

Le 19 octobre 2009

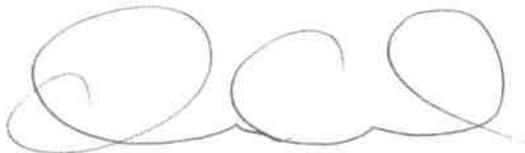
Madame Christina Turcot  
Secrétariat des commissions  
Commissions des transports et de l'environnement  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires  
3<sup>ème</sup> étage  
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi no. 41 – Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et d'autres dispositions législatives

Madame,

Tel que convenu lors d'une conversation téléphonique la semaine dernière, il nous fait plaisir de vous faire parvenir le mémoire de Concession A25 pour le sujet en rubrique.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Daniel Toutant, ing. M.ing, FSCGC  
Président-directeur général  
DT/fa

p.j. Mémoire de Concession A25

## Mémoire de Concession A25

Commission des transports et de l'environnement :

Consultations particulières et auditions publiques dans le cadre de l'étude du  
projet de loi n°41  
Loi modifiant la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de  
transport et d'autres dispositions législatives

---

Ce mémoire a été préparé par Concession A25 pour la Commission des transports et de l'environnement au sujet du projet de loi 41. L'Annexe 19 de l'Entente de partenariat qui lie le Partenaire Privé au ministre des Transports prévoyait l'éventualité de telles modifications législatives et c'est précisément à ce propos que nous souhaitons intervenir auprès de la Commission.

### **L'A25, une première**

Le parachèvement de l'autoroute 25 constitue le premier projet de partenariat public-privé en transport au Québec. C'est aussi le cas en ce qui concerne le système de perception du péage.

Le système de perception du péage de l'autoroute 25 sera un système électronique continu sans arrêt, ce qui comporte de nombreux avantages pour les usagers qui n'auront pas à s'arrêter, ni même à ralentir pour emprunter cet axe routier. Cette caractéristique est vitale, car il importe d'offrir aux usagers une infrastructure de transport fluide, attrayante, confortable et sécuritaire.

Les revenus de péages serviront à financer le coût de construction de l'infrastructure, à l'entretenir de façon continue et à la réhabiliter en cours d'opération, et plus particulièrement à la fin de la période de l'entente de partenariat. De plus, lorsqu'un niveau de revenus tarifaires prédéterminé sera

atteint (identifié à l'Annexe 7 de l'entente de partenariat) le ministre des Transports conservera 50% des revenus de péage.<sup>2</sup>

Depuis que les péages autoroutiers sont disparus du paysage québécois il y a plus de 25 ans, les technologies ont beaucoup évolué. Autrefois, les péages constituaient une barrière physique. Les usagers devaient ralentir et même s'immobiliser pour verser leur paiement au péager ou dans un panier. Cette procédure comportait de nombreux désagréments, dont le plus évident était de rompre la fluidité de la circulation routière. Par contre, l'opérateur avait l'assurance que presque tous les usagers acquittaient les droits de passage<sup>3</sup>. Ce contrôle est plus complexe avec un système de péage électronique sans barrière.

Dans le cadre du processus d'appel d'offres ayant mené au choix d'un consortium parmi les proposants pré-qualifiés, des ateliers de discussions ont été tenus avec ceux-ci. Les proposants ont alors unanimement souligné le risque élevé de mauvaises créances liées aux péages dans le cadre législatif actuel, un cadre qui n'est pas adapté aux systèmes de péage modernes sans barrière physique. La principale difficulté réside dans le fait que le non paiement d'un péage routier électronique n'est pas considéré comme une offense pénale, alors que le non paiement d'un péage routier physique l'est.

### **L'Annexe 19**

L'Annexe 19 de l'entente de partenariat avait pour but de répondre à cette préoccupation et engage le ministre des Transports à indemniser le partenaire privé advenant que le pourcentage annuel des mauvaises créances liées aux revenus de péage excède 7%. Il s'agit d'un partage de risque où le partenaire privé assume le risque jusqu'à la limite de 7%, l'État assumant le risque au-delà de cette limite, selon certaines conditions.

Malgré cette protection contre le risque de mauvais payeurs, le processus actuel demeure très lourd et comporte son lot d'inconvénients.

---

<sup>2</sup> En toutes circonstances, le ministre des Transports sera assuré de conserver les sommes qui lui sont dues, puisque la totalité des revenus de péage sont réputés être détenus en fiducie, par le partenaire, au nom du gouvernement du Québec (cette précision concernant la fiducie fait aussi l'objet du projet de loi 41), les plaçant ainsi à l'abri d'éventuels créanciers de Concession A-25.

<sup>3</sup> Il pouvait aussi y avoir délinquance, mais le contrevenant était généralement intercepté sur le champ par les autorités policières.

Dans la loi actuelle, le partenaire privé aura 30 jours pour signifier à un usager qu'il n'a pas acquitté ses droits. Celui-ci aura alors 30 jours pour payer ou contester. Advenant une contestation, l'usager aura 30 jours pour déposer un recours devant une instance du MTQ<sup>4</sup>, qui a 30 jours pour procéder. Dépendamment de la décision, l'usager pourra ensuite faire appel au Tribunal administratif du Québec (« TAQ »). Aucun délai n'est imposé au TAQ pour rendre sa décision. Si la décision est favorable au partenaire privé, il pourra faire une demande à la SAAQ, qui elle pourra alors suspendre le droit de circuler avec les véhicules interceptés, mais seulement au moment du renouvellement de l'immatriculation. Ce processus, qui peut durer jusqu'à 2 ans, est très fastidieux et peut s'avérer très coûteux pour toutes les parties.

### **Un principe fondamental d'équité**

De plus, lorsque le fait de circuler sur une infrastructure de péage sans acquitter la somme due n'est pas une infraction au Code de la sécurité routière, assortie d'une amende, les usagers essaient de se soustraire plus fréquemment aux droits de péage. Ils font l'hypothèse que pour l'opérateur – que ce soit l'État ou un partenaire privé – le coût des procédures civiles dépasse largement la perte encourue.

Nous savons que l'immense majorité des citoyens sont honnêtes et qu'ils se conforment aux règles. Cependant, quand ces honnêtes citoyens se rendent compte que d'autres profitent du système en toute impunité, ils perçoivent avec raison qu'un principe fondamental d'équité n'est pas respecté.

### **L'annulation de l'Annexe 19**

L'entente de partenariat prévoit donc que les dispositions de l'Annexe 19 seront annulées si des modifications législatives ou réglementaires *habilitant le Partenaire privé à percevoir les tarifs de péage non payés par les usagers au moyen d'une procédure similaire ou analogue à celle prévue par le Code de procédure pénale, L.R.Q., c. C-25.1 pour le recouvrement de sommes dues à la suite d'infractions au Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.2, ou à un règlement relatif à la circulation ou au stationnement adopté par une municipalité* sont adoptées. Autrement dit, la protection offerte au partenaire privé par l'Annexe 19 (le plafond de 7% de mauvaises créances) est annulée si les mauvaises créances de péage sont traitées comme des infractions pénales

---

<sup>4</sup> Instance qui doit être mise en place par le MTQ

relatives au stationnement, le risque de mauvaises créances étant alors entièrement assumé par le partenaire privé.<sup>5</sup>

## **Conclusion**

Le partenaire privé pourrait certes opérer l'infrastructure avec les dispositions de l'Annexe 19 et donc avec le cadre législatif actuel. Cependant, pour des raisons d'efficacité, d'économie et d'équité, nous appuyons sans réserve les modifications proposées par le projet de loi 41, qui mettra en place un cadre législatif mieux adapté aux nouvelles technologies de perception des péages.

Cela étant, il est essentiel pour le partenaire privé d'être fixé le plus rapidement possible sur le cadre législatif et/ou réglementaire dans lequel il devra évoluer. En effet, Concession A25 met actuellement au point les règles et spécifications pour le développement et la mise en place du système électronique, qui doit être pleinement fonctionnel lors de l'ouverture du nouveau lien de l'A25 le premier juillet 2011.

Nous tenons à remercier la Commission de nous avoir donné l'occasion de faire valoir notre point de vue et nous espérons avoir ainsi contribué à jeter quelque éclairage sur les tenants et aboutissants des dispositions du projet de loi 41.

Concession A25 s.e.c.

Le 19 octobre 2009

---

<sup>5</sup> Le rôle du partenaire privé dans ce cas sera de remplir un rapport d'infraction en y ajoutant les éléments de preuve, dont la photo de la plaque d'immatriculation, la date et l'heure de passage du véhicule. Ce rapport sera envoyé au ministère de la Justice où une décision sera prise sur l'opportunité de poursuivre ou non l'usager délinquant