



Le vendredi 16 nov 2007

## Les ingénieurs de l'État doutent des économies dans le PPP de l'autoroute 25

[Michel Corbeil](#)

Le Soleil  
Québec

**Les ingénieurs de l'État ne croient pas un instant que les projets en partenariat public-privé (PPP) coûtent moins cher qu'en mode conventionnel. Selon eux, les économies avancées de 226 millions \$ pour construire en PPP l'autoroute 25 ne peuvent que se faire sur le dos des automobilistes par le péage qui sera imposé.**

Hier, Michel Gagnon, le président de l'Association professionnelle des 1100 ingénieurs du gouvernement du Québec, a mis au défi la ministre Monique Jérôme-Forget (Conseil du trésor) de lui démontrer le contraire. Il n'a pas reçu de réponse.

«Nous ne sommes pas en religion contre les PPP», a soutenu le syndicaliste, en commission parlementaire sur la loi pour une «gestion rigoureuse des infrastructures publiques et des grands projets». «Mais il faut que ce soit démontré» que le partenariat peut générer une telle économie pour ce qui n'est qu'un modeste tronçon de sept kilomètres de route, a plaidé M. Gagnon.

«Nous (en) doutons. (...) Franchement, peut-on croire que l'Agence de PPP (du gouvernement) ait pu rouler à ce point des entreprises de renommée nationale et internationale?» a-t-il lancé en faisant référence à Kiewit, une firme dont la maison mère est aux États-Unis et un des membres du consortium retenu pour la 25.

«Si c'est si clair (l'épargne de 226 millions \$), pourquoi ne pas nous avoir donné de réponse? a fait valoir aux journalistes M. Gagnon. Je lui ai demandé trois fois sa source.» À partir des données qu'il a obtenues, «l'économie de 226 millions \$, c'est le péage» sur l'autoroute qui sera construite en banlieue de Montréal, a-t-il avancé.

Selon lui, les coûts de conception et de construction de projet en partenariat ou en mode conventionnel ne peuvent être que sensiblement les mêmes. «Or, des frais juridiques s'ajoutent aux PPP. Il y a la notion de profits. Et on arrive à moins 226 millions \$! Ça coûte plus cher et ça devient du profit», une répétition du «miracle» biblique où «l'eau s'est transformée en vin», a ironisé M. Gagnon.

Le leader du syndicat s'est montré entièrement d'accord avec l'idée d'une plus grande rigueur pour gérer les infrastructures. Outre l'obligation de soumettre tout projet de plus de 40 millions \$ à une étude de PPP, il a critiqué le fait que le gouvernement réduit le nombre d'ingénieurs à son service tout en multipliant les projets qu'ils doivent surveiller.

La présidente du Conseil du trésor n'a pas répliqué. Mais Mme Jérôme-Forget a demandé au président de l'Agence des PPP, Pierre Lefebvre, de contacter Le Soleil pour donner la version des faits gouvernementale pour l'autoroute 25.

Selon le haut fonctionnaire, la réduction de coûts repose essentiellement sur la diminution de risques. Un PPP s'appuie sur des fonds privés. Les promoteurs sont d'autant plus vigilants qu'il s'agit de leur argent, a expliqué M. Lefebvre. «C'est un secret de polichinelle» que les projets publics sont frappés par des dépassements. Pour la 25, l'économie est de 68 millions \$ à ce chapitre.

Le président de l'Agence a ajouté que les promoteurs récupéreront 85 millions \$ de plus en péages. Cette somme aurait été perdue parce que les gouvernements ont tendance à geler les tarifs ou encore à les abandonner pour des raisons électorales, a

poursuivi M. Lefebvre. Au total, sur 35 ans, les coûts de réalisation, qui seraient de 483 millions \$ en mode conventionnel, seront ramenés à 483 millions \$.