d'offres, la première étape du choix d'un partenaire en PPP, devait être lancé cet été par Transports Québec. En septembre prochain, le projet devrait être déposé entre les mains du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'instance aura alors 60 jours pour l'étudier et faire ses recommandations.

La ministre promet d'être à l'écoute et de tenter de limiter les expropriations. Elle n'exclut pas la possibilité que certaines suggestions du BAPE puissent conduire à une augmentation des coûts. «D'après ce qu'on entendra aux audiences, il y aura peut-être des ajouts et des bonifications au projet, par exemple pour favoriser le transport collectif. On va évaluer ces demandes des partenaires et les annoncer à la population, a dit Mme Boulet. Mais ce ne sont pas des dépassements de coûts.»

Un mode critiqué

Le choix du mode PPP pour la reconstruction de cet échangeur de l'ouest de l'île, évaluée à 1,5 milliard de dollars, avait été critiqué de toutes parts. Mme Boulet affirme avoir été à l'écoute des commentaires en faveur de l'abandon du mode PPP pour l'échangeur Turcot. «Ç'a alimenté notre réflexion, mais ce qui était à la base de notre décision, c'est la mise à jour de l'élément économique», a-t-elle assuré.

La Ville de Montréal faisait partie des principaux détracteurs de ce choix de mode. «Pour des projets complexes et appelés à évoluer dans le temps, ce n'est pas le mode approprié. Et le gouvernement commence à le réaliser», a dit André Lavallé, responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif au comité exécutif, qui interprète ce geste comme une ouverture.

Pour Jean-Paul Dupré, ancien professeur associé aux HEC qui a longtemps oeuvré dans le domaine de la construction, le gouvernement n'a fait que succomber à la pression de son électorat. «C'est décevant de voir que les gens en politique agissent de plus en plus en fonction des sondages», a-t-il soutenu. Si l'argument de la crise économique est très valable pour un projet présentant un très haut risque financier, se cacher uniquement derrière l'argument de la récession «ne permet pas de donner des justifications détaillées» sur les motifs réels d'une telle décision. Selon lui, l'idée de retourner à un mode plus traditionnel, où des entreprises d'ici peuvent soumissionner pour les diverses étapes du projet, permet à la province de prouver qu'elle a les choses bien en main, a-t-il ajouté.

Pour sa part, le Parti québécois croit que c'est par «dogmatisme» que le gouvernement libéral a continué aussi longtemps sur la voie des PPP avant de faire volte-face. «Il s'est entêté à faire avaler son projet, avec une formule de financement inappropriée et au concept passéiste. Résultat: on vient de perdre une année, alors qu'il aurait fallu travailler d'une seule

voix, avec les autorités locales, pour développer un projet intelligent, digne du XXI^e siècle», a souligné par voie de communiqué le député Stéphane Bergeron, porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport.

Déclin des PPP

Cette volte-face du gouvernement est certes le signe du déclin de l'intérêt pour le mode PPP, dans lequel le CHUM serait pour beaucoup, soutient Jean-Paul Dupré. «C'est le CHUM qui a le plus causé de tort à l'image des PPP et entraîné un retournement de l'opinion publique», a-t-il noté. S'il est convaincu que le mode traditionnel fera grimper les coûts et rallongera les délais - en raison de tous les appels d'offres qu'il faudra faire à chaque étape de la construction du projet -, il croit que renoncer au PPP, dans le cas de l'échangeur Turcot et des projets comme le CHUM, demeure parfois la meilleure décision. Ces contrats permettent néanmoins de «stimuler la productivité», insiste-t-il.

Avec l'abandon du mode PPP pour ce projet de 1,5 milliard, l'Agence des partenariats public-privé, «une structure complexe et bureaucratique», aura du mal à justifier son existence, croit M. Dupré, qui a collaboré à la construction du pont de la Confédération dans les Maritimes. «Vous avez une agence qui a embauché 30 personnes pendant quatre ans pour avoir les meilleurs contrats. Regardez le salaire de ces personnes, regardez l'argent dépensé», a-t-il dit. Selon lui, quelques personnes suffiraient à faire le même travail, au risque que tout ne soit pas parfait. «Il vaut mieux faire de petites omissions qui vont coûter quelques milliers de dollars que produire un dossier parfait qui aura coûté 30 millions en salaires», a-t-il noté.

Le mois dernier, le ministre de la Santé, Yves Bolduc, avait déclaré que l'emploi du mode PPP pour la construction des deux centres hospitaliers universitaires n'était pas «une religion». Il répondait ainsi aux pressions de plusieurs ordres professionnels, fédérations de médecins, syndicats, élus et regroupements de la société civile dénonçant le recours au mode PPP.

Quant à l'échangeur Turcot, les travaux doivent débuter cet automne pour se terminer en 2016.