

Parachèvement de l'autoroute





KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Comptables agréés
Bureau 1500
600, boul. de Maisonneuve Ouest
Montréal (Québec) H3A 0A3

Téléphone (514) 840-2100
Télécopieur (514) 840-2187
Internet www.kpmg.ca

Le 8 octobre 2008

Mme Sandra Sultana, ing., M.Sc.A.
Directrice, Bureau de la mise en œuvre du partenariat public-privé
Ministère des Transports du Québec
Bureau 13.40
500, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1W7

et

Monsieur Gabriel Soudry, ing., MBA
Vice-président, Projets
Agence des partenariats public-privé du Québec
Bureau 6.40
500, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Objet : Plus-value créée par le partenariat public-privé pour le parachèvement de l'Autoroute 30

Madame, Monsieur,

Nous avons procédé à la détermination de la plus-value créée par la réalisation du parachèvement de l'Autoroute 30 (le « Projet ») en mode partenariat public-privé (« PPP ») comparativement à sa réalisation en mode conventionnel.

La détermination de cette plus-value repose sur une comparaison, au 1^{er} juillet 2008, des coûts totaux pour le gouvernement du Québec associés à la réalisation du Projet :

1. selon les termes de l'entente de partenariat que le gouvernement a signé le 25 septembre 2008 avec le partenaire privé, Nouvelle Autoroute 30, S.E.N.C.; et
2. selon un mode de réalisation conventionnel par le ministère des Transports du Québec tel qu'indiqué dans le modèle du comparateur public compilé par nous.

D'après cette analyse, la réalisation du Projet en mode PPP devrait permettre au gouvernement du Québec de réaliser une plus-value de l'ordre de 750 millions de dollars comparativement à une réalisation en mode conventionnel.

Nous n'avons pas vérifié le modèle financier déposé par Nouvelle Autoroute 30, S.E.N.C. lors de la signature de l'entente de partenariat. Nous n'avons pas non plus vérifié les hypothèses soutenant le modèle du comparateur public qui nous ont été fournies par le ministère des Transports du Québec.

Veuillez agréer, madame, monsieur, nos sincères salutations.

KPMG S.R.L. / S.E.N.C.R.L.

KMPG S.R.L./S.E.N.C.R.L.

Marc-André Patoine, avocat
1754 boul. Gouin, Est
Montréal, Québec
H2C 1C6

Bureau : (514) 382-6960
cellulaire : (514) 862-9301
télécopieur : (514) 382-7165
courriel : mapatoine@sympatico.ca

Montréal, le 5 octobre 2008

Mme Sandra Sultana
Directrice
BMOPPP
500, boul. René-Lévesque, Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1W7

M. Gabriel Soudry
Vice-président
PPPQ
500, boul. René-Lévesque, Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Objet : Projet du parachèvement de l'Autoroute 30

Madame, Monsieur,

En novembre 2006, j'ai accepté d'agir à titre de vérificateur du processus de consultation et de sélection dans le cadre du projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation du parachèvement en mode de partenariat public-privé de l'Autoroute 30 dans la région de Montréal pour une durée approximative de 35 ans à partir de la date de la signature de l'entente. Dans ce mandat du gouvernement du Québec, j'étais chargé d'observer et d'examiner l'ensemble du processus de consultation et de sélection afin d'assurer aux autorités gouvernementales et aux candidats que le processus de consultation et de sélection se déroule de façon équitable, transparente et conformément aux modalités prescrites dans les documents de l'appel de qualification et de l'appel de propositions assurant ainsi une saine concurrence. J'ai fourni des avis indépendants à ce sujet.

La portion concernée par le Parachèvement en PPP de l'A-30 est localisée au sud-ouest de la région métropolitaine de Montréal, à proximité de l'Ontario et des États-Unis. Elle constitue une autoroute de contournement à quatre voies de l'île de Montréal. Le Parachèvement de l'A-30, totalise environ 42 kilomètres, entre Vaudreuil-Dorion et Châteauguay. Le Partenaire privé assumera sur cette distance les responsabilités de conception, construction, financement, exploitation, entretien et réhabilitation du Parachèvement en PPP de l'A-30. De plus, il doit pourvoir au financement, à l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des tronçons A-30 complémentaires sur une distance d'environ 19 km pour partie "Est", 10 km pour la partie "centrale" et 3 km pour la partie "tronçon ouest 7".

À titre de vérificateur du processus, mes devoirs et fonctions consistaient notamment à :

- prendre connaissance des documents contractuels relatifs au processus (appel de qualification et appel de propositions) ainsi que des documents internes au MTQ définissant les règles qui encadrent le processus d'acquisition spécifique du projet de l'autoroute 30;
- assister à toutes les réunions entre l'équipe de projet et les candidats pendant le processus;
- assister à toutes les réunions du comité d'évaluation;
- assister aux réunions des divers comités et sous-comités relevant du comité d'évaluation que j'ai jugé opportun;
- vérifier que tous les candidats ont accès à la même information, en même temps, aux fins de l'élaboration de leur proposition;
- vérifier que toutes les candidatures et les propositions sont évaluées de façon objective et uniforme en fonction des critères d'évaluation publiés tant dans l'appel de qualification que dans l'appel de propositions;
- vérifier que l'ajustement de l'entente de partenariat à la proposition du candidat sélectionné et la clôture financière sont menés de manière à ne pas contrevenir aux prescriptions des documents d'appel de propositions; et
- fournir à la demande du comité exécutif, le cas échéant, tout avis relativement au processus se rapportant à l'équité et à la transparence.

À titre de vérificateur du processus, j'ai observé, suite à l'appel de qualification lancé le 8 novembre 2006, le dépôt des candidatures, l'analyse de leur recevabilité et l'appréciation de la compétence et de la capacité financière des candidats. Les quatre candidatures déposées ont été déclarées recevables et je confirme qu'elles ont été évaluées de façon objective, uniforme et uniquement en fonction de critères d'évaluation publiés et en toute équité.

Les trois candidats ayant obtenu les meilleures notes ont, par la suite, été invités à répondre à l'appel de propositions lancé le 20 juin 2007. Ces trois candidats ont participé activement au processus de consultation et de sélection et ont respecté, les diverses obligations stipulées, en tout temps. En plus des séances d'information générale et thématiques, dix rencontres bilatérales leur ont permis d'obtenir une information transparente et une meilleure compréhension du projet, de ses exigences techniques et de l'entente de partenariat. J'ai observé et examiné la totalité de ce processus et l'évaluation de la conformité des propositions déposées. Ces trois propositions ont été déclarées conformes, tant au niveau de l'aspect technique et commercial que financier.

Le ministre a choisi la proposition offrant le plus bas prix exprimé en valeur actualisée au 1er juillet 2008, des paiements de construction, des paiements en capital et des paiements d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation (EER) et sujets aux modalités prévues à la section 6.7 du volume 1. Ces paiements étaient inscrits aux formulaires de prix tel que présentés aux Annexes 1-11 et 1-12 du volume 1. Les activités complémentaires d'EER étaient assujetties à certaines conditions particulières mentionnées à ladite section.

J'ai aussi observé et examiné l'étape finale menant à la signature de l'entente de partenariat et à la clôture financière en date du 25 septembre 2008 avec le partenaire privé. Je confirme que l'entente de partenariat n'a pas subi de modification substantielle à l'exception des modifications visant à ajuster l'entente de partenariat aux modalités propres à la proposition du candidat sélectionné.

Dans la poursuite de mon mandat, j'ai pris connaissance de toute l'information soumise ou requise, j'ai assisté à toutes les étapes déterminantes du processus, j'ai participé à plusieurs rencontres et effectué de nombreuses vérifications. Tel que spécifié dans mes rapports rendus publics, je vous confirme, par la présente, que la signature de l'entente de partenariat a été le résultat d'un processus de consultation et de sélection où les principes d'équité, d'égalité et de transparence tel que prescrit dans les différents documents ci-haut mentionnés ont été respectés en tout temps et que ce processus a favorisé une saine concurrence.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués,



Marc-André Patoine, avocat
Vérificateur du processus de sélection
Parachèvement de l'Autoroute 30

TABLES DES MATIÈRES

0. PRÉFACE	Lettres des conseillers financiers et du vérificateur du processus	
1. SOMMAIRE EXÉCUTIF		3
2. OBJECTIFS DU RAPPORT		5
3. DESCRIPTION DU PROJET		6
3.1 Historique de l'autoroute 30		6
3.2 Principaux problèmes actuels		6
3.3 Objectifs du parachèvement de l'autoroute 30		7
3.4 Composantes du projet		8
3.5 Principales études réalisées dans le cadre du parachèvement		9
4. PROCESSUS DE SÉLECTION		10
4.1 Appel de qualification		10
4.2 Appel de propositions		11
4.3 Finalisation de l'entente de partenariat		11
5. FAITS SAILLANTS DE L'ENTENTE DE PARTENARIAT		12
6. COMPARATEUR PUBLIC		13
7. PROJET DU PARTENAIRE PRIVÉ		15
7.1 Faits saillants du volet technique de la proposition		15
7.2 Structure commerciale du partenaire privé		17
7.3 Calendrier du projet		18
7.4 Coût de la proposition du partenaire privé		19
8. ANALYSE COMPARATIVE		20
8.1 Comparaison qualitative		20
9. CONCLUSION		21
ANNEXES		22
1. Tableau des principaux risques et responsabilités		22
2. Structure du Comité de sélection		23

Le projet initial de l'autoroute 30 (A-30) devant relier les principales municipalités industrielles de la rive sud du Saint-Laurent entre Valleyfield et Bécancour a pris naissance au cours des années 1960 et 1970, période pendant laquelle le Québec développait son réseau autoroutier.

Le parachèvement de l'autoroute 30 vise à compléter cet important lien autoroutier et à doter la région métropolitaine de Montréal d'une voie de contournement. La réalisation de ce projet facilitera le transport des personnes et des marchandises et contribuera à l'essor économique de la Montérégie, du Montréal métropolitain et du Québec en général.

La partie ouest de ce projet doit être conçue, construite, financée, exploitée, entretenue et réhabilitée par un partenaire privé, soit Nouvelle Autoroute 30, S.E.N.C. Cette partie s'étend de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay, sur une distance d'environ 35 kilomètres. Une section de sept kilomètres permettant de joindre la route 201 dans la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield s'ajoute à ces 35 kilomètres, pour un total approximatif de 42 kilomètres. La partie ouest comprend notamment un passage en tunnel court sous le canal de Soulanges, un pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent et un pont qui doit franchir la Voie maritime du Saint-Laurent à la hauteur du canal de Beauharnois. Le partenaire privé doit aussi implanter un système de péage sur le pont enjambant le fleuve Saint-Laurent.

Le gouvernement confie également au partenaire privé le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de tronçons complémentaires échelonnés sur environ 35 kilomètres. Ces tronçons additionnels permettront de réaliser des économies d'échelle en confiant au partenaire privé l'entretien à long terme

d'une section continue de l'autoroute 30 totalisant environ 77 kilomètres entre Vaudreuil-Dorion et La Prairie.

En réalisant ce projet, le ministère des Transports du Québec (MTQ) vise les objectifs suivants :

- faciliter l'accès aux marchés extérieurs des biens et services, en développant le réseau routier stratégique de transport québécois et canadien;
- faciliter le contournement de l'île de Montréal pour la circulation de transit et augmenter la prévisibilité des temps de déplacement;
- mettre en place un lien autoroutier efficace et continu pour les communautés de la Montérégie;
- permettre une meilleure intégration de l'ouest de la Montérégie à l'espace socio-économique de la région de Montréal et améliorer l'accessibilité des populations de la Montérégie aux services et aux industries;
- améliorer la fiabilité du réseau autoroutier de la région de Montréal et la sécurité routière pour l'ensemble des usagers des municipalités régionales traversées par les parties est, centrale et ouest de l'A-30 faisant l'objet du parachèvement;
- mettre en place un lien alternatif permettant d'atténuer les impacts des entraves sur le réseau autoroutier métropolitain en raison de travaux ou d'incidents majeurs;
- réduire le nombre d'accidents dans les municipalités riveraines et éviter la circulation de matières dangereuses dans les milieux urbains.

Le parachèvement de l'autoroute 30 a fait l'objet de nombreuses études au cours des dernières années. Les résultats de ces dernières ont permis au MTQ de conclure que la réalisation de ce projet en mode PPP (partenariat public-privé) offrait de réels avantages. Le dossier d'affaires élaboré par le MTQ, de concert avec l'Agence des partenariats public-privé, conclut à des économies de 751,0 millions de dollars (en dollars de 2008) sur les 35 années que durera l'entente de partenariat.



Outre ces économies substantielles pour les contribuables du Québec, le parachèvement de l'autoroute 30 selon le mode PPP procurera les avantages suivants :

- une livraison des infrastructures aux usagers deux ans plus tôt que le mode conventionnel;
- l'assurance de la disponibilité des budgets nécessaires à l'entretien, à l'exploitation et à la réhabilitation, garantissant ainsi le maintien de l'infrastructure dans des conditions optimales pour toute la durée de l'entente de partenariat.

En somme, en plus de générer des économies substantielles pour les contribuables (751,0 M\$ en dollars de 2008), le parachèvement de l'autoroute 30 selon le mode PPP favorisera le développement économique de la Montérégie et facilitera la mobilité des personnes et des biens, tout en améliorant globalement la sécurité des usagers.

Le présent rapport vise à informer le lecteur des résultats de la démarche ayant mené à la sélection d'un partenaire privé pour la réalisation du parachèvement de l'autoroute 30. Il décrit les informations financières et techniques qui ont appuyé ce processus et quantifie la valeur ajoutée pour les fonds publics investis qui découlent de la décision d'opter pour une réalisation en partenariat public-privé. Témoinant de la rigueur du processus d'acquisition, il s'inscrit dans un souci constant et élevé de transparence.

L'analyse de la valeur ajoutée pour les fonds publics investis est une étape importante qui nous permet de nous assurer que le mode PPP offre la meilleure valeur pour la collectivité comparativement aux méthodes de réalisation conventionnelles. C'est là, en effet, un des cinq grands principes directeurs de la Politique-cadre sur les partenariats public-privé adoptée par le gouvernement du Québec en juin 2004, les autres étant : l'existence d'un besoin justifié et confirmé, l'accent sur l'atteinte de résultats précis plutôt que sur les moyens de les atteindre, un projet financièrement abordable et un partage optimal des risques entre les parties publique et privée.

Il convient en outre de rappeler que le parachèvement de l'autoroute 30 présente les caractéristiques de base nécessaires à une réalisation en mode PPP indiquées dans cette même politique-cadre, à savoir ⁽¹⁾ :

- une amélioration de la prestation des services publics;
- des engagements financiers importants de la part de l'État;
- une complexité technique et un degré de risque élevés;
- un potentiel de créativité et d'innovation susceptible de mettre à profit le savoir-faire de l'entreprise privée;
- un marché concurrentiel existant.

⁽¹⁾ Source : Politique-cadre sur les partenariats public-privé adoptée par le gouvernement du Québec en juin 2004

3.1 HISTORIQUE DE L'AUTOROUTE 30

Le projet initial de l'autoroute 30 devant relier les principales municipalités industrielles de la rive sud du Saint-Laurent entre Valleyfield et Bécancour a pris naissance au cours des années 1960 et 1970, période pendant laquelle le Québec développait son réseau autoroutier.

Des tronçons de l'autoroute 30 cumulant une centaine de kilomètres ont été graduellement mis en service entre 1968 et 1996. Un segment d'une douzaine de kilomètres entre Candiac et Sainte-Catherine n'avait toutefois toujours pas été réalisé, tandis que, à l'ouest de Sainte-Catherine, l'autoroute s'arrête à Châteauguay.

À la suite des audiences tenues en 1997 sous l'égide du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), ce dernier a émis un avis favorable au prolongement de la partie ouest de l'A-30 sur environ 42 kilomètres entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. De la même façon, les audiences du BAPE tenues en 2002 et les consultations subséquentes du ministère des Transports (MTQ) ont aussi conclu à la nécessité d'aller de l'avant avec le parachèvement de la partie est de l'autoroute, au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant, sur une distance d'environ 12 kilomètres.

3.2 PRINCIPAUX PROBLÈMES ACTUELS

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

Le développement industriel et commercial se réalise habituellement aux carrefours de connexions autoroutières, comme en témoigne le fait qu'environ le tiers des emplois de la région métropolitaine de Montréal se trouvent à moins de deux kilomètres d'un carrefour autoroutier. Une région bien quadrillée améliore donc d'autant ses chances de connaître un essor économique.

Or, le manque de connexions autoroutières est particulièrement manifeste dans la partie ouest de la Montérégie. L'absence d'un lien autoroutier a pu contribuer à limiter l'expansion et le renouvellement des entreprises de cette région, malgré sa proximité des marchés de Montréal, de l'Ontario et des États-Unis.

C'est ainsi qu'il est estimé que le parachèvement de l'autoroute 30 pourrait susciter la venue d'investissements de l'ordre de plus de huit milliards de dollars sur une période de 30 ans ainsi que la création de près de 450 emplois par année dans les parcs industriels actuels situés dans les zones périphériques de l'autoroute.

TEMPS DE DÉPLACEMENT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

En améliorant la vitesse moyenne de circulation sur le réseau routier, l'ajout de capacité routière se traduit par une réduction des temps de déplacement et des frais d'utilisation des véhicules. Les études réalisées concluent que le parachèvement de l'autoroute 30 générera quotidiennement des gains de temps d'environ 40 000 véhicules-heures dans le Montréal métropolitain. Les gains les plus importants seront réalisés en période de pointe tandis que le réseau métropolitain est le plus sollicité. À titre d'illustration, entre Vaudreuil-Dorion et Boucherville, il est prévu qu'un conducteur gagnera en moyenne de 23 à 31 minutes en période de pointe en empruntant l'autoroute 30 plutôt que de traverser l'île de Montréal par l'autoroute Métropolitaine (A-40).

3.3**OBJECTIFS DU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30**

Le parachèvement de l'autoroute 30 résout plusieurs problèmes et comble des besoins exprimés à maintes reprises par des acteurs socio-économiques, tant à l'échelle nationale que locale. Les objectifs visés et les résultats prévus couvrent un large spectre, entre autres :

- faciliter l'accès aux marchés extérieurs des biens et services, en développant le réseau routier stratégique de transport québécois et canadien;
- faciliter le contournement de l'île de Montréal pour la circulation de transit et augmenter la prévisibilité des temps de déplacement;
- mettre en place un lien autoroutier efficace et continu pour les communautés de la Montérégie;
- permettre une meilleure intégration de l'ouest de la Montérégie à l'espace socio-économique de la région de Montréal et améliorer l'accessibilité des populations de la Montérégie aux services et aux industries;
- améliorer la fiabilité du réseau autoroutier de la région de Montréal et la sécurité routière pour l'ensemble des usagers des municipalités régionales traversées par les parties est, centrale et ouest de l'A-30 faisant l'objet du parachèvement;
- mettre en place un lien alternatif permettant d'atténuer les impacts des entraves sur le réseau autoroutier métropolitain en raison de travaux ou d'incidents majeurs;
- réduire le nombre d'accidents dans les municipalités riveraines et éviter la circulation de matières dangereuses dans les milieux urbains.

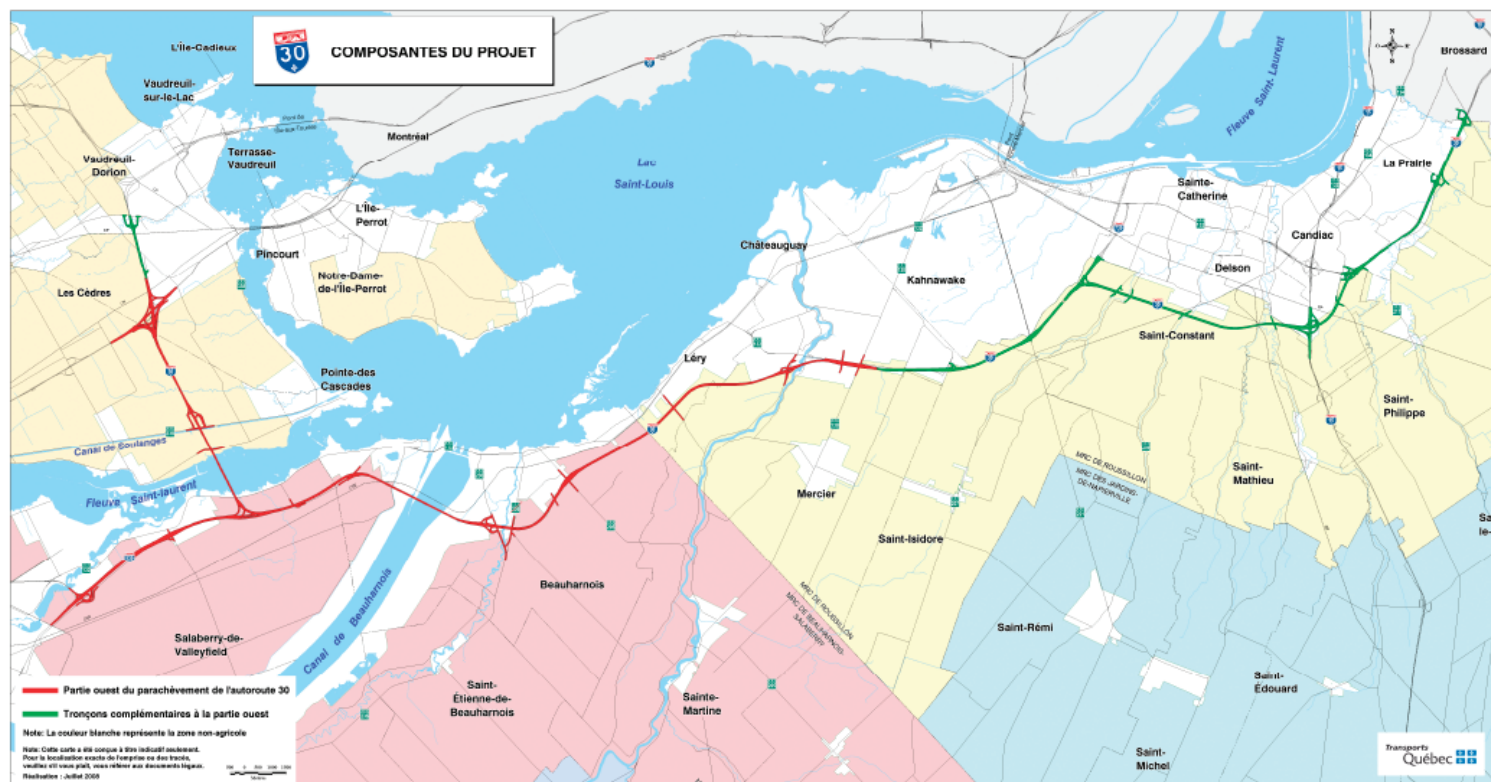
3.4 COMPOSANTES DU PROJET

La partie ouest totalise approximativement 42 kilomètres et doit être conçue, construite, financée, exploitée, entretenue et réhabilitée par le partenaire privé⁽²⁾. Cette partie s'étend de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay, sur une distance d'environ 35 kilomètres. Une section de sept kilomètres s'ajoute à ces 35 kilomètres, permettant de joindre la route 201 dans la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield. La partie ouest comprend notamment le passage en tunnel court sous le canal de Soulanges, le pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent et le pont le plus important, soit celui qui doit franchir la Voie maritime du Saint-Laurent à la hauteur du canal de Beauharnois. Le partenaire privé doit aussi implanter un système de péage de type hybride sur le pont enjambant le fleuve Saint-Laurent, qui offre à la fois le paiement par transpondeur, par carte et en espèces.

TRONÇONS COMPLÉMENTAIRES À LA PARTIE OUEST

Le gouvernement confie également au partenaire privé le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de tronçons complémentaires échelonnés sur environ 35 kilomètres. Ces tronçons additionnels permettront de réaliser des économies d'échelle, car c'est au partenaire privé que reviendra l'entretien à long terme d'une section continue de l'autoroute 30 totalisant environ 77 kilomètres entre Vaudreuil-Dorion et La Prairie.

Certains de ces tronçons additionnels ont été construits au fil des ans, notamment à Vaudreuil-Dorion, à Châteauguay et à La Prairie, alors que d'autres tronçons sont en voie d'être construits par le MTQ, au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant.



(2) À l'exception de certaines activités qui seront réalisées selon le mode conventionnel, notamment en ce qui concerne la route 236 et le chemin de la Haute-Rivière.

3.5 PRINCIPALES ÉTUDES RÉALISÉES DANS LE CADRE DU PARACHÈVEMENT

ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact sur l'environnement du parachèvement de l'autoroute 30 visait l'analyse des facteurs qui exercent une influence sur les écosystèmes, les ressources et la qualité de vie des individus et des collectivités. Cette étude a alimenté les audiences du BAPE tenues en 1997.

Le parachèvement de l'autoroute 30 est aussi assujéti au processus prévu à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). De ce fait, le MTQ a réalisé une seconde étude d'impact, communément appelée un « rapport d'examen préalable » en 2006.

ACHALANDAGE ET REVENUS

Diverses études et simulations ont été réalisées pour le compte du MTQ afin d'estimer l'achalandage et les revenus de péage qui pourraient être générés.

ÉVALUATION ÉCONOMIQUE

L'objet de l'évaluation économique consistait à estimer l'impact du parachèvement de l'autoroute 30 sur l'économie québécoise. Cette étude était constituée de différents volets, dont l'effet d'attraction pour le développement régional, les retombées économiques et la valeur des gains de temps.

ÉTUDES TECHNIQUES

De nombreuses études techniques ont été réalisées au cours des dernières années afin d'élaborer un avant-projet préliminaire de référence. Outre la détermination de l'emprise et l'estimation des coûts du comparateur public, ces études visaient à documenter divers volets du projet tels que le drainage, la géologie, l'hydrologie, la géotechnique, la circulation ainsi que divers aspects environnementaux.

À la lumière des études réalisées, le MTQ a conclu que la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 selon le mode PPP offrait plus d'avantages que sa réalisation en mode conventionnel. Le MTQ a été autorisé par le gouvernement à entamer le processus de sélection d'un partenaire privé en vue d'une réalisation du projet en mode PPP.

Le processus menant à la sélection du partenaire privé comprenait plusieurs étapes conçues de manière à assurer une solide concurrence entre les entreprises afin de réaliser le projet au plus bas coût, tout en respectant intégralement les exigences du MTQ. La sélection de la meilleure proposition s'est déroulée en trois grandes étapes : l'appel de qualification, l'appel de propositions et la finalisation de l'entente de partenariat. Toutes ces étapes sont décrites ci-dessous et se sont déroulées sous la surveillance d'un vérificateur indépendant du processus.

4.1

APPEL DE QUALIFICATION

L'appel de qualification avait pour objectif d'identifier et de sélectionner les partenaires potentiels les plus aptes à assumer les responsabilités prévues. Les quatre candidatures reçues ont été évaluées par un comité de sélection⁽³⁾ en fonction de leurs compétences et de leur capacité sur les plans technique et financier. À la suite de l'évaluation, les trois candidats suivants ont été invités à passer à l'étape ultérieure du processus de sélection, soit l'appel de propositions :

- Infras-Québec A-30 (Concession A30 S.E.C.);
- Nouvelle Autoroute 30 (Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.);
- SNC-Lavalin (Partenariat Autoroute 30 S.E.N.C.).

Le rapport du vérificateur du processus couvrant les activités de cette première étape du processus a été rendu public le 12 février 2007⁽⁴⁾. Ce rapport témoigne du déroulement équitable et transparent de l'appel de qualification.

CALENDRIER SOMMAIRE DU PROCESSUS DE SÉLECTION

Lancement de l'appel de qualification	8 novembre 2006
Dépôt des candidatures	17 janvier 2007
Annonce des candidats qualifiés	16 février 2007
Lancement de l'appel de propositions	20 juin 2007
Dépôt des propositions : volet technique	26 mars 2008
Dépôt des propositions : volet financier	7 mai 2008
Annonce du candidat sélectionné	17 juin 2008
Finalisation de l'entente de partenariat	25 septembre 2008
Mise en service prévue	Décembre 2012

⁽³⁾ Voir annexe 2

⁽⁴⁾ Rapport no. 1 du vérificateur du processus,
www.mtq.qc.ca / www.ppp.gouv.qc.ca

4.2 APPEL DE PROPOSITIONS

L'appel de propositions constitue la deuxième étape du processus qui a mené à la sélection du partenaire privé. Les trois candidats qualifiés à l'étape précédente ont été invités à déposer une proposition comportant un volet technique ainsi qu'un volet financier. Après évaluation, les trois propositions ont été jugées à la fois recevables et conformes sur les plans commercial, technique et financier. Parmi les propositions recevables jugées conformes, le comité de sélection a choisi la proposition présentant le coût le moins élevé exprimé en valeur actuelle des paiements de construction, des paiements en capital et des paiements d'entretien, d'exploitation et de réhabilitation exigés.

La proposition déposée par Nouvelle Autoroute 30 (Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.) présentait le coût le moins élevé exprimé en valeur actuelle.

Toujours dans le but d'assurer aux autorités gouvernementales, au public ainsi qu'aux candidats l'application des principes d'équité et de transparence, l'appel de propositions s'est déroulé sous la surveillance du vérificateur du processus. Ce vérificateur a fourni un avis indiquant que le processus s'est réalisé de façon équitable et transparente au regard des prescriptions en matière d'évaluation des candidatures et des propositions. Le rapport du vérificateur du processus concernant les activités de l'évaluation des propositions a été publié le 6 juin 2008⁽⁵⁾.

4.3 FINALISATION DE L'ENTENTE DE PARTENARIAT

Dernière étape du processus de sélection du partenaire privé, la finalisation de l'entente de partenariat vise essentiellement à adapter l'entente de partenariat générique aux spécificités de la proposition financière du partenaire privé.

Avant de soumettre leur proposition, les candidats qualifiés ont été invités à formuler leurs commentaires et leurs suggestions de modifications au sujet de l'entente de partenariat. À la lumière des suggestions et des commentaires reçus, une version finale de l'entente de partenariat reflétant les modifications acceptées par le ministre a été distribuée aux candidats qualifiés.

De plus, conjointement avec sa proposition, chaque candidat qualifié devait déposer une lettre des bailleurs de fonds confirmant leur engagement à participer au financement du projet. Les bailleurs de fonds ont aussi eu l'occasion d'examiner la version finale de l'entente de partenariat.

Ces occasions d'examiner, de commenter et de modifier l'entente de partenariat ont fait en sorte d'éliminer les négociations après l'approbation par le gouvernement du choix du partenaire privé et de réduire considérablement le temps nécessaire à la signature de cette entente. Grâce à cette approche, la clôture financière a pu être réalisée en un peu plus de trois mois.

Cette dernière étape s'est aussi déroulée sous la surveillance du vérificateur du processus. Le rapport final du vérificateur, rendu public le 7 octobre 2008⁽⁶⁾, confirme que l'étape de la finalisation de l'entente de partenariat a été accomplie dans le respect des règles établies et que le processus de sélection a été équitable, impartial et transparent.

⁽⁵⁾ Rapport no. 2 du vérificateur du processus

⁽⁶⁾ Rapport no. 3 du vérificateur du processus, www.mtq.qc.ca / www.ppp.gouv.qc.ca

L'entente de partenariat est la concrétisation du projet en partenariat public-privé. Cette dernière régit la relation contractuelle entre les parties, établit les obligations de chacun et définit le partage des risques.

Les faits saillants de l'entente de partenariat, pour le parachèvement de l'autoroute 30, comprennent les éléments suivants :

- la durée de l'entente est d'environ 35 ans, soit quatre ans et quatre mois pour les activités de conception et de construction et 30 ans pour les activités d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation. La gestion de l'entente de partenariat est donc constituée de deux périodes distinctes très différentes en termes d'activités, soit la période de conception et de construction et la période d'entretien, d'exploitation et de réhabilitation (EER);
- le partenaire privé est responsable de la conception et de la construction des ouvrages, des risques afférents, ainsi que de la mise en service de l'infrastructure;
- le partenaire privé, pendant la période d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation, exploite l'infrastructure, conformément à l'entente de partenariat. Le non-respect des exigences d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation est susceptible d'entraîner des déductions de non-disponibilité et de non-performance;
- le partenaire privé est responsable du financement des activités;
- en contrepartie de l'exécution de ces activités, le ministre verse au partenaire privé un montant total, selon les termes de l'entente, qui représente la somme :
 - i) des paiements de construction versés tous les trimestres durant la période de construction;
 - ii) des paiements en capital payables au partenaire privé à partir de la date de mise en service pour les 30 années d'exploitation versés tous les mois durant la période d'exploitation;
 - iii) des paiements mensuels pour l'entretien, l'exploitation et la réhabilitation de l'infrastructure;
 - iv) des remises quotidiennes liées au revenu de péage; un montant équivalant au revenu de péage que le partenaire privé perçoit pour le gouvernement. Ce montant est par ailleurs assujéti, le cas échéant, à un partage des revenus de péage selon des seuils établis;
 - v) des déductions de non-disponibilité qui sont liées à la disponibilité de l'infrastructure;
 - vi) des déductions de non-performance qui sont liées au non-respect des exigences d'entretien, d'exploitation ou de réhabilitation de l'infrastructure;
 - vii) et de la retenue liée aux exigences de fin de terme, le cas échéant, qui aura lieu à la fin de l'entente de partenariat;
 - viii) des déductions liées à un vice important.

Le comparateur public est un outil qui permet d'estimer combien il en coûterait pour réaliser le projet, selon les mêmes exigences de performance que celles exigées du partenaire privé, en adoptant l'approche de réalisation et les méthodes de financement couramment utilisées par le gouvernement pour de tels projets.

Le comparateur public du présent projet a été développé dans le cadre de la préparation du dossier d'affaires initial et mis à jour avant le dépôt des propositions, le 7 mai 2008.

L'entente de partenariat prévoit un transfert de certains risques du ministère des Transports au secteur privé. La proposition de Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C. reflète donc les coûts associés aux risques transférés au secteur privé. De façon similaire, le comparateur public doit prendre en considération les coûts associés aux risques que le MTQ conserverait s'il réalisait le projet lui-même.

L'annexe 1 fait état des responsabilités et des risques que le MTQ a transférés à Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C. Ces risques conservés par le gouvernement dans le cadre d'une réalisation en mode conventionnel ont été établis et quantifiés dans une analyse de risques réalisée par le MTQ et ses conseillers.

Le coût du comparateur public prend en compte les éléments suivants :

1. LES DÉBOURS DU GOUVERNEMENT :

- a. Les coûts du projet sur une période de 35 ans.

2. LES AUTRES ÉLÉMENTS DE COÛTS PERTINENTS :

- a. Les revenus de péage que percevrait le gouvernement selon les prévisions de son conseiller en achalandage et en revenus.
- b. La quantification des risques qu'on envisage de transférer au partenaire privé (dans une réalisation en mode PPP), mais qui seraient pris en charge par le MTQ dans le cas d'une réalisation en mode conventionnel.
- c. La valeur résiduelle des éléments d'actif.

Comme le montre le tableau ci-dessous, le coût net de la réalisation du projet selon un mode conventionnel est estimé à 2 289,8 M\$. Ce résultat sera repris dans l'analyse de la valeur présentée à la section 8. Tous les montants sont exprimés en valeur actuelle (VA) en date du 1^{er} juillet 2008, en utilisant un taux d'actualisation de 6,5 %.

TAUX D'ACTUALISATION

Le taux d'actualisation réfère à la moyenne historique des taux d'emprunt réels du gouvernement du Québec sur les 40 dernières années, à laquelle le taux d'inflation cible de la Banque du Canada a été ajouté. Pour des fins d'évaluation financière, il est utilisé comme taux de rendement exigé par le ministère des Transports du Québec pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30.

COMPARATEUR PUBLIC

VALEUR ACTUELLE AU 1^{er} JUILLET 2008 (EN MILLIONS DE DOLLARS)

Coût du projet sur 35 ans	1 647,5
Revenus nets de péage	(20,8)
Quantification des risques	
Risques de conception et construction	435,4
Risques d'inflation durant la période de conception-construction	239,4
Risques d'inflation durant la période d'EER	116,9
Compensation pour les trois candidats invités non retenus	6,0
Coûts de réalisation	2 424,4
Valeur résiduelle	(134,6)
Coûts nets de réalisation du projet	2 289,8

VALEUR RÉSIDUELLE

À la fin de la période de l'entente de partenariat, les infrastructures de parachèvement de l'autoroute 30 n'auront pas encore atteint leur durée de vie utile. Une valeur (dite résiduelle) sera attribuée. Cette valeur est entre autres fonction de la valeur du terrain, de la dépréciation des infrastructures, et de l'état de celles-ci selon les travaux qui auront été effectués.

7.1 FAITS SAILLANTS DU VOLET TECHNIQUE DE LA PROPOSITION

Le volet technique de la proposition explique comment le partenaire privé entend répondre aux exigences techniques formulées par le ministère des Transports. À titre d'exemple, il s'agit d'exigences relatives à la conception et à la construction des chaussées et des ponts, d'exigences en matière d'environnement ou encore d'exigences liées à la gestion de projet.

Le volet technique doit notamment démontrer que la conception préliminaire du projet prend en considération les défis techniques propres au parachèvement de l'autoroute 30 tels que la construction d'un pont au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent et du canal de Beauharnois, d'un pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent et d'un tunnel sous le canal de Soulanges.

Le pont qui traverse le canal de Beauharnois s'allonge sur plus de 2,5 kilomètres et nécessite un dégagement vertical de 38,5 mètres au-dessus de la Voie maritime pour permettre la circulation des navires.



PONT AU-DESSUS DU FLEUVE SAINT-LAURENT



PONT AU-DESSUS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
ET DU CANAL DE BEAUHARNOIS

Le pont qui traverse le fleuve Saint-Laurent sur une distance de près de deux kilomètres entre les municipalités de Les Cèdres, au nord, et de Salaberry-de-Valleyfield, au sud. La conception de ce pont sera caractérisée par un ensemble harmonieux de piles qui s'élèvera progressivement sous une structure standard d'autoroute.

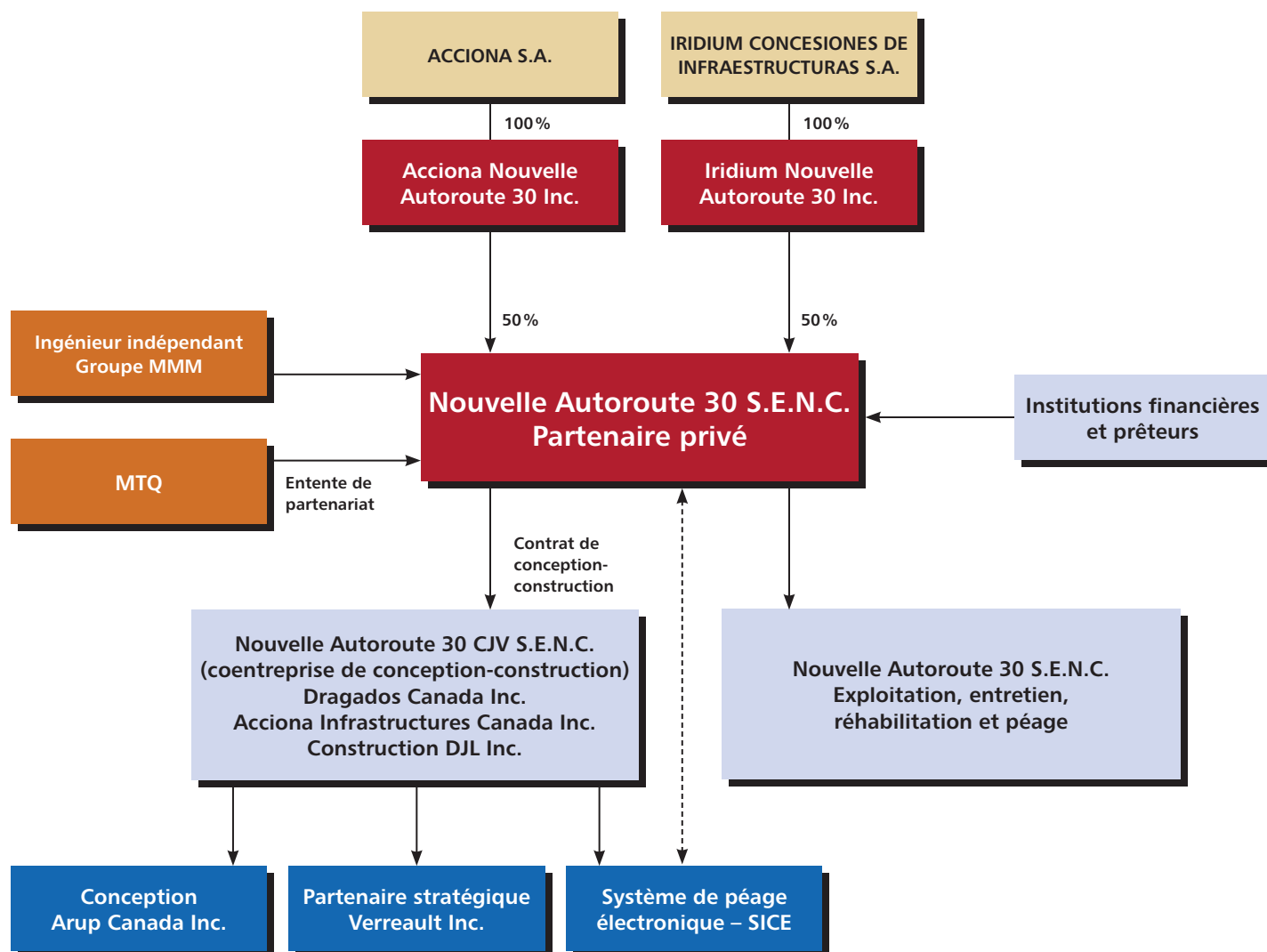
À cet endroit, l'autoroute 30 passe sous la route 338 et le canal de Soulanges, ce qui implique certains défis techniques quant aux travaux d'excavation et à l'étanchéité de l'ouvrage.



TUNNEL COURT SOUS LE CANAL DE SOULANGES

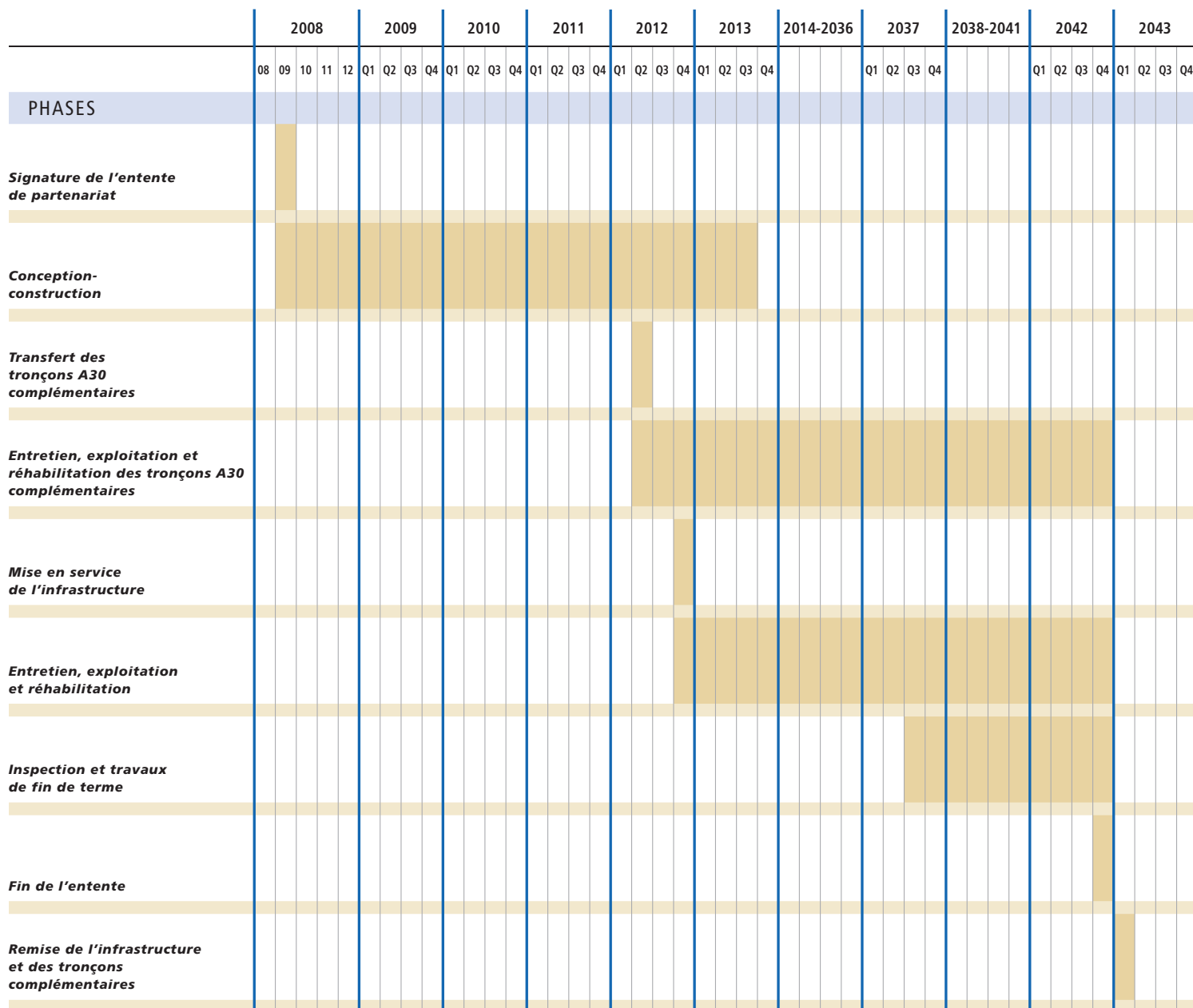
7.2 STRUCTURE COMMERCIALE DU PARTENAIRE PRIVÉ

Pour la réalisation du partenariat, Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C. a élaboré la structure commerciale suivante :



7.3

CALENDRIER DU PROJET



7.4 COÛT DE LA PROPOSITION DU PARTENAIRE PRIVÉ

COÛT TOTAL POUR LE GOUVERNEMENT DE LA PROPOSITION DU PARTENAIRE PRIVÉ

VALEUR ACTUELLE AU 1^{er} JUILLET 2008 (EN MILLIONS DE DOLLARS)

Versements au partenaire privé

1 523,0

Quantification des risques retenus par le MTQ

Risques liés à la fluctuation de l'IPC relativement aux paiements autres
que les paiements de construction

133,7

Coûts du suivi de l'Entente de partenariat pour le MTQ

24,8

Coût de compensation pour les deux candidats invités non retenus

4,0

Coûts de réalisation

1 685,5

Valeur résiduelle

(146,7)

Coûts nets de réalisation du projet en PPP

1 538,8

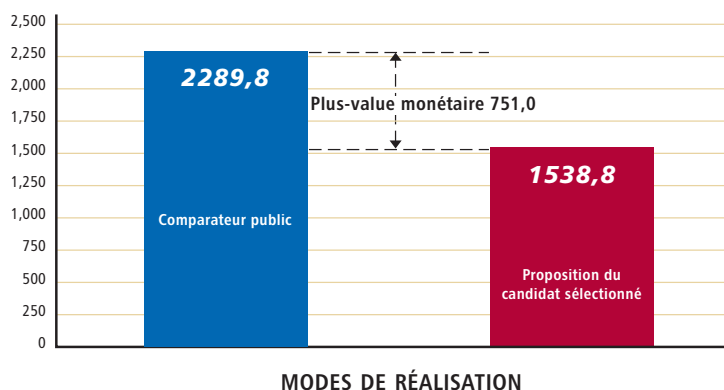
L'analyse de la valeur ajoutée pour les fonds publics investis a pour objet de comparer la proposition de Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C. au comparateur public afin de quantifier les avantages du mode de réalisation PPP par rapport au mode de réalisation conventionnel. Bien que la comparaison entre les deux modes de réalisation soit présentée de façon quantitative, les aspects qualitatifs doivent également être pris en compte.

COMPARAISON QUANTITATIVE

Le processus de sélection a été élaboré afin de tenir compte de l'importance des coûts de réalisation du projet pour le gouvernement. Il reflète la volonté de choisir la proposition la moins coûteuse qui respecte l'ensemble des exigences techniques et commerciales.

La figure suivante présente les coûts pour le gouvernement liés à la réalisation du projet selon les deux scénarios de réalisation : conventionnel ou PPP.

VALEUR AJOUTÉE POUR LES FONDS PUBLICS INVESTIS



COÛT NET DE RÉALISATION DU PARACHÈVEMENT
(valeur actuelle au 1^{er} juillet 2008)

8.1 COMPARAISON QUALITATIVE

En plus de représenter une plus-value monétaire de 751,0 M\$, la réalisation en mode PPP permet la mise en service de l'A-30 deux ans plus tôt (2012 en comparaison de 2014). Conséquemment, l'ensemble des usagers du réseau bénéficiera des gains de temps générés par le parachèvement de l'A-30 tout aussi rapidement. Ces gains de temps se traduisent en économies de 214 M\$⁽⁷⁾ en valeur actuelle au 1^{er} juillet 2008.

Outre la mise en service plus rapide, la réalisation en PPP du parachèvement de l'A-30 offre les avantages qualitatifs suivants :

- Le financement du parachèvement par Nouvelle Autoroute 30, S.E.N.C., amène la participation de bailleurs de fonds de calibre international qui surveilleront de près le déroulement des travaux de conception-construction ainsi que l'exploitation du parachèvement afin de protéger leur investissement.
- Dans l'analyse du comparateur public, le calendrier de construction retenu par les conseillers techniques du gouvernement prévoyait que le parachèvement de l'A-30 puisse être terminé en six ans environ. Or, l'expérience nous dicte qu'il est possible que le délai de réalisation ait été plus long que prévu, selon les budgets alloués annuellement.
- En mode PPP, le gouvernement a l'assurance que les budgets d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation seront disponibles, et ce, pour toute la durée de l'entente de partenariat.

⁽⁷⁾ Sur la base d'une valeur des gains de temps de déplacement issue du MOTREM-98 – Rapport du 9 février 2006 sur l'évaluation économique.

La réalisation en mode PPP selon la proposition retenue du partenaire privé offre des avantages considérables comparativement au mode de réalisation conventionnel, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Les principaux avantages sont les suivants :

- un coût moins élevé de 751,0 millions de dollars en valeur actuelle au 1^{er} juillet 2008 pour l'ensemble des activités de conception, construction, financement, entretien, exploitation et réhabilitation pour toute la durée de l'entente de partenariat, soit environ 35 ans;
- un délai de réalisation et une mise en service de l'infrastructure plus rapides de deux ans, entraînant des retombées économiques accrues et un meilleur service aux usagers;
- un partage de risques notamment sur les plans suivants : transfert au partenaire privé des risques de dépassement des coûts de construction, d'échéancier et de l'exploitation, entretien et réhabilitation pour toute la durée de l'entente de partenariat;
- la mise en place d'une infrastructure de qualité qui tire profit de l'innovation du partenaire privé.

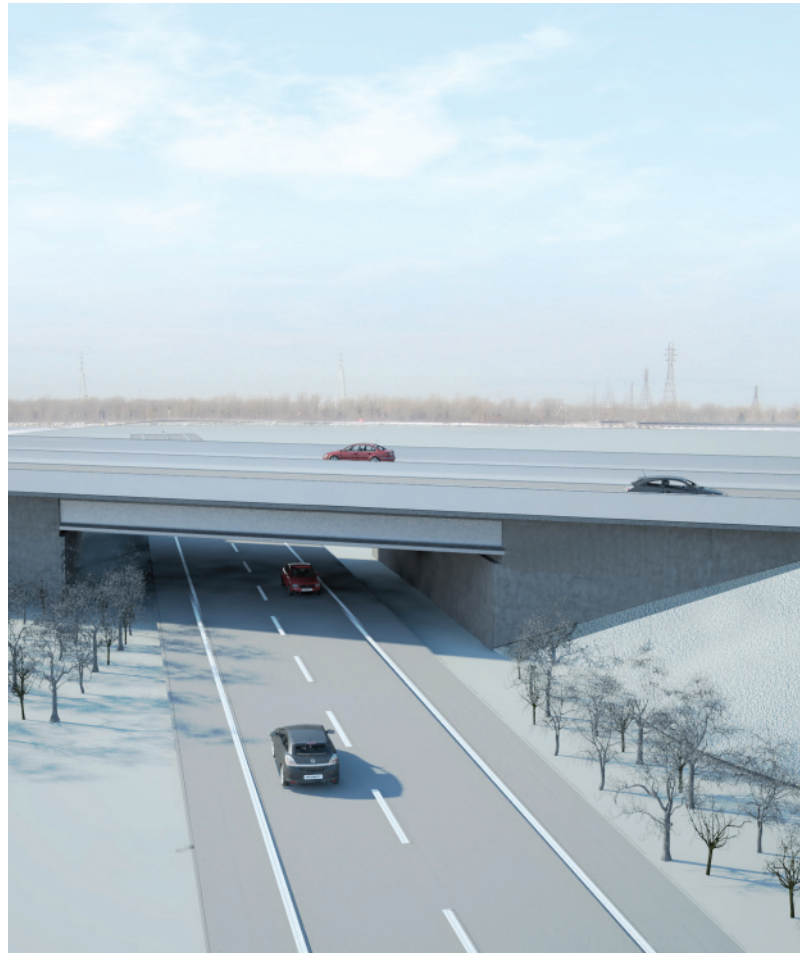


TABLEAU DES PRINCIPAUX RISQUES ET RESPONSABILITÉS

	RISQUES ET RESPONSABILITÉS ATTRIBUÉS AU	
	PARTENAIRE PRIVÉ	MINISTRE
OBTENTION DES PERMIS ET AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTAUX		
Certificat d'autorisation de réalisation – partie ouest et Certificat d'autorisation de réalisation – tronçons A-30 complémentaires		•
Certificat d'autorisation de la construction	•	
Permis et autorisations fédérales nécessaires	•	
Autorisations en vertu de la <i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i>	•	•
Autorisations de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) limitées à l'emprise		•
Autorisations et permissions de voirie et autres permis	•	
CONCEPTION ET CONSTRUCTION DES OUVRAGES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU PARTENAIRE PRIVÉ		
Dépassement de coûts	•	
Retards	•	
Déplacement des services publics	•	
Choix de la technologie de péage	•	
Maîtrise d'œuvre du chantier au sens de la <i>Loi sur la santé et la sécurité au travail</i>	•	
Sols contaminés – non documentés et existants avant la signature de l'entente de partenariat		•
Sols contaminés – documentés plus ceux résultant de la construction et de l'EER des ouvrages sous la responsabilité du partenaire privé	•	
Risques géotechniques	•	
Acquisition, accès et usage de l'emprise		•
Acquisition hors emprise aux fins de la construction	•	
Expropriation		•
Risque financier et délais d'expropriation au-delà de l'emprise	•	
Obtention des servitudes complémentaires ou temporaires	•	•
FINANCEMENT ET CONDITIONS DE FINANCEMENT		
Risque d'inflation durant la période de construction	•	
Risque d'inflation au-delà de l'IPC durant la période d'EER	•	
Risque de fluctuation du taux d'intérêt de référence sur la période débutant cinq jours ouvrables avant la date de dépôt du volet financier et se terminant le jour de la clôture financière		•
Risque de fluctuation du taux d'intérêt à compter de la date de clôture financière	•	
Partage du bénéfice de refinancement	•	•
Partage du bénéfice relié aux modifications approuvées par le gouvernement	•	•
EER DES OUVRAGES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU PARTENAIRE PRIVÉ		
Partage des bénéfices reliés aux modifications approuvées par le gouvernement	•	•
EER des ouvrages sous la responsabilité du partenaire privé et du système de péage électronique y compris les obligations découlant des Certificat d'autorisation de réalisation – partie ouest et Certificat d'autorisation de réalisation – tronçons A-30 complémentaires, Certificat d'autorisation de la construction et examens préalables	•	
État des ouvrages au moment de leur remise au gouvernement à la fin du parachèvement en PPP de l'A-30	•	
PÉAGE		
Établissement du péage	•	
Perception des péages et charges accessoires	•	
Risques de revenus de péage	•	
Partage des revenus de péage au-delà du seuil déterminé	•	•

STRUCTURE DU COMITÉ DE SÉLECTION

