



# POLITIQUE- CADRE

## SUR LA GOUVERNANCE


**DES GRANDS PROJETS  
D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE**

# **POLITIQUE- CADRE**

**SUR LA GOUVERNANCE  
DES GRANDS PROJETS  
D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE**

*Secrétariat  
du Conseil du trésor*

**Québec** 



[...] rigueur, discipline et  
cohérence gouvernementale  
pour la réalisation  
d'infrastructures publiques  
de qualité.

Ce document a été produit par le Sous-secrétariat  
aux marchés publics du Secrétariat du Conseil du trésor  
avec la collaboration de la Direction des communications.

Édition révisée, 1<sup>er</sup> trimestre 2010

Dépôt légal – 2010  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec  
Bibliothèque et Archives Canada  
ISBN 978-2-550-58482-7 (imprimé)  
ISBN 978-2-550-58483-4 (en ligne)

© Gouvernement du Québec

## Message de la présidente du Conseil du trésor

### POUR UNE GESTION OPTIMALE DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE



Depuis le lancement du Plan québécois des infrastructures, en 2007, des investissements sans précédent sont réalisés pour renouveler l'ensemble de nos infrastructures publiques. Cette initiative marque un tournant dans la croissance et le développement du Québec.

Des infrastructures de qualité sont essentielles pour assurer une meilleure qualité de vie à tous les Québécois et les Québécoises, et constituent le gage d'une économie moderne et créatrice de richesse. C'est pourquoi il est prioritaire pour le gouvernement du Québec de veiller à leur maintien et à leur amélioration.

Afin d'assurer une gestion plus rigoureuse des grands projets d'infrastructure, le gouvernement s'est doté, en 2008, d'une politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Celle-ci établit un processus systématique alliant rigueur, discipline et cohérence gouvernementale pour la réalisation d'infrastructures publiques de qualité. Elle fixe les règles qui permettent de relever les défis auxquels les organismes publics font face lors de la planification et de la réalisation des projets. Elle a ainsi pour objectif de nous assurer que les investissements sont conformes aux meilleures pratiques de gestion et que les décideurs disposent de toute l'information nécessaire, notamment sur les risques, les coûts et les échéanciers, pour prendre les meilleures décisions.

Avec la création d'Infrastructure Québec, le contexte dans lequel les grands projets d'infrastructure publique sont planifiés et réalisés se trouve transformé. Infrastructure Québec se voit confier un mandat plus large que celui de l'ancienne Agence des partenariats public-privé. Il offrira aux organismes publics une expertise pour la planification et la réalisation des grands projets d'infrastructure, et ce, peu importe leur mode de réalisation.

Afin de tenir compte de la création d'Infrastructure Québec et de l'expérience acquise durant la première année d'application de la politique-cadre, nous nous devons d'actualiser celle-ci. Avec cette politique-cadre révisée, les organismes publics, qui demeurent maîtres d'œuvre de leurs projets, devront désormais s'associer à Infrastructure Québec pour l'élaboration de leurs dossiers d'affaires. Une telle association aura pour effet d'améliorer la planification et la réalisation des projets.

La Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique s'avère incontournable pour une gestion optimale des grands projets essentiels à l'essor de la société québécoise.

A stylized, handwritten signature in black ink. The signature is fluid and cursive, with the first name 'Monique' being more legible than the last name 'Gagnon-Tremblay'.

**MONIQUE GAGNON-TREMBLAY**

Présidente du Conseil du trésor  
et ministre responsable de l'Administration gouvernementale



# TABLE DES MATIÈRES

## LA POLITIQUE-CADRE SUR LA GOUVERNANCE DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE

Préambule	6
Objectifs de la politique	6
Organismes publics assujettis	7
Projets visés	7
Modes de réalisation des projets	7
Étapes requises pour la planification d'un grand projet	8
1 <sup>re</sup> étape : Élaboration du dossier de présentation stratégique	8
2 <sup>e</sup> étape : Élaboration du dossier d'affaires initial	10
3 <sup>e</sup> étape : Élaboration du dossier d'affaires final	13
Modèle financier	16
Comité de suivi	16
Dépassement de coûts	17
Pérennité des infrastructures publiques	17
Demande d'accès à l'information	17
Dispositions transitoires et finales	18
Annexe : Le schéma informatif de la politique-cadre	19

## LES PARAMÈTRES D'APPLICATION DE LA POLITIQUE-CADRE SUR LA GOUVERNANCE DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE

Le Décret concernant les critères déterminant les projets majeurs aux fins de l'application de la Loi sur Infrastructure Québec	22
Les organismes publics assujettis	24

# POLITIQUE- CADRE

## **SUR LA GOUVERNANCE DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE**

### **PRÉAMBULE**

Afin d'optimiser la gestion des ressources gouvernementales dans la réalisation des grands projets, le Conseil des ministres adopte la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

Même si cette politique ne vise que les grands projets, les organismes publics doivent s'inspirer des bonnes pratiques qui y sont énoncées et les adapter en conséquence à leurs projets de moindre envergure.

Les organismes municipaux visés à l'article 10 de la Loi sur Infrastructure Québec (2009, c. 53) peuvent également s'inspirer des bonnes pratiques énoncées dans cette politique pour la planification et la réalisation de leurs projets d'infrastructure publique.

### **OBJECTIFS DE LA POLITIQUE**

La présente politique établit un processus systématique qui allie rigueur, discipline et cohérence gouvernementale. Elle vise l'utilisation, par les organismes publics, des meilleures pratiques de planification et de réalisation des grands projets afin de se doter d'infrastructures publiques de qualité qui répondent aux besoins exprimés et qui sont fonctionnelles, durables et harmonieuses.

Elle vise également à identifier les risques et à estimer les coûts et les échéanciers de la façon la plus complète et réaliste possible, afin de permettre au ministre titulaire, pour le compte duquel un dossier d'affaires est élaboré, de soumettre ce dernier au Conseil des ministres afin qu'il dispose de toute l'information nécessaire à une prise de décision éclairée.

Cette politique est présentée ci-après de façon détaillée et, en annexe, sous une forme schématique.

## **ORGANISMES PUBLICS ASSUJETTIS**

---

1. Pour l'application de la présente politique, sont des organismes publics ceux visés à l'article 8 de la Loi sur Infrastructure Québec.

## **PROJETS VISÉS**

---

2. Pour l'application de la présente politique, les grands projets correspondent aux projets majeurs visés aux articles 4 et 60 de la Loi sur Infrastructure Québec.

## **MODES DE RÉALISATION DES PROJETS**

---

3. La présente politique permet notamment les modes de réalisation suivants :
  - 1° le mode traditionnel, qui consiste à compléter les plans et devis détaillés avant de procéder au lancement de l'appel d'offres public visant à confier la réalisation de l'infrastructure à un seul entrepreneur;
  - 2° le mode en gérance, qui consiste, pour l'organisme public ou son mandataire, à confier la réalisation de l'infrastructure à plusieurs entrepreneurs, et ce, après que l'ensemble des plans et devis détaillés des divers lots ont été complétés;
  - 3° le mode « clés en main », qui consiste à confier à une entreprise ou à un groupement d'entreprises la préparation des plans et devis et la réalisation de l'infrastructure publique;
  - 4° le mode partenariat public-privé (PPP), qui implique qu'un organisme public associe une entreprise du secteur privé, avec ou sans financement de la part de celle-ci, à la conception, à la réalisation et à l'exploitation d'une infrastructure publique.

Le recours à un autre mode pour la réalisation du projet est permis. Toutefois, procéder selon un régime accéléré est, *a priori*, exclu, à moins que le dossier d'affaires initial ne démontre qu'un tel mode est le plus approprié pour réaliser le projet d'infrastructure publique.



## ÉTAPES REQUISES POUR LA PLANIFICATION D'UN GRAND PROJET

4. La planification d'un grand projet nécessite la préparation d'un dossier d'affaires en trois étapes :
  - 1° la première étape consiste en l'élaboration du dossier de présentation stratégique, lequel vise à évaluer la pertinence de réaliser le projet;
  - 2° la deuxième étape consiste en l'élaboration du dossier d'affaires initial, lequel détermine notamment l'option favorisée pour répondre au besoin et le mode de réalisation du projet;
  - 3° la troisième étape consiste en l'élaboration du dossier d'affaires final, lequel présente de la façon la plus complète et réaliste possible tous les éléments du projet, notamment au regard des risques, des coûts et des échéanciers.
5. Pour l'élaboration du dossier prévu à chacune des étapes indiquées à l'article 4, l'organisme public doit s'associer à Infrastructure Québec, qui coordonne le processus et détermine les études qui devront être effectuées par lui ou par l'organisme. Toutefois, l'organisme demeure responsable de son projet et en conserve la maîtrise.

Infrastructure Québec peut adapter cette association en fonction de l'expertise dont dispose l'organisme public dans la planification d'un projet conformément à la présente politique.

La demande d'association à Infrastructure Québec pour un organisme du réseau de l'éducation ou du réseau de la santé et des services sociaux ou un organisme relevant du ministre des Transports provient du ministre titulaire de l'organisme public.

Pour un organisme public tenu de faire affaire exclusivement avec la Société immobilière du Québec, il appartient à celle-ci de s'associer avec Infrastructure Québec en qualité d'organisme responsable du projet.
6. Pour l'utilisation de ses biens et services, Infrastructure Québec applique le tarif de frais, de commissions et d'honoraires approuvé par le Conseil du trésor.

### 1<sup>re</sup> ÉTAPE : ÉLABORATION DU DOSSIER DE PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

7. Le dossier de présentation stratégique comporte notamment les études suivantes :
  - 1° **la description et la justification du besoin et des résultats recherchés**

Cette étude décrit la situation actuelle et la problématique rencontrée par l'organisme public. Elle doit notamment démontrer l'importance et la nécessité

de se doter de l'infrastructure en question, en présentant de façon documentée les facteurs contribuant au besoin (démographie, technologie, changements législatifs, développement durable, etc.).

L'étude démontre clairement les liens entre le besoin exprimé, les priorités gouvernementales, les objectifs stratégiques et les priorités régionales de l'organisme public. Elle décrit les principaux résultats recherchés, notamment sur le plan des fonctionnalités, ainsi que les exigences relativement à la performance attendue, particulièrement en matière de services aux clientèles visées, en précisant la période de réalisation souhaitée.

Sur le plan budgétaire, l'étude indique si une contribution d'autres organismes (fédéral, municipal, fondation, etc.) est acquise ou si des démarches seront entreprises en ce sens.

**2° la détermination préliminaire des options et l'indication de la plus vraisemblable, ainsi qu'un ordre de grandeur du coût en immobilisation du projet**

Cette étude fait état, de façon préliminaire, des options qui, *a priori*, semblent les plus vraisemblables pour répondre au besoin et précise leurs avantages et inconvénients. Elle indique l'option qui semble la plus plausible ainsi qu'un ordre de grandeur du coût en immobilisation du projet.

**3° la détermination et la gestion des enjeux sociopolitiques**

Cette étude identifie, en considérant les options possibles, la clientèle directe, les principaux individus ou groupes de la société qui pourraient être touchés favorablement ou négativement par le projet ainsi que les enjeux qu'il représente pour eux.

En tenant compte des options possibles, l'étude identifie les risques sociopolitiques et quantifie leur incidence potentielle. Elle présente un plan sommaire de gestion des enjeux sociopolitiques et indique, de façon préliminaire, les stratégies de gestion de ces enjeux.

**4° la gestion de la communication**

Cette étude identifie les moyens mis en œuvre pour gérer les communications publiques liées au projet, et ce, en tenant compte du fait que l'information disponible à cette étape est préliminaire, notamment au regard des coûts et des échéanciers.

5° **l'estimation du coût des études requises pour l'élaboration du dossier d'affaires initial**

Cette étude indique une estimation du coût des études requises pour élaborer le dossier d'affaires initial et précise si le budget nécessaire est disponible. Elle indique également l'échéancier de réalisation de ces études.

- 
8. Pour un projet réalisé par phases successives, le dossier de présentation stratégique expose le projet global, et chaque phase fait l'objet d'un dossier d'affaires initial et d'un dossier d'affaires final.

Selon la présente politique, une phase est une composante autonome et fonctionnelle d'un projet global. En ce sens, le report ou l'abandon d'une phase ne compromet pas la réalisation des autres.

- 
9. L'organisme public soumet le dossier de présentation stratégique au ministre titulaire de l'organisme public. Après examen de ce dossier, le ministre peut autoriser l'organisme public à procéder à l'élaboration du dossier d'affaires initial.

Toutefois, lorsque l'organisme public souhaite tenir un concours d'architecture, le dossier de présentation stratégique doit énoncer l'objectif du concours, ses avantages et inconvénients, ainsi que ses modalités d'application. Dans un tel cas, le ministre titulaire soumet le dossier de présentation stratégique au Conseil du trésor qui, après examen, peut l'autoriser à procéder à l'élaboration du dossier d'affaires initial, en précisant les adaptations nécessaires, le cas échéant.

---

**2<sup>e</sup> ÉTAPE : ÉLABORATION DU DOSSIER D'AFFAIRES INITIAL**

---

10. Le dossier d'affaires initial comporte notamment les études suivantes :

1° **l'actualisation de la description et de la justification du besoin**

Cette étude actualise la description de la situation et de la problématique exprimée par l'organisme public dans son dossier de présentation stratégique. Elle actualise également l'analyse qui vise à confirmer le besoin de réaliser l'infrastructure en question ainsi que les liens entre ce besoin, les priorités gouvernementales, les objectifs stratégiques et les priorités régionales de l'organisme public.

2° **l'actualisation des résultats recherchés**

Cette étude actualise les principaux résultats recherchés, notamment sur le plan des fonctionnalités ainsi que sur celui des exigences relativement à la performance attendue, particulièrement en matière de services aux clientèles visées, en précisant la période de réalisation souhaitée.

### 3° **l'évaluation détaillée des options, incluant le *statu quo***

Cette étude présente l'évaluation détaillée des options qui s'offrent pour répondre au besoin. Pour chacune d'elles, en tenant compte du cycle de vie de l'infrastructure, l'évaluation détaillée porte sur les aspects suivants :

- a) la faisabilité technique et technologique (études préparatoires);
- b) l'incidence sur les ressources humaines;
- c) les incidences réglementaires, légales et environnementales;
- d) la prise en considération des principes liés au développement durable;
- e) les incidences du projet sur le milieu naturel et bâti, incluant le potentiel historique, patrimonial et archéologique;
- f) l'analyse des risques, laquelle présente notamment chacun d'eux, leur incidence potentielle ainsi que les mesures d'atténuation prévues;
- g) les analyses financière et de sensibilité;

L'analyse de sensibilité permet d'apprécier l'incidence de la fluctuation de certaines hypothèses clés sur les résultats de l'analyse financière et d'en valider la qualité.

- h) l'analyse des avantages-coûts.

De plus, cette étude démontre les conséquences, pour les clientèles visées, de ne pas réaliser l'infrastructure (*statu quo*).

### 4° **l'élaboration du programme fonctionnel et technique (PFT) et du préconcept ou des études d'opportunité, selon qu'il s'agit d'un immeuble, d'une infrastructure de transport ou d'un autre ouvrage de génie civil**

Cette étude vise à décrire l'ensemble des besoins et des résultats recherchés. Pour ce faire, les éléments essentiels suivants doivent être pris en considération :

- a) les échéanciers;
- b) les coûts;
- c) la qualité;
- d) le niveau de satisfaction des citoyens ou des usagers;
- e) les risques.

Les exigences de performance sont exprimées sous la forme de caractéristiques que l'infrastructure doit présenter et de fonctions minimales auxquelles elle doit répondre. Elles sont établies en fonction des résultats recherchés présentés précédemment.

**5° l'option favorisée et son coût estimé**

Cette étude vise à présenter l'option favorisée en faisant ressortir :

- a) le coût estimé en immobilisation du projet et la marge d'erreur pouvant s'y ajouter;
- b) les échéanciers et leur degré de précision.

**6° l'actualisation de l'analyse et du plan de gestion des enjeux sociopolitiques**

Cette étude actualise le plan de gestion des enjeux sociopolitiques élaboré dans le cadre du dossier de présentation stratégique et indique les coûts associés à sa mise en œuvre.

**7° l'appréciation des modes de réalisation de l'option favorisée et l'indication du plus approprié**

Cette étude a pour but de déterminer le mode le plus approprié pour la réalisation du projet, et ce, sur le plan autant quantitatif que qualitatif.

S'il y a un potentiel de PPP, ce mode est comparé avec au moins deux autres, soit le « clés en main » et le mode usuel de l'organisme public. Si le mode usuel de l'organisme public est le PPP ou le « clés en main », il utilise un autre mode.

S'il n'y a pas de potentiel de PPP, au moins deux modes de réalisation sont comparés, soit le « clés en main » avec le mode usuel de l'organisme public. Si le mode usuel de l'organisme public est le « clés en main », il utilise un autre mode.

**8° l'évaluation de l'incidence budgétaire**

Cette étude évalue l'incidence budgétaire de l'option favorisée.

**9° le plan de communication**

Cette étude présente la stratégie de communication liée au projet d'infrastructure et en fait état.

**10° l'estimation du coût des études requises pour l'élaboration du dossier d'affaires final**

Cette étude indique une estimation du coût des études requises pour l'élaboration du dossier d'affaires final et précise si le budget nécessaire est disponible. Elle indique également l'échéancier de réalisation de ces études.

- 
11. À l'étape de l'élaboration du dossier d'affaires initial, l'organisme public peut décider de procéder à la réalisation de son projet par phases successives. Dans un tel cas, il élabore un dossier d'affaires initial pour chacune d'elles.

En plus de rappeler le projet global, le dossier d'affaires initial comporte les études mentionnées à l'article 10 pour la phase à réaliser.

- 
12. Sur la base des travaux effectués par l'organisme public responsable du projet et Infrastructure Québec, le conseil d'administration d'Infrastructure Québec approuve le dossier d'affaires initial.

- 
13. Le ministre titulaire de l'organisme public soumet un mémoire concernant le dossier d'affaires initial au Conseil des ministres, auquel est joint le dossier de présentation stratégique.

Préalablement à la prise de décision du Conseil des ministres, une recommandation du Conseil du trésor est requise sur le dossier d'affaires initial, lequel aura fait l'objet d'une analyse du Secrétariat du Conseil du trésor eu égard à l'application de la présente politique.

Après examen de ce mémoire, le Conseil des ministres peut autoriser le ministre titulaire de l'organisme public à procéder à l'élaboration du dossier d'affaires final.

### **3<sup>e</sup> ÉTAPE : ÉLABORATION DU DOSSIER D'AFFAIRES FINAL**

- 
14. Le dossier d'affaires final comporte notamment les études suivantes :

**1° l'analyse de la valeur de l'option favorisée**

Cette étude vise à obtenir la meilleure valeur de l'option favorisée en procédant à des évaluations comparatives des matériaux et des façons de faire. Elle est effectuée lorsque les plans et devis préliminaires sont complétés, en considérant notamment les aspects suivants :

- a) l'efficience;
- b) les coûts;
- c) la productivité;
- d) la qualité;
- e) les échéanciers.

Toutefois, pour un projet en PPP ou « clés en main », cette étude ne fait pas partie du dossier d'affaires final soumis au Conseil des ministres. Cette responsabilité incombe à l'entreprise ou au groupement d'entreprises qui va réaliser l'infrastructure.

## 2° **les plans et devis détaillés et les estimations de coûts**

Cette étude consiste en l'élaboration des plans et devis détaillés et des estimations de coûts.

Pour un projet en PPP ou « clés en main », c'est l'élaboration du devis de performance.

## 3° **le plan de gestion du projet**

Cette étude établit les stratégies et les méthodes de gestion du projet du début à la fin, en considérant notamment :

- a) les ressources humaines;
- b) le financement;
- c) le plan qualité;
- d) la sécurité;
- e) les échéanciers.

## 4° **le plan de gestion des risques majeurs**

Cette étude vise à s'assurer que les mises à jour appropriées de l'analyse des risques ont été faites à mesure que le projet a été précisé et elle réévalue si les contingences répondent encore aux besoins. Elle doit notamment tenir compte des risques suivants :

- a) sociopolitiques;
- b) environnementaux;
- c) financiers;
- d) relatifs aux marchés;
- e) techniques;
- f) opérationnels;
- g) de dépassement des échéanciers.

## 5° **l'actualisation des analyses des avantages-coûts et de l'incidence budgétaire**

Cette étude consiste à mettre à jour les analyses des avantages-coûts, les analyses financières et de sensibilité, ainsi que l'incidence budgétaire de l'option favorisée.

## 6° **l'équipe de réalisation du projet**

Cette étude vise à s'assurer que les ressources humaines allouées au projet, incluant les professionnels, sont suffisantes et qu'elles possèdent l'expertise nécessaire.

**7° le coût estimé en immobilisation du projet et l'échéancier de réalisation**

Cette étude indique :

- a) le coût estimé en immobilisation du projet et la marge d'erreur pouvant s'y ajouter;
- b) l'échéancier de réalisation du projet.

Elle précise également le coût d'entretien estimé de l'infrastructure sur son cycle de vie.

**8° le plan de communication**

Cette étude actualise la stratégie de communication liée au projet d'infrastructure et en fait état.

---

15. Pour un projet dont le mode de réalisation retenu est le PPP, en plus des études mentionnées à l'article 14 et en tenant compte des adaptations nécessaires, le cas échéant, le dossier d'affaires final comporte le projet d'entente de PPP qui découle d'une stratégie d'acquisition précise comprenant généralement les étapes suivantes :

- 1° l'appel d'intérêt, qui permet de connaître l'intérêt du milieu des affaires et de recueillir les commentaires des entreprises sur le futur projet (étape optionnelle);
- 2° l'appel de qualification, qui consiste, pour les candidats, à fournir une démonstration :
  - a) de leur capacité technique à concevoir, à construire, à exploiter et à entretenir l'infrastructure dans le contexte d'un PPP;
  - b) de leur capacité à financer les travaux ainsi que de leur compétence dans la mise en place de financement.
- 3° l'appel de propositions, qui permet aux entreprises ou groupements d'entreprises, qualifiés au terme de l'appel de qualification, de présenter une proposition comportant un volet technique et un volet financier.

Ces principales étapes de la stratégie d'acquisition font l'objet d'une vérification externe par un vérificateur de processus. Il doit statuer, au regard de la mise en œuvre de la stratégie d'acquisition, si elle respecte les principes de probité, d'équité et de transparence.

---

16. Pour la réalisation d'une phase d'un projet réalisé par phases successives, l'organisme public élabore un dossier d'affaires final, lequel rappelle le projet global, les phases entreprises ou réalisées, le cas échéant, et comporte les études mentionnées à l'article 14 pour la phase à réaliser.



- 
17. Le dirigeant de l'organisme public responsable du projet et celui d'Infrastructure Québec approuvent le contenu et les conclusions du dossier d'affaires final.

Pour l'application de la présente politique, le dirigeant de l'organisme public est celui déterminé à l'article 8 de la Loi sur les contrats des organismes publics (L.R.Q., c. C-65.1). Pour l'Agence métropolitaine de transport, c'est le président-directeur général.

- 
18. Sur la base des travaux effectués par l'organisme public responsable du projet et Infrastructure Québec, le conseil d'administration d'Infrastructure Québec approuve le dossier d'affaires final.

- 
19. Le ministre titulaire de l'organisme public soumet au Conseil des ministres un mémoire aux fins de l'approbation du dossier d'affaires final et de l'autorisation à procéder à la réalisation du projet.

Préalablement à la prise de décision du Conseil des ministres, une recommandation du Conseil du trésor est requise sur le dossier d'affaires final, lequel aura fait l'objet d'une analyse du Secrétariat du Conseil du trésor eu égard à l'application de la présente politique.

## **MODÈLE FINANCIER**

- 
20. Le ministère des Finances collabore avec Infrastructure Québec en approuvant les principales hypothèses ou variables économiques et financières, dont le taux d'actualisation, requises pour l'élaboration d'un dossier d'affaires.

## **COMITÉ DE SUIVI**

- 
21. L'organisme public met en place un comité de suivi dont le mandat est de veiller à ce que la réalisation du projet se déroule conformément au dossier d'affaires final, notamment au regard de l'échéancier et du budget prévus.

Ce comité comprend notamment, en plus des représentants de l'organisme, un représentant d'Infrastructure Québec et, s'il y a lieu, du Secrétariat du Conseil du trésor.

De plus, pour un organisme du réseau de l'éducation ou du réseau de la santé et des services sociaux ou un organisme relevant du ministre des Transports, il doit s'adjoindre un représentant du ministère.

## DÉPASSEMENT DE COÛTS

---

22. Lorsque survient, subséquemment à l'approbation du dossier d'affaires final, un dépassement, même anticipé, de 5 % ou plus du coût estimé en immobilisation du projet indiqué au dossier d'affaires final, le ministre titulaire en informe le Conseil des ministres pour sa considération.

## PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

---

23. Pour les infrastructures publiques réalisées conformément à la présente politique selon un mode autre que le PPP, l'organisme public doit, dans le respect du cadre financier du gouvernement, planifier de façon efficace et efficiente leur entretien sur leur cycle de vie.

Le Conseil du trésor détermine les principaux renseignements que le plan d'entretien doit comprendre et la période couverte.

L'organisme public peut recourir aux services d'Infrastructure Québec pour la planification de l'entretien d'une infrastructure.

24. Dans les six mois suivant la mise en service de l'infrastructure, le plan d'entretien est transmis au Secrétariat du Conseil du trésor.

Au plus tard le 30 juin de chaque année, l'organisme public informe le Secrétariat du Conseil du trésor du suivi de l'application du plan d'entretien de l'infrastructure ainsi que des modifications apportées, le cas échéant.

Dans le cas d'un organisme du réseau de l'éducation ou du réseau de la santé et des services sociaux ou d'un organisme relevant du ministre des Transports, le plan d'entretien ainsi que les renseignements au regard du suivi de son application sont transmis par le ministre titulaire de l'organisme public.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, le Secrétariat du Conseil du trésor fait rapport au Conseil du trésor de la réalisation et du suivi des plans d'entretien des organismes publics.

## DEMANDE D'ACCÈS À L'INFORMATION

---

25. Eu égard aux objectifs visés par la présente politique, toute demande d'accès à un dossier d'affaires réalisé en application de celle-ci doit être transmise au responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels de l'organisme public. Il en disposera conformément à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., c. A-2.1), particulièrement au chapitre de la communicabilité des renseignements que peut contenir un tel dossier.

## **DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES**

---

26. La présente politique entre en vigueur le 17 mars 2010.

---

27. Toutefois, un projet n'est pas visé par la présente politique si, le 5 novembre 2008, il rencontrait au moins une des conditions suivantes :

- 1° les plans et devis préliminaires étaient amorcés;
- 2° le Conseil du trésor ou le Conseil des ministres en avait apprécié les implications budgétaires ou financières.

---

28. Tout projet qui, à l'origine, ne rencontrait pas l'un des critères d'un projet majeur visés à l'article 60 de la Loi sur Infrastructure Québec, mais qui le rencontre après l'élaboration du programme fonctionnel et technique (PFT) ou des études d'opportunité, est réputé visé par la présente politique et doit être soumis au Conseil des ministres sur la base d'un dossier d'affaires initial.

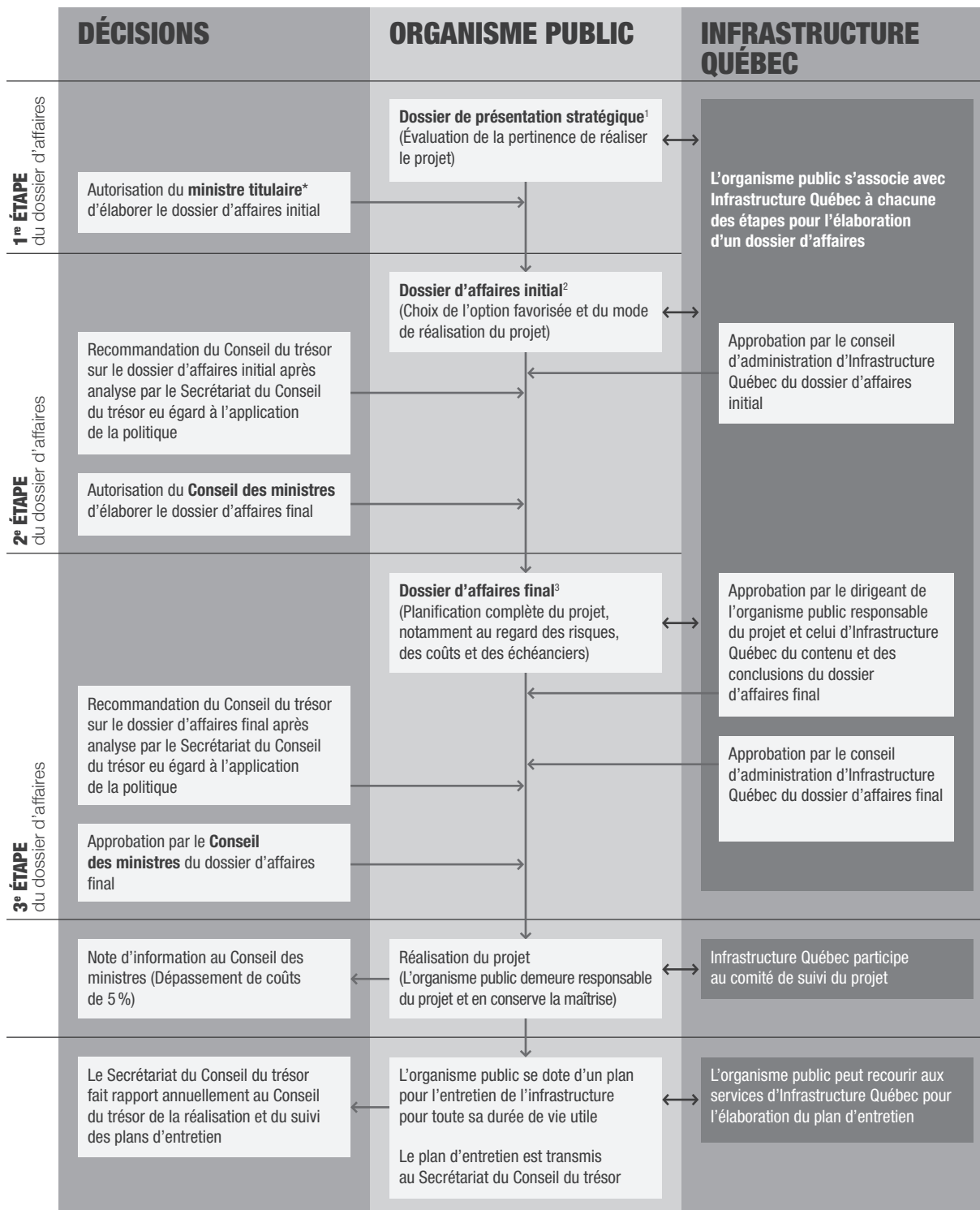
---

29. Tout projet qui a déjà fait l'objet d'une autorisation en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique adoptée le 5 novembre 2008, se poursuit conformément aux dispositions de la présente politique.

---

30. La règle du 5 % liée au dépassement de coûts prévue à l'article 22 s'applique à tout projet dont les travaux de construction sont en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente politique et pour lequel un dossier d'affaires final n'a pas été produit. Le calcul est alors effectué à partir soit de l'enveloppe budgétaire autorisée par le ministre titulaire de l'organisme public et le Conseil du trésor, soit des déboursés publics indiqués à l'entente de PPP.

## ANNEXE LE SCHÉMA INFORMATIF DE LA POLITIQUE-CADRE



<sup>1</sup> À la 1<sup>re</sup> étape, le coût estimé en immobilisation du projet peut comporter une marge d'erreur de l'ordre de 20 à 100 %.

<sup>2</sup> À la 2<sup>e</sup> étape, le coût estimé en immobilisation du projet peut comporter une marge d'erreur de l'ordre de 15 à 30 %.

<sup>3</sup> À la 3<sup>e</sup> étape, le coût estimé en immobilisation du projet peut comporter une marge d'erreur de l'ordre de 0 à 5 %.

\* Pour un projet prévoyant un concours d'architecture, c'est le Conseil du trésor qui autorise l'élaboration du dossier d'affaires initial.



**LES PARAMÈTRES D'APPLICATION DE LA**

# **POLITIQUE- CADRE**

**SUR LA GOUVERNANCE  
DES GRANDS PROJETS  
D'INFRASTRUCTURE PUBLIQUE**

*Ce texte est une reproduction conforme du décret officiel numéro 148-2010 signé le 10 mars 2010 par M. Gérard Bibeau, greffier du Conseil exécutif.*



## **DÉCRET GOUVERNEMENT DU QUÉBEC**

CONCERNANT les critères déterminant les  
projets majeurs aux fins de l'application de  
la Loi sur Infrastructure Québec

--oooOooo--

ATTENDU QUE l'article 9 de la Loi sur Infrastructure Québec (2009, c. 53) prévoit notamment qu'un organisme public qui entend réaliser un projet d'infrastructure publique doit s'associer à Infrastructure Québec pour l'élaboration d'un dossier d'affaires;

ATTENDU QUE le troisième alinéa de l'article 4 de cette loi dispose qu'un projet d'infrastructure publique est un projet considéré majeur par le gouvernement, qui a pour objet la construction, l'entretien, l'amélioration ou la démolition d'un immeuble, d'un équipement ou d'un ouvrage de génie civil, y compris une infrastructure de transport, et pour lequel celui-ci contribue financièrement, directement ou indirectement;

ATTENDU QUE le quatrième alinéa de cet article prévoit qu'un projet d'infrastructure publique est considéré majeur lorsqu'il rencontre les critères déterminés par le gouvernement ou lorsque le gouvernement le qualifie expressément comme étant majeur;

ATTENDU QU'il y a lieu de déterminer ces critères;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation de la ministre responsable de l'Administration gouvernementale et présidente du Conseil du trésor :

QU'un projet d'infrastructure publique soit considéré majeur aux fins de l'application de la Loi sur Infrastructure Québec lorsqu'il présente une valeur estimative du coût en immobilisation égale ou supérieure à 40 millions de dollars;

QUE, lorsque le projet d'infrastructure publique correspond à un projet d'entretien ou d'amélioration d'une infrastructure de transport visant à en rétablir l'état de fonctionnalité d'origine ou à en améliorer moins de 50 %, et que les travaux requis nécessitent une intervention ponctuelle ou durant une période continue d'au plus cinq ans, la valeur estimative du coût en immobilisation doit être égale ou supérieure à 100 millions de dollars pour que le projet soit considéré majeur;

QU'un projet d'infrastructure publique qui, au départ, présente une valeur estimative du coût en immobilisation inférieure aux seuils établis précédemment est considéré comme étant majeur si, après l'élaboration du programme fonctionnel et technique ou des études d'opportunité, cette valeur excède alors le seuil applicable;

QUE le coût en immobilisation d'un projet comprend toutes les dépenses capitalisables relatives à la planification et à la réalisation du projet, soit celles engagées pour :

- les transactions immobilières (expropriation, acquisition de terrain ou d'immeuble, etc.);
- les services professionnels (arpentage, laboratoire expert, architecture, ingénierie, études environnementales, gestion de projet, services juridiques, comptabilité, finance, communication publique, etc.);
- la construction de l'infrastructure (matériaux, main-d'œuvre, équipement, mobilier intégré, équipement fixe spécialisé autre que médical, etc.);
- les autres frais (permis, transport, déménagements, contingences, indexation, inflation, taxes applicables, œuvre d'art, etc.);

QUE la contribution financière du gouvernement peut être inférieure à la valeur estimative du coût en immobilisation du projet;

QUE ces critères s'appliquent à compter du 17 mars 2010.

**Le greffier du Conseil exécutif**

*Original signé par*  
Gérard BIBEAU



## LES ORGANISMES PUBLICS ASSUJETTIS

Pour l'application de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, sont des organismes publics ceux visés à l'article 8 de la Loi sur Infrastructure Québec (2009, c. 53), soit :

- 1° les ministères du gouvernement;
- 2° les organismes dont tout ou partie des dépenses sont prévues aux crédits qui apparaissent dans le budget de dépenses déposé à l'Assemblée nationale sous un titre autre qu'un crédit de transfert;
- 3° les organismes dont le personnel est nommé suivant la Loi sur la fonction publique (chapitre F-3.1.1);
- 4° les organismes dont le gouvernement ou un ministre nomme la majorité des membres ou des administrateurs et dont au moins la moitié des dépenses sont assumées directement ou indirectement par le fonds consolidé du revenu;
- 5° les commissions scolaires, le Comité de gestion de la taxe scolaire de l'île de Montréal, les collèges d'enseignement général et professionnel, et les établissements universitaires mentionnés aux paragraphes 1° à 11° de l'article 1 de la Loi sur les établissements d'enseignement de niveau universitaire (chapitre E-14.1);
- 6° les agences de la santé et des services sociaux et les établissements publics visés par la Loi sur les services de santé et les services sociaux (chapitre S-4.2), les personnes morales et les groupes d'approvisionnement en commun visés à l'article 383 de cette loi, le Conseil cri de la santé et des services sociaux de la Baie James institué en vertu de la Loi sur les services de santé et les services sociaux pour les autochtones cris (chapitre S-5), les centres de communication santé visés par la Loi sur les services préhospitaliers d'urgence (chapitre S-6.2) ainsi que la Corporation d'hébergement du Québec;
- 7° l'Agence métropolitaine de transport;
- 8° tout autre organisme désigné par le gouvernement.

