

A map of the Montreal area, including the St. Lawrence River and surrounding municipalities. A red dashed line runs from the northwest, through the city, and towards the east. The text "Le partenariat public-privé" is overlaid in large, bold, black letters with a slight shadow effect.

Le partenariat public-privé

TABLE DES MATIÈRES

1. Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport	3
2. Le partenariat public-privé	4
3. Bureau de la mise en œuvre du partenariat public-privé	6
4. Projet du prolongement de l'autoroute 25.....	9
5. Projet de parachèvement de l'autoroute 30	12
6. Sommaire de l'appel d'offres de service « Réalisation des études d'achalandages et de revenus pour les projets autoroutiers en partenariat public-privé dans la région de Montréal »	16
7. Sommaire de l'appel d'offres de service « Conseiller financier et conseiller en processus pour le projet en partenariat public-privé du prolongement de l'autoroute 25 dans la région de Montréal »	19

LOI CONCERNANT LES PARTENARIATS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, sanctionnée le 13 décembre 2000, encadre une nouvelle démarche permettant la conclusion d'ententes à long terme entre le gouvernement du Québec et l'entreprise privée. Le cas échéant, celles-ci peuvent aussi inclure un autre gouvernement ou une municipalité. Elles comprennent également le partage de risques entre les secteurs public et privé et couvrent la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement d'une infrastructure de transport.

La Loi accorde au ministre des Transports le pouvoir de déterminer les projets à réaliser en partenariat public-privé, de préciser les règles de sélection du partenaire, de conclure une entente et de faire l'acquisition ou l'utilisation d'une emprise publique. En cas de résiliation, la Loi accorde certains pouvoirs, droits et fonctions au ministre des Transports.

La Loi modifie l'application du Code de la sécurité routière afin de permettre au corps policier de patrouiller ces infrastructures. De plus, elle définit le terme chemin public et impose des obligations à l'exploitant quant à son entretien.

La Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport régit la gestion des péages routiers. Elle accorde au gouvernement les règles de fixation de péage ainsi que l'établissement de normes et de contrôles des appareils de péage. La Loi autorise la perception et l'utilisation des péages par le partenaire et décrit les procédures pouvant être prises lors de non-paiement.

Le texte de la Loi est disponible aux Publications du Québec

LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Des expériences menées depuis plusieurs années, ailleurs au Canada et à l'étranger, ont démontré que, dans le domaine des transports, la réalisation de travaux en partenariat avec le secteur privé a permis des économies, l'accès à des nouvelles sources de financement ainsi que le devancement et l'accélération de projets jugés prioritaires. Ce type de partenariat constitue un élément complémentaire important pour la réalisation de la stratégie d'ensemble du Plan de gestion des déplacements.

LES AVANTAGES DU PARTENARIAT

Réduction des coûts pour l'État

Les expériences vécues, dans d'autres provinces et à l'étranger, de projets d'infrastructures routières réalisés en partenariat permettent d'anticiper des économies substantielles sur le coût du projet. La responsabilité de réaliser l'ensemble d'un projet, incluant l'exploitation future, favorise non seulement des économies d'échelle mais incite également à l'utilisation de matériaux et de méthodes de travail réduisant au minimum le coût de réalisation global (conception, construction, exploitation) de l'ouvrage. Le niveau de concurrence qui prévaut lors de l'appel d'offres a aussi un impact important sur les coûts.

Devancement et accélération de la réalisation des projets

L'apport de financement du secteur privé, la latitude et la marge de manœuvre qui lui seront accordées dans l'exécution des travaux de même que l'utilisation optimale de ses équipements et ressources permettront de devancer des projets et d'en assurer la réalisation sur une plus courte période.

Meilleur partage des risques

Les projets réalisés en partenariat assurent une implication plus grande du secteur privé : celui-ci assume davantage de responsabilités quant à la conception, à l'exécution des travaux, à l'exploitation de l'infrastructure et/ou à son financement (taux d'intérêt, achalandage, etc.).

Émergence de projets novateurs aux plans technique et financier

La responsabilité et la marge de manœuvre supplémentaire confiées au secteur privé sont de nature à favoriser l'adoption de méthodes de travail et de techniques innovantes permettant une meilleure efficacité dans la réalisation des travaux. Cela peut se traduire par des coûts moindres et une plus grande rentabilité du projet.

Développement d'une expertise québécoise exportable

La réalisation de projets en partenariat favorise, pour le secteur privé, le développement d'une nouvelle expertise de gestion des projets d'infrastructures de transport (conception, exécution et exploitation à long terme de l'ouvrage). Ce type d'expertise est grandement recherché dans plusieurs pays. Chaque contrat réalisé en partenariat deviendra une vitrine qui facilitera l'obtention de contrats similaires à l'étranger.

BUREAU DE LA MISE EN ŒUVRE DU PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

MANDAT

Le mandat du Bureau de la mise en oeuvre du partenariat public-privé consiste à élaborer en partenariat public-privé des projets de développement d'amélioration d'entretien et d'exploitation d'infrastructures en transport.

SECTEURS D'ACTIVITÉ

FINANCE

- Analyse financière et rentabilité
- Modélisation financière
- Évaluation et allocation des risques
- Définition du modèle de partenariat optimal
- Évaluation des options/scénarios de partenariat
- Analyse des modes de tarification aux usagers
- Capacité d'autofinancement
- Analyse de l'aide gouvernementale requise
- Support à la préparation des documents d'appel de qualification et de proposition
- Support à la négociation avec le soumissionnaire

PROCESSUS

- Définition des rôles et responsabilités des intervenants internes et externes
- Élaboration du processus d'appel de qualification et d'appel d'offres
- Méthodes et critères d'évaluation
- Définition du processus d'approbation
- Vérification des conflits d'intérêt
- Évaluation du caractère juste et équitable de la transaction
- Évaluation des dossiers de qualification et des offres

ACHALANDAGES ET REVENUS

- Étude d'achalandages
- Estimation des revenus de péage selon divers scénarios
- Analyse économique des options d'aménagement
- Analyse des systèmes de péage
- Enquête de la valeur déclarée et définition de la valeur du temps

INGÉNIERIE

- Définition des spécifications techniques
- Établissement des critères de performance
- Évaluation technique
- Audit des travaux réalisés par le partenaire

LÉGAL ET JURIDIQUE

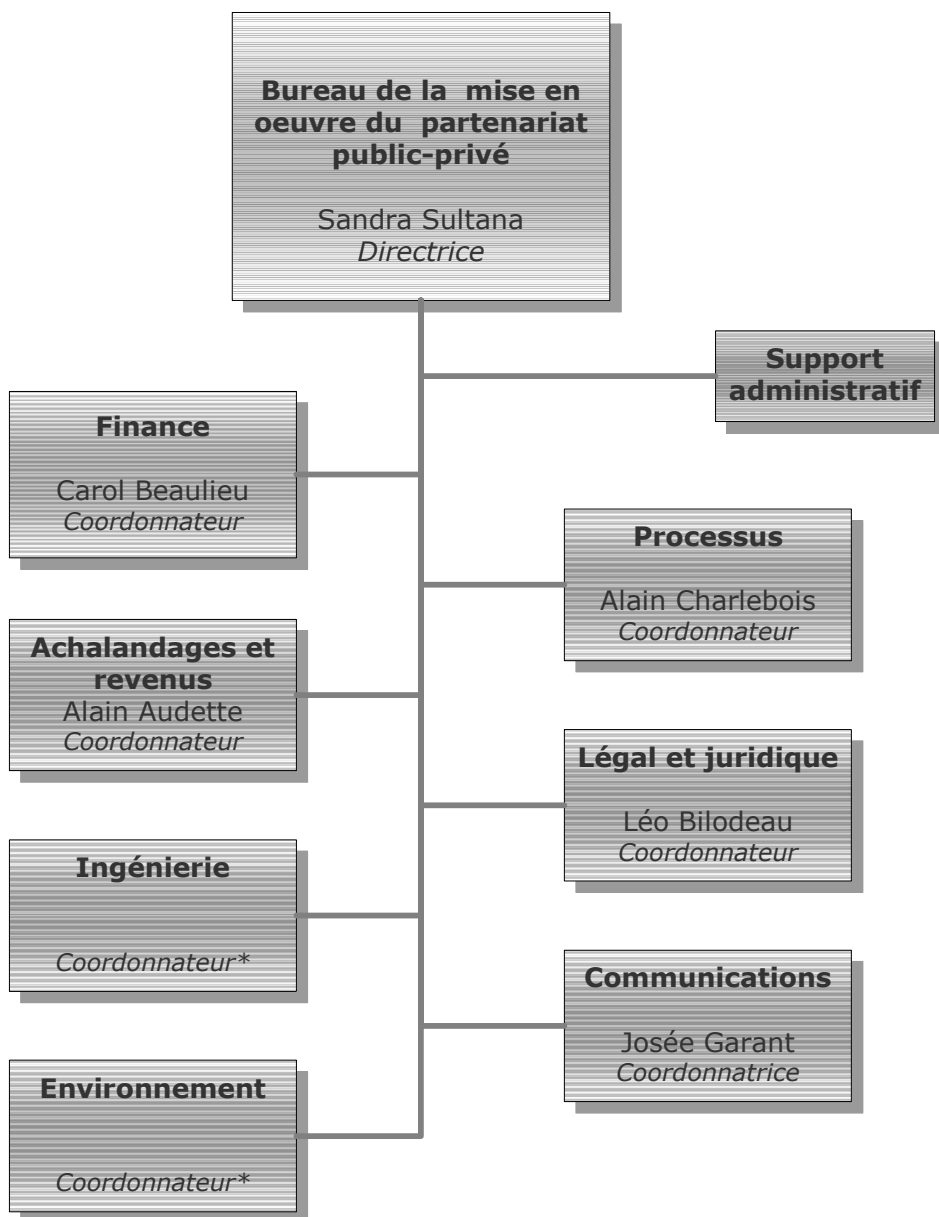
- Rédaction de l'entente de partenariat
- Structure juridique optimale
- Mécanismes de résolution de conflits
- Portée et échéance des garanties
- Portée et types de cautionnement
- Propriété intellectuelle et droits d'utilisation connexes
- Clauses relatives aux changements juridiques

ENVIRONNEMENT

- Suivi des études d'impact environnemental
- Consultations publiques
- Autorisations environnementales

COMMUNICATIONS

- Conseil et support en matière de communication
- Organisation d'activités
- Relations de presse



* Ces postes seront comblés ultérieurement

**Bureau de la mise en oeuvre
du partenariat public-privé**
393, rue St-Jacques Ouest, bureau 420
Montréal, (Québec) H2Y 1N9
Téléphone: (514) 873-4377
Télexcopieur: (514) 873-6108

PROJET DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

L'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 40 et sur l'autoroute 25, entre le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine. En 1995, l'autoroute 40, entre l'axe du pont-tunnel et le boulevard Pie-IX, était empruntée par 149 000 véhicules quotidiennement; entre Pie-IX et Papineau, elle était utilisée par 172 000 véhicules et entre Papineau et l'autoroute 15, le débit était de 156 000 véhicules par jour. L'autoroute 25, elle, recevait entre l'autoroute 40 et le pont-tunnel, quelque 128 000 véhicules par jour.

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

Le prolongement de l'autoroute 25 pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain accéléré du secteur est de l'île de Laval. Le projet devra être soutenu par un cadre d'aménagement régional, qui contrôlera et orientera de façon rigoureuse le développement de cette partie du territoire. Des interventions intégrées en transport en commun devront être mises en œuvre concurremment à tout prolongement d'autoroute.

Le projet consiste à :

- Construire une autoroute sur 9 kilomètres entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440;
- Compléter les voies de desserte sur l'île de Montréal;
- Construire les échangeurs et les échangeurs nécessaires;
- Construire un pont de 1 kilomètre enjambant la rivière des Prairies;
- Aménager un corridor pour le transport en commun dans l'emprise.

Les résultats attendus :

- Développement économique de l'est de l'île de Montréal et de Laval;
- Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125 et autoroutes 19, 15 et 13);
- Réduction de l'achalandage sur l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15;

- Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord et l'île de Montréal;
- Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble;
- Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CMM.

Les investissements requis sont estimés à 329 M\$.



Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

**Prolongement
de l'A-25**

- Zone d'intervention
- Métro existant
- Train de banlieue

— · — · — Limite de municipalité

0 1 2 km

Québec 
Ministère
des Transports

Avril 2000

PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30

Le Ministère des Transports du Québec propose de parachever l'Autoroute 30 existante entre Candiac à son extrémité Est et Vaudreuil-Dorion à l'Ouest. Ce projet est divisé en deux tronçons situés de part et d'autre de l'Autoroute 30, construit en rive sud du territoire de la réserve de Kahnawake.

TRONÇON ENTRE CANDIAC ET SAINTE-CATHERINE

La route 132 actuelle reçoit un volume élevé de circulation, compte tenu de ses caractéristiques (configuration, capacité, etc.) Le volume varie entre 37 000 et 47 000 véhicules par jour, dont 14% de camions. Cette route présente des problèmes en ce qui concerne la sécurité et la fluidité de la circulation, en raison de la présence d'une multitude d'accès privés et d'intersections.

Le tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine s'inscrit dans le projet global du parachèvement de cette autoroute. Il s'agit d'abord de mettre en place un lien efficace et sécuritaire entre les pôles d'activité régionaux, et aussi de satisfaire les besoins des entreprises quant à l'accès aux marchés de l'Ontario et États-Unis.

Nature des travaux :

- Construction d'une autoroute sur une longueur d'environ 7,5 km dans l'axe de la route 132;
- Construction de pont d'étagement aux intersections majeures;
- Construction de chemins de desserte doubles dans chaque direction pour les besoins de la circulation locale.

Les résultats attendus :

- Amélioration du bilan de la sécurité routière;
- Amélioration des conditions de circulation qui favorisera la position concurrentielle des entreprises;
- Séparation des déplacements locaux et de transit.

TRONÇON ENTRE CHÂTEAUGUAY ET VAUDREUIL-DORION

Le réseau routier national dans ce secteur, soit les tronçons des routes 132 et 201, ne remplit plus adéquatement sa fonction première, qui est d'assurer la mobilité et la sécurité des personnes et des marchandises. Ces tronçons traversent des villages et des villes, un tunnel et des passages à niveau; ils

comportent des feux de circulation et de nombreux accès desservant les résidences, les commerces et les industries.

Ces éléments ne sont pas étrangers au fait que les vitesses affichées varient continuellement entre 50, 70 et 90 km/H, et que, sur 50 % de son parcours, le risque d'accident soit plus élevé que sur des routes comparables. Les conditions de circulation sont d'autant plus préoccupantes qu'outre un débit élevé on y trouve du camionnage lourd et du transport de matières dangereuses.

Le parachèvement de l'autoroute 30 vise d'abord à offrir un lien efficace et sécuritaire aux agents économiques régionaux. De plus, ce lien contribuera aussi à améliorer l'intégration des autoroutes 10, 15, 20, 30 et 40 au sein d'un réseau plus performant, favorisant l'interconnexion entre les marchés de l'agglomération de Montréal, de la Montérégie, de l'Ontario et des États-Unis.

Les étapes de l'évaluation environnementale ont été complétées en 1999. Ainsi, le projet a fait l'objet d'un rapport favorable du Bureau d'audience publique en environnement, d'un certificat d'autorisation de réalisation du gouvernement et d'une autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec

Nature des travaux :

- Construction d'un tronçon d'autoroute de 35 km entre la jonction de l'autoroute 30 et de la route 138 à Châteauguay et la jonction des autoroutes 20 et 540 à Vaudreuil-Dorion.

Les résultats attendus :

- Amélioration du bilan de la sécurité routière
- Amélioration de la mobilité et des conditions d'accès aux marchés
- Réduction des risques découlant du transport des matières dangereuses dans les milieux sensibles

Ce projet fera l'objet d'analyses afin de définir des modalités de partenariat avec le gouvernement fédéral.



Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion

----- Zone d'intervention
—— Train de banlieue

----- Limite de municipalité

0 2 4 km

Québec
Ministère
des Transports

Avril 2000



Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine

----- Zone d'intervention

----- Limite de municipalité

0 0,5 1 km

Québec
Ministère
des Transports

Avril 2000

SOMMAIRE DE L'APPEL D'OFFRES DE SERVICE «RÉALISATION DES ÉTUDES ACHALANDAGES ET REVENUS POUR LES PROJETS AUTOROUTIERS EN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL»

La date de clôture de l'appel d'offres était le 7 novembre 2001

Objet

Cet appel d'offres sollicite des propositions forfaitaires pour réaliser l'étude d'achalandages et de revenus pour deux projets de routes à péage dans la grande région de Montréal. L'appel est lancé à tout fournisseur spécialisé dans ce créneau d'expertise.

Le fournisseur retenu, ainsi que ses sous-traitants ou, le cas échéant les différents membres du regroupement de fournisseurs, ne pourront être partie prenante à tout autre appel d'offres du ministère des Transports du Québec (MTQ) portant sur la réalisation des projets routiers en partenariat public-privé décrits aux présentes.

Contexte

Le ministère des Transports du Québec envisage la réalisation de deux important projets autoroutiers en partenariat public-privé dans la région de Montréal : le prolongement de l'Autoroute 25, entre Montréal et Laval, et le parachèvement de l'Autoroute 30, entre Candiac et Vaudreuil-Dorion. À cet effet, le Ministère commande une étude indépendante d'achalandages et de revenus afin de constituer un dossier de faisabilité économique et de viabilité financière de ces projets. Ce dossier sera mis à la disposition des entreprises qui participeront éventuellement à l'appel d'offres pour la construction et l'exploitation de ces deux routes.

Le Service de la Modélisation des Systèmes de Transport (SMST) du MTQ a démontré par des études de pré-faisabilité récentes que les corridors des autoroutes 25 et 30, lorsque complétés, desserviront des bassins de drainage importants en période de pointe du matin. Des scénarios préliminaires de système de péage et de stratégie de tarification ont été évalués et permettent de conclure que la réalisation des projets routiers sous régime CCEEF (conception - construction - exploitation - entretien - financement) constitue une avenue intéressante.

Portée des travaux

Cet appel d'offres a pour but l'acquisition de services professionnels consultatifs spécialisés dans le domaine de l'analyse et de la planification des systèmes de transport. Sa nature impose une connaissance et une expérience approfondie des techniques et des outils de modélisation des réseaux et systèmes de transport, des stratégies de tarification et des modes de perception sur les routes à péage, et sur les enquêtes de préférence déclarée, tant pour le transport de personnes que de marchandises.

Le mandat comporte deux volets. Le premier couvre l'étude d'achalandages et de revenus potentiels de deux corridors autoroutiers, alors que le second requiert des prestations de services complémentaires pour appuyer l'éventuel processus d'appel d'offres envers les partenaires et l'évaluation subséquente des propositions reçues.

Les tâches prévues dans l'étude d'achalandages et de revenus sont groupées sous cinq thèmes :

- La revue des données disponibles, de l'environnement et des pratiques de modélisation du Service de Modélisation des Systèmes de Transport (SMST) du MTQ ainsi que, le cas échéant, la bonification des outils de modélisation utilisés;
- Le développement de scénarios de péage dans les deux corridors, caractérisés par un aménagement fonctionnel, une stratégie tarifaire et un système de perception;
- La cueillette de données complémentaires sur la demande en transport et la réalisation d'enquêtes permettant d'établir la «valeur du temps» et l'acceptation de la tarification routière pour les clientèles;
- L'évaluation des achalandages et des revenus potentiels résultant des scénarios proposés et l'identification des scénarios les plus performants eu égard à des critères d'évaluation définis conjointement avec le MTQ;
- L'analyse de sensibilité des scénarios retenus face à différents paramètres pouvant affecter leur performance.

Les prestations de services complémentaires faisant l'objet du deuxième volet consistent à :

- Présenter les conclusions de l'étude d'achalandages et de revenus à différents organismes gouvernementaux ainsi qu'aux entreprises qui auront manifesté un intérêt pour la réalisation des projets
- Le cas échéant, les prestations pourraient aussi porter sur l'analyse de variantes proposées par les entreprises à l'intérieur du processus d'évaluation des offres reçues pour la réalisation des projets.

Le mandat s'appuie sur les outils de modélisation déjà en place au MTQ. Pour ce qui concerne le présent mandat, l'environnement de modélisation est basé

principalement sur le logiciel EMME/2 et sur les enquêtes Origine-Destination régionales montréalaises. Le plus récent calage du modèle est fait à l'aide des résultats de l'enquête O-D 1998, ainsi que sur les comptages et relevés de vitesses réalisés concurremment.

Réalisation

Le calendrier de réalisation du mandat couvre une période de 19 mois, de décembre 2001 à juin 2003. L'étude d'achalandages et de revenus devra être complétée huit mois après la signature du contrat, et les prestations de service ponctuelles se poursuivront selon les besoins au cours des 11 mois suivants.

Ce mandat se réalisera à Montréal, sous la direction du MTQ, au sein d'un groupe multidisciplinaire exécutant, outre l'étude d'achalandages et de revenus, des mandats spécifiques touchant par exemple les aspects ingénierie, environnement, financement et juridique. Chaque volet sera dirigé par un coordonnateur, lui-même relevant du directeur désigné par le MTQ.

Le Mandataire aura accès aux outils informatiques et aux données techniques détenus par le MTQ et requis pour l'exécution de son mandat. Ceci inclut en particulier les fichiers d'Enquête Origine-Destination de la région de Montréal, les données de demande prévisionnelle 1998-2021, le Modèle de transport de la région de Montréal, sous EMME/2, ainsi que les différents programmes d'interface informatique dont il dispose pour exploiter ces ensembles de données.

SOMMAIRE DE L'APPEL D'OFFRES DE SERVICE «CONSEILLER FINANCIER ET CONSEILLER EN PROCESSUS POUR LE PROJET EN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25»

La date de clôture de l'appel d'offres était le 7 novembre 2001

Objet

Cet appel d'offres sollicite des propositions forfaitaires pour obtenir les services d'un fournisseur spécialisé comme conseiller financier et conseiller en processus pour un projet de partenariat routier avec péage dans la grande région de Montréal. L'appel est lancé à tout fournisseur spécialisé dans ce créneau d'expertise.

Le fournisseur retenu, ainsi que ses sous-traitants ou, le cas échéant les différents membres du regroupement de fournisseurs, ne pourront être partie prenante à tout autre appel d'offres du ministère des Transports du Québec (MTQ) portant sur la réalisation du projet routier en partenariat public-privé (PPP) décrit aux présentes.

Contexte

Le ministère des Transports du Québec envisage la réalisation d'un important projet autoroutier en partenariat public-privé dans la région de Montréal, le prolongement de l'Autoroute 25, entre Montréal et Laval. À cet effet, le Ministère requiert les services de divers fournisseurs spécialisés pour le conseiller et pour réaliser des études spécifiques afin de constituer un dossier de faisabilité économique et de viabilité financière de ce projet.

Le Plan de gestion des déplacements a clairement fait ressortir l'importance de réaliser le prolongement de ce lien autoroutier. Le MTQ a démontré par des études de pré-faisabilité récentes que ce corridor, lorsque complété, desservira un bassin de drainage important en période de pointe du matin, aussi bien à court qu'à long terme. Des scénarios préliminaires de système de péage et de stratégies de tarification ont été évalués et permettent de conclure que la réalisation des projets routiers sous régime *Conception – Construction – Exploitation - Entretien - Financement* (CCEEF) constitue une avenue intéressante.

Portée des travaux

Cet appel d'offres vise l'acquisition de services professionnels consultatifs spécialisés dans les domaines financier et en processus. Sa nature impose une

connaissance et une expérience approfondie des projets de partenariats public-privé, tant du point de vue financier qu'en terme de processus d'octroi de ce genre de contrat.

Le mandat comporte deux volets. Le premier couvre les différents aspects consultatifs et la production de rapports et études afférentes. Le second requiert des prestations de services complémentaires pour appuyer le ministère des Transports dans ses négociations avec le partenaire retenu.

Tâches

Les tâches à réaliser dans ce mandat:

- Élaboration et documentation d'un processus transparent;
- Identification des rôles et responsabilités des intervenants au processus d'octroi du contrat de partenariat;
- Définition du modèle optimal de PPP et de structure organisationnelle;
- Analyses financières détaillées et analyses de rentabilité;
- Analyse des risques et identification des mesures de mitigation;
- Évaluation des scénarios de financement et la capacité d'autofinancement du projet et, le cas échéant, le niveau et la forme de la contribution gouvernementale requise;
- Comparaison du projet en PPP versus le mode conventionnel de réalisation (comparateur public);
- Support dans le processus d'appel d'offres (préparation des documents; définition des critères financiers de sélection; évaluation; négociation).

Réalisation

Le calendrier de réalisation du mandat couvre une période de 24 mois, de novembre 2001 à octobre 2003. Les rapports synthèses concernant les aspects financiers et processus du Volet 1 devront être déposés avant juin 2002. Ces rapports serviront à la préparation des documents d'appel de qualification.

Ce mandat se réalisera à Montréal, sous la direction du MTQ, au sein d'un groupe multidisciplinaire exécutant, outre les études financières et en processus, des mandats spécifiques touchant par exemple l'achalandage et les revenus ainsi que les aspects ingénierie, environnement et juridique. Chaque volet sera dirigé par un coordonnateur, lui-même relevant du directeur de projet désigné par le MTQ.