

Monsieur le président,

Messieurs les commissaires,

Mesdames et messieurs,

J'aimerais d'abord vous remercier de nous donner l'opportunité de nous exprimer sur un projet dont les impacts demeurent significatifs pour l'ensemble des collectivités concernées.

Un projet qui soulève des passions, mais dont l'issue est de construire un tronçon et un pont pour compléter une autoroute existante. Un projet qui a déjà trop tardé.

La position de l'ADQ dans le dossier de la 25, comme pour ce qui concerne les enjeux entourant le développement durable, a toujours été on ne peut plus claire.

En mars 2003, en pleine campagne électorale, l'ADQ s'est prononcée pour le parachèvement de l'autoroute 25 dans le cadre d'un partenariat public-privé

À cette occasion, nous avons déclaré que nous étions prêts à faire appel à des entreprises privées pour la conception, la construction et la gestion d'infrastructures de transport au Québec, mais que c'était au gouvernement de décider de la tarification et des modalités de réalisation. Une position que le chef de notre formation politique, Monsieur Mario Dumont, a réitérée, lors d'un point de presse, à Laval, le 12 avril dernier;

Par contre, le développement du transport en commun demeure un élément vital de notre engagement face à Kyoto. Un engagement qui s'est traduit notamment par l'appui donné par notre formation politique à deux motions présentées à l'Assemblée nationale du Québec en 2001 et en 2005.

Car, il faut l'avouer, et les incidents de lundi dernier dans le métro de Montréal en sont une démonstration claire : le transport en commun a un urgent besoin d'investissements additionnels pour l'entretien, mais surtout pour le développement de l'offre de services afin de conserver à ce mode de transport sa capacité d'attraction.

Qui plus est, si l'objectif du parachèvement de l'autoroute 25 demeure de décongestionner les autres ponts et d'accroître la fluidité du transport autoroutier, cela ne pourra pas se réaliser sans un investissement significatif dans le transport en commun.

Nous sommes d'avis qu'il faut sortir d'une vision du tout au rien, où la qualité de vie, l'environnement et le développement économique semblent mutuellement s'exclure. Une position qui rencontre un écho favorable dans la population, dans la mesure où les citoyens de Laval et de la rive-nord ont exprimé, par voie de pétition et de sondage, un appui sans équivoque autant pour le parachèvement de l'autoroute 25 que pour davantage d'investissements dans le transport en commun, notamment le train de banlieue.

Mais faire le pari du transport en commun signifie surtout qu'il faudra que le gouvernement du Québec accouche rapidement d'un nouveau cadre financier pour le transport en commun, car celui de 1992 ne suffit plus à la tâche. Il ne permet plus aux sociétés de transport de faire face aux nombreux défis que pose la gestion des infrastructures de transport en commun. Comme il n'aide pas suffisamment les sociétés de transport à

faire face aux dépenses en immobilisations non couvertes par les programmes actuels d'aide comme l'acquisition et le remplacement d'équipements liés aux nouvelles technologies.

Il faudra également reconnaître que toute augmentation des tarifs des usagers a des effets dissuasifs important dans l'utilisation des transports en commun. Des usagers qui sont les premiers bénéficiaires, mais également les premiers contributeurs au financement du transport en commun. Dans ce sens, il faudra sérieusement chercher d'autres sources de revenu, sinon envisager des façons différentes de faire.

Nous pourrions également récompenser, à l'aide de mesures fiscales, ceux qui feront le choix d'utiliser des compagnies reconnues de covoiturage ou le transport en commun. Une proposition adoptée lors du Conseil général de l'ADQ, qui s'est tenue en Beauce, les 23 et 24 avril dernier.

Une piste cyclable sur le nouveau pont est pour nous tout aussi importante, comme d'ailleurs une voie réservée pour les autobus dans les périodes de pointe.

Nous comprenons que ces contraintes auront un impact direct sur le coût total du projet. Mais on ne peut pas prétendre que le parachèvement de l'autoroute 25 vise à accroître la fluidité du transport autoroutier, si on enlève de l'autre main les incitatifs à utiliser d'autres modes de transport que l'automobile.

Mais, si les partenariats publics privés semblent inévitables, alors que les gouvernements ont moins d'argent et que les besoins en investissement sont significatifs, la question est de savoir si l'intérêt public est bien défendu dans le cas du dossier de la 25.

Pour nous, si les PPP peuvent contribuer à accélérer la réalisation de ces projets, nous sommes d'avis qu'il faut examiner cette avenue.

Par contre, les expériences de PPP en transport nous montrent qu'il n'existe pas de formule unique. Il est donc primordial que le gouvernement indique clairement dès le départ les modalités de réalisation et la tarification liée aux projets.

Nous comprenons que pour ne pas nuire aux négociations avec un futur partenaire privé, pour ne pas limiter ses options, le Ministère des transports du Québec restent flous sur certains éléments du projet comme :

- La part du financement public dans le projet;
- Le coût du péage ainsi que son indexation;
- Le nombre d'utilisateurs qu'il faudra sur le pont pour rentabiliser son exploitation;
- Les obligations contractuelles du partenaire public dans le cas où le péage ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de rentabilité financière attendue par le partenaire privé;
- Les plans et les méthodes utilisées pour la construction du pont.

Par contre, sans remettre en question la nécessité du parachèvement de l'autoroute 25 et d'investissements plus significatifs en transport en commun, ces silences sont pour nous inconcevables.

Cela nous fait dire que dans ce dossier, comme dans les autres : les PPP si nécessaires, mais pas nécessairement les PPP. Là-dessus, le MTQ, comme d'ailleurs le gouvernement, a le fardeau de la preuve. C'est une

question de responsabilité face à l'ensemble des collectivités concernées par le projet de la 25.

En conclusion, J'aimerais vous remercier pour nous avoir donné l'opportunité de nous exprimer sur un projet majeur pour le développement de notre région, comme pour l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Nous sommes évidemment favorables au parachèvement de l'autoroute 25, pourvu que l'on souligne l'importance du transport en commun dans l'offre globale de transport.

Nous sommes évidemment conscients que nous dépassons les termes du mandat donné par le BAPE dans le cadre de cette consultation.

Par contre, à moyen et à long terme, on ne pourra pas espérer accroître la fluidité du transport autoroutier sur l'ensemble du territoire que si nous n'augmentons pas substantiellement l'offre de transport en commun.

