

## Haltes routières en PPP: des économies coûteuses pour le MTQ



En septembre 2008, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a signé une entente de 31 ans avec un partenaire pour la réalisation et l'exploitation en PPP de sept haltes-routières, dont celle de Saint-Augustin (notre photo). Cette phase 1 du déploiement du réseau a tourné au fiasco.  
Le Soleil, Pascal Ratthé



**André Dubuc**

La Presse

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'expose à payer quelque 50 millions de dollars dans le fiasco des haltes routières en partenariat public-privé (PPP), à la suite de son refus de verser 2 millions qu'elle devait à son partenaire.

L'échec du PPP entraîne un report de la phase 2 du nouveau réseau de parcs routiers jusqu'après 2017, a indiqué la sous-ministre des Transports, Dominique Savoie, en commission parlementaire le 5 novembre.

En septembre 2008, le MTQ a signé une entente de 31 ans avec un partenaire pour la réalisation et l'exploitation en PPP de sept haltes routières (Rigaud, Rivière-Beaudette, Magog, Melbourne, Maskinongé, Porte-du-Nord et Saint-Augustin). À terme, le gouvernement voulait aménager 33 aires de service dans le cadre d'un nouveau réseau de parcs routiers.

Cette phase 1 du déploiement du réseau a tourné au fiasco quand le partenaire privé, la société en commandite Aires de service Québec, a transmis un avis de résiliation de l'entente le 4 mars 2012 à la suite du refus du Ministère de lui payer certains bonis de performance.

Le 14 mai de la même année, le partenaire a déposé contre le Ministère une poursuite qui dépasse aujourd'hui les 50 millions. Plus tard, en décembre 2012, l'exploitant s'est placé sous la protection de la Loi sur la faillite, avant de cesser ses activités le 17 janvier 2013.

Le MTQ s'est occupé de maintenir en état les aires de service de janvier à août 2013, ce qui a entraîné des

débours de plus de 1 million.

Depuis août 2013, c'est un séquestre qui exploite les sept haltes routières au coût 30 000\$ par mois, en partie payables par les redevances des restaurants et des autres locataires des haltes routières.

### Rapport du Vérificateur

En réaction à cet échec retentissant, le Conseil du trésor, sous le gouvernement péquiste, a demandé au Vérificateur général de faire enquête en avril 2013. Celui-ci a remis son rapport en juin dernier. Les parlementaires ont entendu le MTQ en commission parlementaire le 5 novembre.

Le Vérificateur estime entre 30 et 50 millions l'impact financier sur le MTQ en cas de résiliation du PPP, en raison des nombreuses garanties auxquelles le gouvernement a dû consentir tardivement pour que la phase 1 du programme puisse aller de l'avant.

Par exemple, le gouvernement a dû garantir les emprunts du partenaire, dont le solde s'élève à 30 millions. Il doit aussi payer des frais de 10 millions en cas de remboursement anticipé de la dette. Il doit de plus verser au partenaire une indemnité calculée en fonction du montant estimé du rendement sur le capital des investisseurs pour la durée restante de l'entente, évaluée à 7,4 millions par le Vérificateur.

Dans son rapport, le Vérificateur général déplore que le Ministère n'ait pas semblé tenir compte des conséquences financières de sa décision de retenir les bonis de performance dus au partenaire.

«Le Ministère n'a pas évalué dans quelle mesure cela influe sur la capacité du partenaire à faire face au service de sa dette, ni n'a estimé les conséquences d'une défaillance du partenaire pour lui», y lit-on.

Le ministère des Transports a refusé de payer les bonis de performance, que le Vérificateur évaluait à 2 millions au 31 décembre 2012, parce que le partenaire ne lui avait pas fourni «des plans et devis tels que construits» des ouvrages exigés par le MTQ.

### Prochaine étape

Pour ce qui est de la prochaine étape, le MTQ lancera un projet-pilote avec la halte routière de Lavaltrie, où le bail actuel de 25 ans arrive à échéance en 2015. Il s'agit de la halte située en plein centre de l'autoroute 40, connue également pour son restaurant Benny. Il est question d'aller en appel d'offres pour une concession, possiblement sur 10 ans.

«Ce projet-pilote sera l'occasion de mettre à profit l'expertise et l'expérience acquises au cours de la phase 1 avant de poursuivre vers un éventuel déploiement de la phase 2 du réseau québécois des parcs routiers», a fait savoir Mme Savoie aux députés de la Commission des finances publiques.

De son côté, le ministre des Transports, Robert Poëti, ne ferme pas la porte aux PPP pour les phases ultérieures. Dans un entretien, il a souligné la réussite du pont de l'autoroute 25 comme exemple de PPP qui fonctionne bien. L'important, insiste-t-il, est de tirer les leçons de l'échec de la phase 1 pour faire un succès des prochaines phases. Le ministre a émis le souhait d'avoir des haltes routières avec réseau Wi-Fi haute vitesse et bornes de recharge électriques.