

**ÉTUDE DES CRÉDITS
2009-2010**

**DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS
DE L'OPPOSITION OFFICIELLE**

**AGENCE DES PARTENARIATS
PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC**

Avril 2009

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

Demandes de renseignements particuliers de l'Opposition officielle

#	Demandes des renseignements particuliers	Page
40	Nom des administrateurs, membres de la direction, postes, rémunération, indemnités de départ et avantages sociaux.	1;2
41	Pour chaque classe d'emplois, indicateurs utilisés pour fixer le niveau de la rémunération variable	3 + annexe
42	Le 24 septembre 2007, le gouvernement du Québec annonçait la signature de l'entente de partenariat entre le ministère des Transports et Concession A25, S.E.C., pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25 pour une durée de 35 ans. A la même occasion, il annonçait que cette entente représente une économie de 226 millions \$. Exposer, chiffres à l'appui, les éléments du comparateur public qui permettent de conclure à une économie de 226 millions \$ en incluant notamment la comparaison des coûts de financement, les contingences prévues pour chacun des modes de réalisation ainsi que les revenus prévus provenant de la tarification à l'utilisateur.	4 + Rapport
43	Le 5 novembre 2008 le ministère des Transports et l'Agence des PPP annonçaient que le mode de réalisation PPP pour le parachèvement de l'autoroute 30 permettait un coût de réalisation moins élevé de 751,0 millions de dollars en valeur actuelle au 1er juillet 2008 pour l'ensemble des activités de conception, construction, financement, entretien, exploitation et réhabilitation pour toute la durée de l'entente de partenariat. Exposer, chiffres à l'appui, les éléments du comparateur public qui permettent de conclure à une telle économie en incluant notamment la comparaison des coûts de financement, les contingences prévues pour chacun des mode de réalisation ainsi que les revenus prévus provenant de la tarification à l'usagé.	5 + Rapport
44	Depuis la mise en place de l'agence, évolution du nombre d'employés en ETC, ventilation par année et par type d'emploi.	6
45	Depuis la mise en place de l'agence, évolution de la masse salariale de l'agence, ventilation par année et par type d'emploi.	7
46	Liste de tous les contrats octroyés sans appel d'offres par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le motif de la dérogation (pour les contrats de plus de 25 000\$), le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.	8;9;10;11
47	Liste de tous les contrats de services professionnels octroyés par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le mode d'octroi, le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.	12;13;14;15 ;16;17

#	Demandes des renseignements particuliers	Page
48	Détails de tous les types de frais ainsi que des taux chargés par l'agence aux organismes publics pour ses différents services.	18
49	Liste de tous les fournisseurs auxquels l'agence a attribué plus d'un contrat en spécifiant le nombre de contrats, le montant des contrats, le mandat, le mode d'octroi ainsi que la date.	19;20;21

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 40

Nom des administrateurs, membres de la direction, postes, rémunération, indemnités de départ et avantages sociaux.

ADMINISTRATEUR	MEMBRE DE LA DIRECTION	POSTE	RÉMUNÉRATION	INDEMNITÉ DE DÉPART ET AVANTAGES SOCIAUX
	Biron, Dorothée	Vice-présidente associée et Secrétaire corporative	150 000,00\$ /an Boni Maximum 25%	Minimum 4 mois Maximum 12 mois Assurances-collectives SSQ - RRPE
	Choinière, Guy	Vice-président projet	183 959,37\$ /an Boni Maximum 30%	Assurances-collectives. SSQ - RRPE
	Lefebvre, Pierre	Président-directeur général	228 159,72\$ /an Boni Maximum 10%	Art. 10 Politiques relatives gestion des titulaires d'un emploi supérieur Décret 1488-96 Assurances-collectives SSQ RRAS
	Soudry, Gabriel	Vice-président projet	191 017,44\$ /an Boni Maximum 30%	Minimum 6 mois Maximum 12 mois Assurances-collectives SSQ - RRPE
N.B : Administrateurs du conseil d'administration à la page suivante.				

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 40				
Nom des administrateurs, membres de la direction, postes, rémunération, indemnités de départ et avantages sociaux.				
Lefebvre, Pierre	C.A.	Président-directeur général	NA	NA
Barbe, Christiane	C.A.	Sous-ministre, Ministère de la Culture et des Communications et de la Condition féminine du Québec	NA	NA
Parenteau, Nathalie	C.A.	Directrice principale, Direction du financement des organismes publics et de la documentation financière	NA	NA
Jean, Denys	C.A.	Vice-président du conseil d'administration, sous-ministre, Ministère du Transport	NA	NA
Boyer, Marcel	C.A.	Professeur au Département des sciences économiques Université de Montréal	NA	NA
Kessous, Perla	C.A.	Administratrice de société	NA	NA
<ul style="list-style-type: none"> • Les membres du conseil d'administration de l'Agence des partenariats public-privé du Québec ne reçoivent aucune rémunération. 				

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 41

POUR CHAQUE CLASSE D'EMPLOIS, INDICATEURS UTILISÉS POUR FIXER LE NIVEAU DE LA RÉMUNÉRATION VARIABLE

La politique de rémunération variable a été adoptée par le conseil d'administration de l'Agence. Celui-ci avait mandaté une firme spécialisée pour étudier et comparer les différentes formes de rémunération au Québec et au Canada auprès des autres agences canadiennes et des firmes spécialisées dans le domaine des PPP.

Chaque employé visé par la rémunération variable reçoit au début de chaque année, des attentes et objectifs en terme :

- 1- Heures facturables dans les projets
- 2- Heures consacrées dans le domaine des meilleures pratiques
- 3- Heures dans le domaine administration
- 4- Suivi et avancement des projets et dossiers

Annexe : Politique de rémunération variable

PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ QUÉBEC

POLITIQUE DE RÉMUNÉRATION VARIABLE

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉAMBULE	4
2. PRINCIPES DIRECTEURS	4
3. PROCESSUS D'ÉVALUATION	5
4. RÔLES ET RESPONSABILITÉS	6
5. CRITÈRES D'ÉVALUATION.....	7
6. PARAMÈTRES DE LA RÉMUNÉRATION VARIABLE	8

POLITIQUE EN MATIÈRE DE RÉMUNÉRATION VARIABLE

1. PRÉAMBULE

- L'Agence des partenariats public-privé du Québec, prône la mise en place de règles de bonne gouvernance pour la conduite de ses affaires. C'est dans ce contexte que le conseil d'administration s'est doté de comités fonctionnels pour l'accompagner dans sa tâche.
- Le comité des ressources humaines et de gouvernance de l'Agence formé majoritairement d'administrateurs indépendants a comme responsabilité principale l'approbation des principes de rémunération globale pour les vice-présidents de même que pour l'ensemble du personnel de l'Agence.
- Pour ce faire, le comité s'appuie sur les recommandations de la direction, elle-même supportée par des études de marché réalisées par des experts indépendants.
- La rémunération variable constitue un élément essentiel de la rémunération globale du personnel lorsque la tâche à accomplir comporte des imprévus ou des variables qui ne peuvent être évalués objectivement par l'Agence au moment de la détermination de ses conditions d'embauche.
- La présente politique ne vise qu'à établir les principes et paramètres applicables à la rémunération variable. Les autres conditions attachées à la rémunération globale sont intégrées aux contrats individuels d'emploi et reflètent les conditions prescrites aux règlements intérieurs de l'Agence.
- Le conseil d'administration ratifie toute décision du comité des ressources humaines et de gouvernance.

2. PRINCIPES DIRECTEURS

- Les conditions de rémunération variable du président-directeur général sont fixées par décret.
- Les conditions de rémunération variable des vice-présidents, du personnel cadre et des directeurs sont fixées par contrat.
- Pour le personnel cadre et les directeurs, la rémunération variable est liée à la performance globale de l'employé.
- Pour le personnel technique et administratif, la rémunération variable est liée à la performance organisationnelle de l'Agence et à la performance individuelle de l'employé.

- La performance globale de l'employé est établie en tenant compte d'une part de sa performance individuelle et, d'autre part, de la performance organisationnelle.
- Chaque personne assujettie aux conditions de rémunération variable doit recevoir des attentes signifiées en début de période et faire l'objet d'une évaluation, en termes de performance, à la fin de la période.
- Le conseil d'administration doit déterminer ses attentes relativement à la performance organisationnelle en début de période et en faire l'évaluation à la fin de la période.

3. PROCESSUS D'ÉVALUATION

- Au début de l'année financière, détermination des attentes annuelles du CA concernant la performance organisationnelle.
- Au début de l'année financière, détermination des attentes annuelles de chacun des vice-présidents et directeurs à partir des objectifs de l'Agence.
- Rencontre semi annuelle des personnes évaluées et mise à niveau des attentes, le cas échéant.
- À la fin de l'année financière, évaluation de la performance organisationnelle par le CA.
- A la fin de l'année financière, octroi d'un montant maximal de 1 000\$ par le président-directeur général, et à sa discrétion, au personnel technique et administratif dans le cas où la performance organisationnelle est de 1.0 ou de plus de 1.0.
- À la fin de l'année financière, évaluation de la performance individuelle de chaque employé à partir de son bilan de réalisations.
- Recommandations des cotes de performance.
- Rencontre de l'employé.
- Détermination des pourcentages de rémunération variable, en fonction du salaire de base.
- Versement de la rémunération variable.
- La figure en annexe illustre le processus applicable à l'évaluation de la performance d'un employé.

4. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Le comité des ressources humaines :

- Établit les attentes et les critères de performances organisationnelles de l'Agence pour recommandation au CA.
- Apprécie la performance organisationnelle de l'Agence pour recommandation au CA.
- Approuve les attentes signifiées aux vice-présidents.
- Approuve les évaluations de rendement des vice-présidents ainsi que leur rémunération variable, le tout à la suite des recommandations du président-directeur général.

Le président-directeur général :

- Élabore les attentes signifiées des vice-présidents et soumet ces dernières à l'approbation du comité des ressources humaines.
- Évalue le rendement des vice-présidents et soumet ses recommandations au comité des ressources humaines.
- À titre de supérieur hiérarchique, approuve les attentes signifiées destinées au personnel cadre et aux directeurs.
- Approuve les évaluations de rendement du personnel, à l'exception des évaluations des vice-présidents.
- Approuve le versement des rémunérations variables.

Le vice-président :

- Fixe les attentes signifiées des personnes qui relèvent de lui.
- Procède à l'évaluation du rendement des personnes sous sa responsabilité.
- Soumet les évaluations à l'approbation du président-directeur général.

La personne évaluée :

- Fournit son bilan annuel de réalisations.

5. CRITÈRES D'ÉVALUATION

Performance organisationnelle :

- Réalisation de sa mission :
 - Conseiller le gouvernement (avis) ;
 - Supporter les ministères et organismes (avancement des projets et qualité des services d'expertise) ;
 - Informer le public en matière de PPP.

- Qualité de ses pratiques administratives :
 - Régie interne ;
 - Facturation ;
 - Respect des exigences réglementaires.

Performance individuelle :

- Selon le degré d'atteinte des attentes significatives.

6. PARAMÈTRES DE LA RÉMUNÉRATION VARIABLE

Les paramètres de mesure :

- Niveau de la rémunération variable établi par contrat en fonction du salaire de base : vice-président 30% ; vice-président associé 25 % ; personnel cadre-20% ; conseiller 15%.
- Cotes de performance individuelle : (1) Insatisfaisant; (2) Partiellement satisfaisant; (3) Totalemment satisfaisant; (4) Supérieur et (5) Excellent.
- L'indice de performance organisationnelle est déterminé sur un continuum de 0.4 à 1.2 selon les appréciations suivantes : Médiocre (0.4), Passable (0.6), Bonne (0.8), Très bonne (1.0) et Excellente (1.2).
- La performance globale, pour les fins d'établissement de la rémunération variable de l'employé, est obtenue en croisant la performance individuelle et l'indice de performance organisationnelle.
- Si la performance globale de l'employé dépasse la rémunération variable individuelle maximale prévue au contrat, le comité des ressources humaines doit approuver le dépassement.

La performance organisationnelle :

- La performance organisationnelle de l'Agence est établie notamment sur la base du degré de réalisation de sa mission et sur la qualité de ses pratiques administratives.
- Les indicateurs de mesure proviennent notamment du Plan d'affaires 2006-2009.
- Le tableau suivant présente la grille d'appréciation générale de la performance organisationnelle de l'Agence.

Indice de performance organisationnelle

Mission et pratiques administratives	Indicateurs	Appréciation (0,4 à 1,2)
Conseiller le gouvernement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualité des avis préparés pour le CA ▪ Sondage sur le taux de satisfaction du SCT 	
Supporter les clients	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ententes de service incluant une structure de gouvernance du projet ; ▪ Dossier d'affaires complété avant le lancement de la stratégie d'acquisition ; ▪ Qualité du processus d'acquisition ; ▪ Sondage sur taux de satisfaction des clients en regard de la qualité des services rendus. 	
Informier le public en général	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rayonnement : Nombre et nature des activités auxquelles l'Agence participe ; ▪ Taux de notoriété de l'Agence ; ▪ Nombre et qualité des documents destinés au public ; ▪ Qualité du site Web 	
Régie interne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -Transfert des connaissances et retour d'expérience ; ▪ Développement des connaissances ; ▪ Gestion du personnel ; ▪ Éthique et déontologie ; ▪ Qualité de la préparation des rencontres du CA et de ses comités afférents ; ▪ Qualité des documents soumis au CA et à ses comités afférents ; ▪ Gestion du budget. 	
Respect des exigences réglementaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Production du rapport d'activité annuel ; ▪ Suivi budgétaire mensuel ; ▪ Prévisions budgétaires annuelles ; ▪ Plan d'affaires et suivi 	
Facturation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre d'heures totales facturées ; ▪ Facturation sur une base mensuelle et par clients ; ▪ Suivi de la facturation. 	

La performance individuelle et globale :

Le tableau ci-après résume, pour chaque catégorie d'emploi, les paramètres inhérents à la rémunération variable.

**Paramètres de la rémunération variable maximale selon la performance individuelle
(% en fonction du salaire de base)**

Catégorie	Cote de performance individuelle				
	1	2	3	4	5
Vice-président	0	0	15	20	25
Personnel cadre	0	0	12	16	20
Directeur	0	0	9	12	15

Les tableaux suivants présentent, pour chaque catégorie d'emploi, le taux de rémunération variable en fonction du salaire de base, établi en tenant compte de la cote de performance individuelle et de l'indice de performance organisationnelle de l'Agence.

TABLEAU- 1
**Performance globale et rémunération variable maximale pour le vice-président
(% du salaire de base)**

Indice de performance organisationnelle	Cote de performance individuelle				
	1	2	3	4	5
0.4	0	0	6,0	8,0	10,0
0.6	0	0	9,0	12,0	15,0
0.8	0	0	12,0	16,0	20,0
1.0	0	0	15,0	20,0	25,0
1.2	0	0	18,0	24,0	30,0

TABLEAU-2
Performance globale et rémunération variable maximale pour le personnel cadre
(% du salaire de base)

Indice de performance organisationnelle	Cote de performance individuelle				
	1	2	3	4	5
0.4	0	0	4,8	6,4	5,0
0.6	0	0	7,2	9,6	12,0
0.8	0	0	9,6	12,8	16,0
1.0	0	0	12,0	16,0	20,0
1.2	0	0	14,4	19,2	24,0

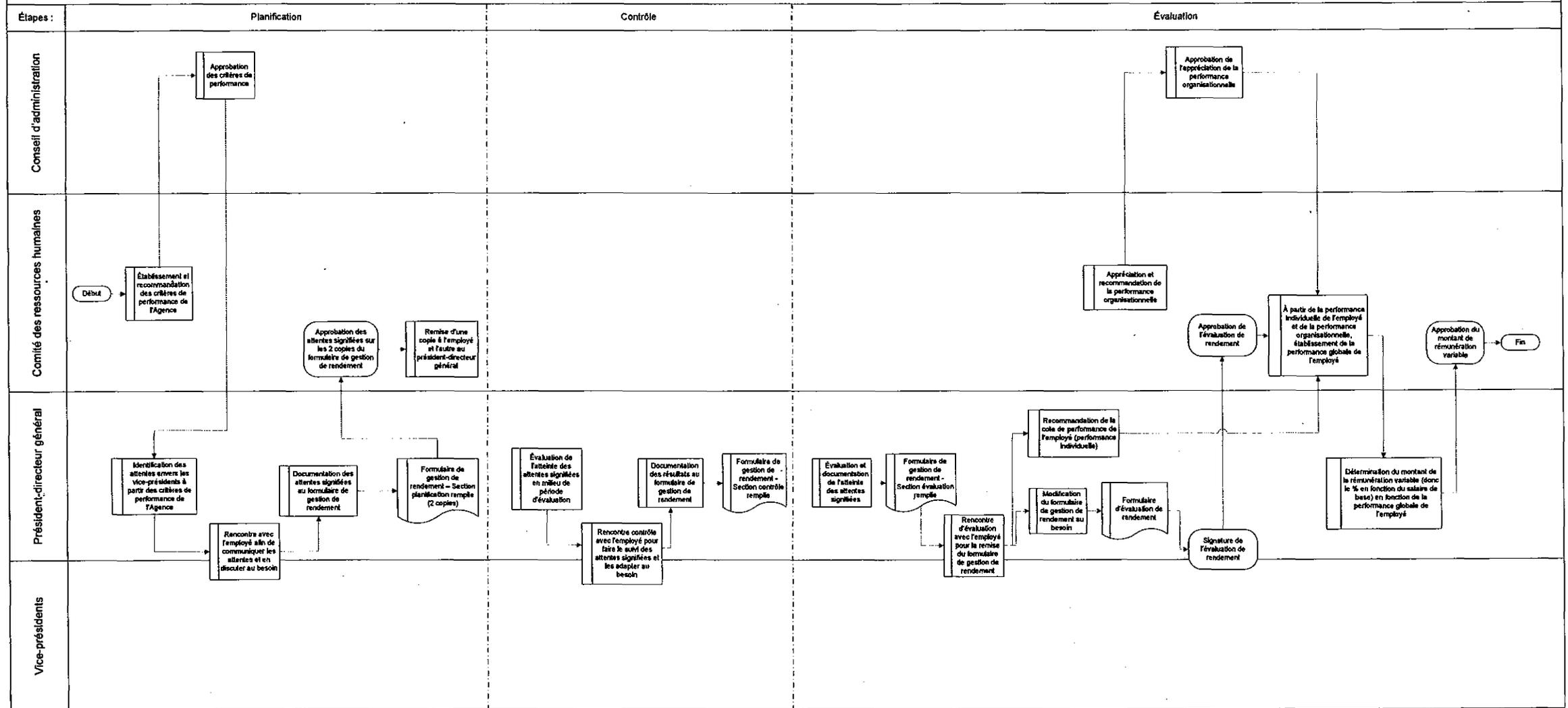
TABLEAU-3
Performance globale et rémunération variable maximale pour le directeur
(% du salaire de base)

Indice de performance organisationnelle	Cote de performance individuelle				
	1	2	3	4	5
0.4	0	0	3,6	4,8	6,0
0.6	0	0	5,4	7,2	9,0
0.8	0	0	7,2	9,6	12,0
1.0	0	0	9,0	12,0	15,0
1.2	0	0	10,8	14,4	18,0

ANNEXE A

Agence des Partenariats public-privé du Québec

Processus de rémunération variable : Vice-présidents



Note 1 : Les conditions et la rémunération variable du personnel cadre et des directeurs sont fixées par contrat.

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 42

Le 24 septembre 2007, le gouvernement du Québec annonçait la signature de l'entente de partenariat entre le ministère des Transports et Concession A25, S.E.C., pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25 pour une durée de 35 ans. A la même occasion, il annonçait que cette entente représente une économie de 226 millions \$. Exposer, chiffres à l'appui, les éléments du comparateur public qui permettent de conclure à une économie de 226 millions \$ en incluant notamment la comparaison des coûts de financement, les contingences prévues pour chacun des modes de réalisation ainsi que les revenus prévus provenant de la tarification à l'utilisateur.

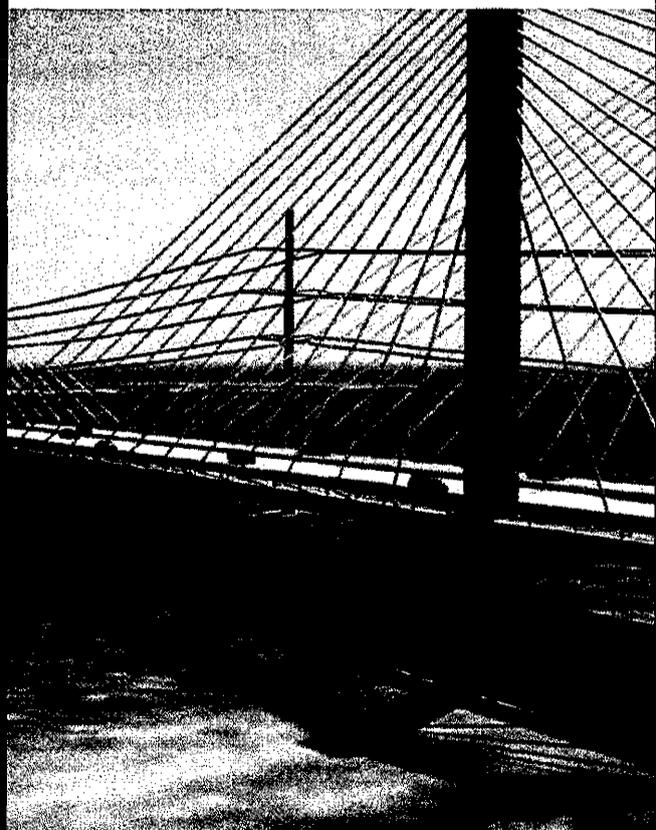
VOIR ANNEXE

RAPPORT DE L'ANALYSE DE LA VALEUR AJOUTÉE

POUR LA CONCEPTION,
LA CONSTRUCTION,
LE FINANCEMENT,
L'EXPLOITATION ET
L'ENTRETIEN DU
PARACHÈVEMENT
DE L'AUTOROUTE 25
DANS LA RÉGION
MÉTROPOLITAINE
DE MONTRÉAL

Transports
Québec 

Partenariats
public-privé
Québec 



Le 5 novembre 2007

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
Vice-président, Projets
Agence des partenariats public-privé du Québec
Bureau 15.01
500 boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Objet : Plus-value créée par le partenariat public-privé pour le parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal

Madame, Monsieur,

Nous avons procédé à la détermination de la plus-value créée par la réalisation du parachèvement de l'Autoroute 25 (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 2007, 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 13 septembre 2007 avec le partenaire privé, Concession A25, S.E.C; et



2. selon un mode de réalisation conventionnel par le ministère des Transports 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 226 millions de dollars comparativement à une réalisation en mode conventionnel.

Nous n'avons pas vérifié le modèle financier déposé par Concession A25 S.E.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.

Veillez agréer, madame, monsieur, nos sincères salutations.

A handwritten signature in cursive script that reads "PricewaterhouseCoopers LLP". The signature is written in dark ink and is positioned above the printed name of the firm.

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.

André Dumais, ing.
1325 de la Forêt, appt. 101
Longueuil, QC
J4N 1S5

Résidence : (450) 647-4387
cellulaire : (514) 261-3848
télécopieur : (450) 647-4387
courriel : andredumais@sympatico.ca

Longueuil, le 17 octobre 2007

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

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

Objet : Projet du parachèvement de l'Autoroute 25

Madame, Monsieur

En mars 2006, j'ai accepté d'agir à titre de vérificateur du processus de sélection dans le cadre du projet du Ministère des Transports concernant le parachèvement de l'Autoroute 25 en mode partenariat public-privé, afin d'assurer tant le Ministère que les candidats que le processus de sélection du partenaire avait été équitable, impartial et transparent. À cet égard, je devais observer le déroulement du processus et fournir un avis indépendant indiquant si effectivement il s'était réalisé de façon équitable et transparente, au regard des prescriptions en matière d'évaluation et de sélection décrites dans les documents contractuels reliés aux différentes étapes du processus et des règles internes du MTQ encadrant le processus d'acquisition spécifique au projet de l'Autoroute 25.

Ce projet comprend principalement la construction d'une autoroute à péage de 7,2 kilomètres entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'Autoroute 440 à Laval, dont un pont de 1,2 kilomètres. Il a été établi lors du lancement du projet que le partenaire privé serait choisi à la suite d'un processus de consultation et de sélection comportant deux étapes principales : soit un appel de qualification suivi d'un appel de propositions visant à sélectionner parmi trois candidats qualifiés celui avec qui une entente de partenariat serait signée lors de la clôture financière.

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

- Prendre connaissance des documents contractuels relatifs au processus;
- Assister à toutes les réunions entre l'équipe de projet et les candidats;
- Assister à toutes les réunions du comité d'évaluation;
- Assister aux réunions des divers comités et sous-comités relevant du comité d'évaluation que je jugeais opportun;
- Vérifier que tous les candidats avaient accès à la même information, en même temps, aux fins de l'élaboration de leur proposition;
- Vérifier que toutes les candidatures avaient été évaluées de façon objective et uniforme en fonction des critères publiés dans les appels de qualification et de propositions;
- Vérifier que l'adaptation de l'entente de partenariat à la proposition du candidat sélectionné et la clôture financière avaient été menées de manière à ne pas contrevenir aux prescriptions des documents d'appel de propositions; et

André Dumais, ing.
1325 de la Forêt, appt. 101
Longueuil, QC
J4N 1S5

Résidence : (450) 647-4387
cellulaire : (514) 261-3848
télécopieur : (450) 647-4387
courriel : andredumais@sympatico.ca

- Fournir à la demande du comité exécutif, le cas échéant, tout avis relativement au processus se rapportant à l'équité et à la transparence.

En ma qualité de vérificateur du processus, suite à l'appel de qualification lancée le 22 décembre 2005, j'ai observé le dépôt des candidatures, l'analyse de leur recevabilité et l'appréciation de leurs compétences et capacité financière. Les quatre candidatures déposées ont été déclarées recevables et je confirme qu'elles ont été analysées de façon objective, uniforme et rigoureuse, uniquement en fonction des critères d'appréciation publiés. Ces quatre candidatures se sont qualifiées. Les trois candidats ayant obtenu les meilleures notes ont par la suite été invités à répondre à l'appel de propositions émis le 20 juillet 2006. Ces trois candidats ont participé activement au processus et ont respecté en tout temps les diverses obligations stipulées. Outre des séances d'information générale et thématiques, dix rencontres bilatérales leur ont permis d'obtenir une information transparente et une meilleure compréhension du projet et de l'entente de partenariat. J'ai suivi et observé l'entièreté de ce processus et l'évaluation des conformités des propositions déposées. Ces trois candidatures ont été déclarées conformes et le candidat offrant la meilleure valeur actuelle des paiements de disponibilité a été sélectionné. J'ai aussi suivi et observé l'étape finale menant à la clôture financière et à l'entrée en vigueur de l'entente de partenariat en date du 13 septembre 2007. Je confirme que la finalisation de la documentation juridique a été faite de façon adéquate et selon les règles établies.

Dans la poursuite de mon mandat, j'ai eu accès à toutes les informations dont j'ai fait la demande; j'ai suivi et observé toutes les étapes du processus; j'ai participé à plusieurs rencontres et effectué de nombreuses vérifications. Tel que signifié dans mes rapports d'étape et final rendus publics, je vous transmets par la présente ma ferme conviction que la signature d'Infras-Québec A-25 à titre de partenaire privé a été le résultat d'un processus de consultation et de sélection où les principes d'équité, d'impartialité et de transparence ont en tout temps été respectés, un processus qui s'est déroulé dans un climat de saine et honnête concurrence envers tous les candidats.

Sincères salutations.



André Dumais, ing.
Vérificateur du processus de sélection
Parachèvement de l'Autoroute 25

TABLE DES MATIÈRES

1. SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
2. OBJECTIFS DU RAPPORT	6
3. DESCRIPTION DU PROJET	7
3.1 Historique de l'autoroute 25 et problématique actuelle	7
3.2 Problèmes de circulation engendrés par la situation actuelle	7
3.3 Les objectifs du projet	7
3.4 Principales caractéristiques physiques	8
3.5 Principales études réalisées dans le cadre du projet	8
4. PROCESSUS DE SÉLECTION	9
4.1 Appel de qualification	9
4.2 Appel de propositions	10
4.3 Finalisation de l'entente de partenariat	10
5. FAITS SAILLANTS DE L'ENTENTE DE PARTENARIAT	11
6. COMPAREUR PUBLIC	12
7. PROJET DU PARTENAIRE PRIVÉ	15
7.1 Faits saillants de la proposition technique du partenaire privé	15
7.2 Structure commerciale	16
7.3 Calendrier du projet	17
7.4 Coût de la proposition du partenaire privé	18
8. ANALYSE DE LA VALEUR AJOUTÉE POUR LES FONDS PUBLICS INVESTIS	19
9. CONCLUSION	21
ANNEXES	
1. Tableau des principaux risques et responsabilités	
2. Structure du comité de sélection	

1. SOMMAIRE EXÉCUTIF

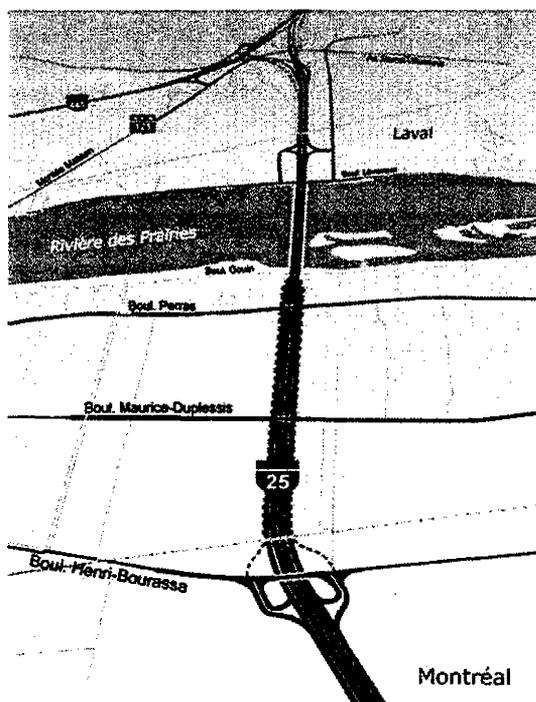
La planification et la construction des tronçons existants de l'autoroute 25 (A-25) trouvent leurs origines au début des années 1970. L'objet de la construction de l'autoroute 25 était et demeure de permettre un lien rapide et efficace entre l'est de la métropole (Montréal et Laval) et la région de Lanaudière. Son parachèvement constitue une intervention essentielle sur le réseau autoroutier compte tenu de la forte croissance tant économique que démographique qu'ont connue, au cours des 30 dernières années, Laval, les régions des Laurentides, de Lanaudière ainsi que le pôle économique Anjou/Mercier. En plus de soulager des problèmes de circulation récurrents, le projet de parachèvement de l'autoroute 25 permet de favoriser le développement économique de l'est de la région métropolitaine de Montréal.

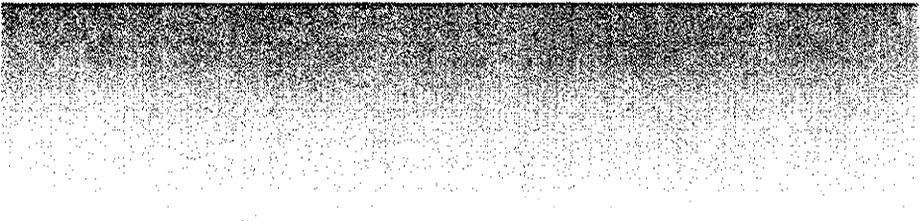
Le projet présenté dans ce document consiste à parachever la construction de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et l'échangeur A-440/A-25 à Laval, sur une longueur de 7,2 kilomètres, dont un pont de 1,2 kilomètre.

L'autoroute possèdera quatre (4) voies rapides réparties sur deux chaussées séparées, comportant des échangeurs et des ponts d'étagement. Le pont qui enjambrera la rivière des Prairies comprend six (6) voies rapides et une piste multifonctionnelle pour permettre sa libre traversée par les piétons et les cyclistes. De plus, le projet intègre des mesures préférentielles pour le transport collectif par l'aménagement de voies réservées aux autobus, à Laval et à Montréal (voir figure 1).

Un système de péage entièrement électronique, situé du côté nord du pont, est prévu et des péages seront exigés aux usagers du pont.

FIGURE 1





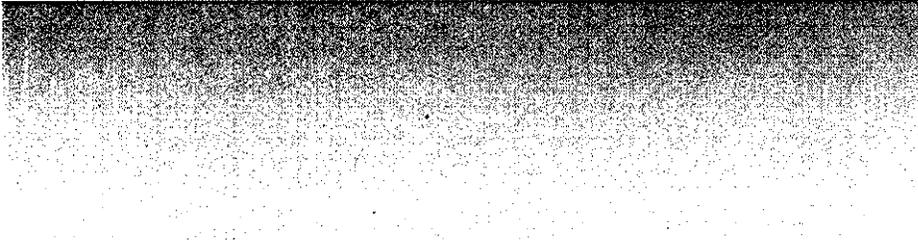
Le parachèvement de l'autoroute 25 a fait l'objet de plusieurs études au cours des dernières années. Les résultats de celles-ci ont permis au ministère des Transports du Québec (MTQ) de conclure que sa réalisation selon le mode partenariat public-privé (PPP) offrait de réels avantages. Par les décrets 1245-2005 et 659-2006, le gouvernement a autorisé le ministre des Transports à démarrer et à poursuivre le processus de sélection pour la réalisation du projet en mode PPP. Le processus de sélection suivi par le MTQ traduit la volonté du gouvernement de choisir la proposition la moins coûteuse qui satisfait à ses critères de recevabilité et de conformité.

Le mode de réalisation en PPP prévoit la prise en charge par le partenaire privé, Concession A25 S.E.C., pour une période de 35 ans, de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien, de la réhabilitation et du financement du tronçon autoroutier à compléter, incluant les voies rapides, le pont et le système de péage.

Afin de supporter son processus décisionnel, le MTQ, de concert avec Partenariats public-privé Québec, a élaboré un dossier d'affaires. Fort des informations contenues dans ce dossier d'affaires, il a utilisé une approche comparative entre le comparateur public et la proposition du partenaire privé. Ces comparaisons se sont effectuées sur une base quantitative et qualitative.

Sommairement, le comparateur public détermine le coût du projet s'il était réalisé par le secteur public. Afin de favoriser une juste comparaison des modes de réalisation, le comparateur public reflète l'approche de réalisation couramment utilisée par le MTQ et les méthodes de financement auxquelles le gouvernement a recours pour le financement de tels projets.

Le coût du projet réalisé en mode PPP comprend la rémunération que le gouvernement versera à Concession A25 S.E.C. et le montant requis pour assurer le suivi de l'entente de partenariat.



COMPARAISON

Cette comparaison quantitative du comparateur public et de la proposition de Concession A25 S.E.C. prend en considération tous les éléments financiers pertinents, notamment les coûts de financement plus élevés du partenaire privé et le profit escompté par ce dernier. Malgré la prise en compte de ces éléments, la proposition de Concession A25 S.E.C. demeure plus économique. En effet, ce sont plus de 226,1 M\$ d'économies que le gouvernement réalisera en optant pour le mode PPP. Ces économies importantes proviennent, notamment, d'une réalisation plus rapide, de méthodes de travail plus efficaces et d'une meilleure gestion des risques.

Des facteurs qualitatifs sont également pris en compte dans l'analyse comparative des scénarios de réalisation. Le recours au PPP pour la réalisation du projet offre des avantages qualitatifs indéniables. Il permet notamment, un devancement de deux années de la mise en service de l'infrastructure au bénéfice des usagers et favorise le développement économique de la région de Montréal et du Québec.

Finalement, il importe de rappeler que les risques de dépassements de coûts de construction et d'entretien et d'échéancier sont quant à eux, entièrement de la responsabilité du partenaire privé.

CONCLUSION

La réalisation du parachèvement de l'autoroute 25 en mode PPP représente une excellente opportunité pour le gouvernement. Les économies escomptées en réalisant ce projet en mode PPP, sont de 226,1 M\$ en valeur actuelle au 1^{er} juillet 2007.

Au-delà des économies, la réalisation en mode PPP permet de mettre à la disposition des usagers, une infrastructure de qualité dans un délai réduit de deux ans. De plus, le parachèvement de l'autoroute 25 engendrera des avantages socio-économiques importants car ceux-ci sont nettement supérieurs aux coûts du projet, le ratio avantages-coûts est de 3,4. Ce qui signifie que les avantages économiques sont trois fois plus élevés que les coûts économiques du projet.

2. OBJECTIFS DU RAPPORT

Le présent rapport vise à informer le lecteur de la rigueur de la démarche suivie ainsi que des résultats obtenus. Il s'inscrit dans un souci constant et élevé de transparence du processus d'acquisition. Il décrit les informations financières et techniques qui ont supporté ce processus ayant mené à la sélection d'un partenaire privé pour la réalisation du parachèvement de l'autoroute 25. Finalement, il explique comment la valeur ajoutée pour les fonds publics investis est établie et quantifiée.

L'analyse de la valeur ajoutée pour les fonds publics investis est une étape clé qui vise à s'assurer que le mode PPP offre la meilleure valeur pour la collectivité comparativement aux façons de faire conventionnelles. Cette analyse repose sur cinq grands principes directeurs, clairement exprimés dans la Politique-cadre sur les partenariats public-privé adoptée par le gouvernement en juin 2004. Ces principes sont les suivants : besoin justifié et confirmé, accent sur les résultats, projets financièrement abordables, meilleure valeur ajoutée pour les fonds publics investis, partage optimal des risques.

Il convient de rappeler que ce projet identifié par le MTQ comme prioritaire dans le cadre de son Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal possédait, à priori, les caractéristiques de base d'un partenariat public-privé (PPP)⁽¹⁾, à savoir :

- > 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 risques élevé;
- > 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, juin 2004, p. 2

3. DESCRIPTION DU PROJET

3.1 HISTORIQUE DE L'AUTOROUTE 25 ET PROBLÉMATIQUE ACTUELLE

La planification de l'autoroute 25 remonte au début des années 1970 dans le cadre d'un exercice de planification et de développement des grandes infrastructures autoroutières visant à desservir la métropole et à améliorer les liens avec ses régions périphériques. L'objectif de la construction de l'autoroute 25 est de permettre un accès rapide et efficace entre l'est de la métropole (Montréal et Laval) et la région de Lanaudière.

Le parachèvement de l'autoroute 25 constitue une intervention essentielle sur le réseau autoroutier compte tenu de la forte croissance économique et démographique qu'ont connue Laval, les régions des Laurentides et de Lanaudière ainsi que le pôle économique Anjou/Mercier.

3.2 PROBLÈMES DE CIRCULATION ENGENDRÉS PAR LA SITUATION ACTUELLE

L'absence d'un lien continu dans l'axe de l'A-25, entre Montréal et Laval, oblige les usagers à faire un détour de sept kilomètres par le pont Pie-IX ou de onze kilomètres par le pont Charles de Gaulle (A-40). Il en résulte un déversement important du trafic de transit sur l'autoroute Métropolitaine (A-40) et sur le réseau routier local ainsi qu'une détérioration de la qualité de vie des résidents de Montréal-Nord, d'Anjou et de Rivière-des-Prairies.

Deux tendances importantes et interdépendantes auront une incidence majeure sur la circulation entre Montréal et Laval. Il s'agit de la croissance démographique de la région métropolitaine et de l'augmentation du nombre de véhicules par ménage. Ces tendances augmenteront les déplacements dans l'axe nord-sud, dans les deux directions. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la région métropolitaine devrait connaître une croissance de 9 % de 2001 à 2026.

Dans une conjoncture où la capacité routière demeure inchangée, une pression supplémentaire importante sur le réseau autoroutier sera ressentie et se traduira inévitablement par une accentuation des problèmes de congestion et d'allongement des files d'attente, des coûts accrus pour le transport des marchandises (approvisionnement et livraison), des durées de parcours de plus en plus longues et une augmentation de la pollution de l'air.

3.3 LES OBJECTIFS DU PROJET

En réalisant ce projet, le ministère souhaite atteindre les objectifs suivants :

EN REGARD DES USAGERS DE L'AUTOROUTE

Diminuer la durée du parcours quotidien des usagers, réduire les coûts d'entretien et d'exploitation des véhicules grâce à des trajets plus courts, en distance et en temps.

SUR LE PLAN COLLECTIF

Réduire la pollution causée par les véhicules, favoriser le développement économique de l'est de Montréal et de Laval et maximiser les répercussions économiques pour le Québec générées par les dépenses de construction et d'exploitation de cette nouvelle infrastructure routière.

3.4 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

Le projet consiste à parachever la construction de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et l'échangeur A-440/A-25 à Laval, sur une distance de 7,2 kilomètres, dont un pont d'une longueur de 1,2 kilomètre.

L'autoroute possède quatre (4) voies rapides sur deux chaussées séparées, comportant des échangeurs et des ponts d'étagement. Le pont qui enjambera la rivière des Prairies comprend six (6) voies rapides et une piste multifonctionnelle pour permettre sa libre traversée par les piétons et les cyclistes. Le projet intègre des mesures préférentielles pour le transport collectif par l'aménagement de voies réservées aux autobus, à Laval et à Montréal.

Enfin, un système de péage entièrement électronique est prévu, dont le point de perception est situé du côté nord du pont. Le péage incombera aux usagers du pont.

Ce lien permettra au trafic de type pendulaire, de transit et de marchandises de recourir à l'autoroute 25 pour circuler dans la partie nord-est de la région métropolitaine. Les usagers qui désirent éviter l'autoroute Métropolitaine pourront ainsi, contourner le centre de l'agglomération par le nord-est.

3.5 PRINCIPALES ÉTUDES RÉALISÉES DANS LE CADRE DU PROJET

Diverses études ont contribué au développement du projet.
Un sommaire des deux principales études est présenté ci-dessous.

ACHALANDAGE ET REVENUS

Une étude a été réalisée pour le compte du MTQ afin d'estimer l'achalandage et les revenus de péage qui pourraient être générés par l'utilisation du pont. L'étude a démontré que la demande pour la nouvelle autoroute 25 est particulièrement importante pendant les périodes de pointe des jours ouvrables. Les évaluations d'achalandage et de revenus prévoient qu'après la période de démarrage, le débit de circulation quotidien moyen dans l'axe du projet serait d'environ 40 000 véhicules.

ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Le MTQ a réalisé une analyse avantages-coûts en appliquant la méthodologie qu'il utilise pour tous ses projets. Les résultats de cette étude démontrent que le projet de parachevement de l'autoroute 25 engendrera des avantages socio-économiques importants car ceux-ci sont nettement supérieurs au coût du projet. À la lumière de cette analyse, le ratio avantages-coûts est de 3,4.

RATIO AVANTAGES-COÛT

Le ratio avantage-coûts est obtenu en divisant les avantages économiques par les coûts. Les avantages sont constitués entre autres par les gains de temps lors des déplacements des usagers, de la réduction des coûts d'utilisation des véhicules et de la réduction de la pollution. Les coûts comprennent ceux liés à l'emprise, à la construction des ouvrages et à leur exploitation et entretien.

4. PROCESSUS DE SÉLECTION

À la lumière des études réalisées, le MTQ a conclu que la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 25 selon un mode PPP offrait plus d'avantages que sa réalisation en mode conventionnel. Il a été autorisé par le gouvernement à entamer le processus de sélection d'un partenaire privé et à réaliser le projet en mode PPP.

La stratégie menant à la sélection de la proposition et du partenaire privé comprenait plusieurs étapes conçues de manière à assurer une solide concurrence entre les entreprises et dans le but de réaliser le projet au plus bas coût tout en respectant les exigences du MTQ. La sélection de la meilleure proposition s'est faite, sous la surveillance d'un vérificateur indépendant du processus, en trois étapes principales : l'appel de qualification, l'appel de propositions et la finalisation de l'entente de partenariat.

ÉCHÉANCIER SOMMAIRE DU PROCESSUS DE SÉLECTION

LANCEMENT DE L'APPEL DE QUALIFICATION

Décembre 2005

Dépôt des candidatures

MARS 2006

Annonce des candidats qualifiés

MARS 2006

LANCEMENT DE L'APPEL DE PROPOSITIONS

Juillet 2006

Date de dépôt des propositions

MARS 2007

Annonce du choix du candidat sélectionné

JUIN 2007

FINALISATION DE L'ENTENTE DE PARTENARIAT ET CLÔTURE FINANCIÈRE

Septembre 2007

Mise en service prévue

2011

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⁽²⁾ en fonction de leurs compétences et de leur capacité sur les plans technique et financier. Suite à l'évaluation des candidatures, trois candidats ont été invités à passer à l'étape suivante du processus de sélection soit l'appel de propositions. Ces candidats étaient : Consortium Nouvelle Route, Concession A25 S.E.C. (Infras-Québec A25) et SNC-Lavalin.

Le rapport du vérificateur du processus a été rendu public le 22 mars 2006. Sommairement, ce rapport⁽³⁾ témoigne du déroulement équitable et transparent de l'appel de qualification.

⁽²⁾ Voir annexe 2 pour la composition du Comité de sélection

⁽³⁾ Rapport no 1 du vérificateur du processus, le 22 mars 2006, p. 19 www.mtq.gouv.qc.ca et 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. Après évaluation, les trois propositions ont été jugées à la fois recevables et conformes tant sur le plan commercial, technique que financier. Ces évaluations ont été réalisées sous l'égide du Comité de sélection conformément aux critères enchâssés dans le décret 659-2006. 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 disponibilité exigés. Il s'agit de la proposition déposée par Concession A25 S.E.C. (Infras-Québec A25).

Le processus suivi traduit la volonté du gouvernement de choisir la proposition la moins coûteuse qui satisfait aux critères de recevabilité et de conformité tout en favorisant la concurrence dans le processus de sélection.

Toujours dans le but d'assurer aux autorités gouvernementales, au public et aux candidats que le processus de sélection a suivi les principes d'équité et de transparence. À cet égard, le vérificateur du processus 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 l'évaluation des propositions a été publié le 13 juin 2007⁽⁴⁾.

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 la soumission de leur proposition, les candidats qualifiés ont été invités à soumettre 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 a été distribuée aux candidats qualifiés afin de refléter les modifications acceptées par le Ministre.

De plus, avec la soumission de leur proposition, chaque candidat 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 candidat sélectionné et de réduire considérablement le temps requis pour atteindre la clôture financière. Grâce à cette approche, la clôture financière a été atteinte en moins de 90 jours. Cette dernière étape s'est aussi déroulée sous la surveillance d'un vérificateur du processus ; son rapport final⁽⁵⁾ confirme que l'étape de la finalisation de l'entente de partenariat a été accomplie dans le respect des règles établies et que la totalité du processus de sélection a été équitable, impartiale et transparente.

(4) Rapport d'étape no 2 du vérificateur du processus de sélection, Évaluation des propositions, le 11 mai 2007, p. 19 www.mtq.gouv.qc.ca et www.ppp.gouv.qc.ca.

(5) Rapport final du vérificateur du processus de consultation et de sélection, le 18 septembre 2007, p. 15 www.mtq.gouv.qc.ca et www.ppp.gouv.qc.ca.

5. FAITS SAILLANTS DE L'ENTENTE DE PARTENARIAT

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

Les faits saillants de l'entente de partenariat, pour le parachèvement de l'autoroute 25, comprennent les éléments suivants :

- > La durée de l'entente est de 35 ans, soit 4 ans pour les activités de conception et de construction et 31 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 des activités, le Ministre verse au partenaire privé un montant total, selon les termes de l'entente, qui représente la somme :
 - i) du paiement de construction versé au partenaire privé correspondant à 80 M\$ en dollars courants payés à certaines étapes de la période de conception – construction;
 - ii) du paiement de disponibilité payable au partenaire privé à partir de la date de mise en service et calculé conformément aux dispositions de l'entente de partenariat, ce paiement est de 13,4 M\$ en dollars courants annuellement pour les 31 années d'exploitation;
 - iii) de remise liée au revenu de péage; un montant équivalent au revenu de péage que le partenaire privé perçoit pour le gouvernement. Ce montant est par ailleurs assujéti à une garantie de revenu ou, le cas échéant, à un partage des revenus de péage selon des seuils établis;
 - iv) de déductions de non-disponibilité qui sont liées à la disponibilité de l'infrastructure;
 - v) de déductions de non-performance; qui sont liées au non respect des exigences d'entretien – exploitation – réhabilitation de l'infrastructure;
 - vi) 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.

6. COMPARETEUR PUBLIC

Le comparateur public représente la réalisation du projet par le gouvernement selon une approche conventionnelle. Il vise l'atteinte des mêmes résultats et des mêmes exigences de performance que ceux qui sont exigés du partenaire privé. Afin de favoriser une juste comparaison des modes de réalisation, le comparateur public doit refléter l'approche de réalisation couramment utilisée par le MTQ et les méthodes de financement auxquelles le gouvernement a couramment recours pour le financement de tels projets.

Le comparateur public dans le cas présent a été développé initialement à l'automne 2005 dans le cadre de la préparation du dossier d'affaires initial et mis à jour en mars 2007. Cette dernière mise à jour du comparateur public a été complétée avant le dépôt des propositions le 30 mars 2007.

L'entente de partenariat prévoit un transfert de risques du MTQ au secteur privé. La proposition de Concession A25 S.E.C. reflète donc les coûts associés aux risques que l'on prévoit transférer au secteur privé. De façon similaire, le comparateur public doit prendre en considération les coûts associés aux risques que le MTQ conservera s'il réalise le projet lui-même.

L'annexe 1 fait état des responsabilités et des risques que le MTQ a transféré à Concession A25 S.E.C. Ces risques seraient conservés par le gouvernement dans le cadre d'une réalisation en mode conventionnel.

Aux fins de la quantification des risques, seuls les risques dont l'incidence monétaire est importante et pour lesquels la probabilité de matérialisation est élevée ont été retenus. Les risques dont le gouvernement conserve la responsabilité, peu importe le mode de réalisation, ne font pas l'objet d'une quantification puisqu'ils n'ont pas d'incidence sur la prise de décision. Dans le cadre de ce projet, les risques les plus onéreux sont les risques de dépassement de coûts et les risques liés aux revenus de péage.

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

1. LES DÉBOURSÉS DU GOUVERNEMENT :

- a. Les coûts de réalisation des composantes du projet (coûts de conception-construction et coûts d'EER, y compris l'exploitation du système de péage).

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 transférer au partenaire privé (dans une réalisation en PPP), mais qui sont pris en charge par le MTQ dans une réalisation conventionnelle;
- c. La valeur résiduelle des éléments d'actif.

La valeur temporelle de l'argent est prise en compte en actualisant à un taux de 6,5 % les flux monétaires dégagés pour les éléments mentionnés ci-dessus, pour ainsi les exprimer en un montant unique en date du 1^{er} juillet 2007.

Comme le montre le tableau (page 14), le coût net de la réalisation des composantes du projet selon un mode conventionnel est estimé à 369,2 millions de dollars en valeur actuelle en date du 1^{er} juillet 2007. Ce résultat sera repris dans l'analyse de la valeur présentée à la section 8.

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 25.

La quantification des risques a été réalisée par un groupe de travail comportant des experts du secteur public et des conseillers externes. Après avoir défini les risques, le groupe de travail a déterminé leur probabilité de matérialisation et leur incidence monétaire potentielle. La quantification de chacun des risques est le résultat de la multiplication de la probabilité de matérialisation par l'incidence monétaire.

COMPARATEUR PUBLIC

VALEUR ACTUELLE AU 1^{er} JUILLET 2007
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Coût du projet sur 35 ans	483,6
Revenus de péage	(198,2)
Quantification des risques	
Risques de dépassement de coûts	68,7
Risques liés aux revenus de péage	85,7
Autres risques	11,1
	165,5
Coûts nets de réalisation	450,9
Valeur résiduelle	(81,7)
Coût net de réalisation du projet	369,2

VALEUR RÉSIDUELLE

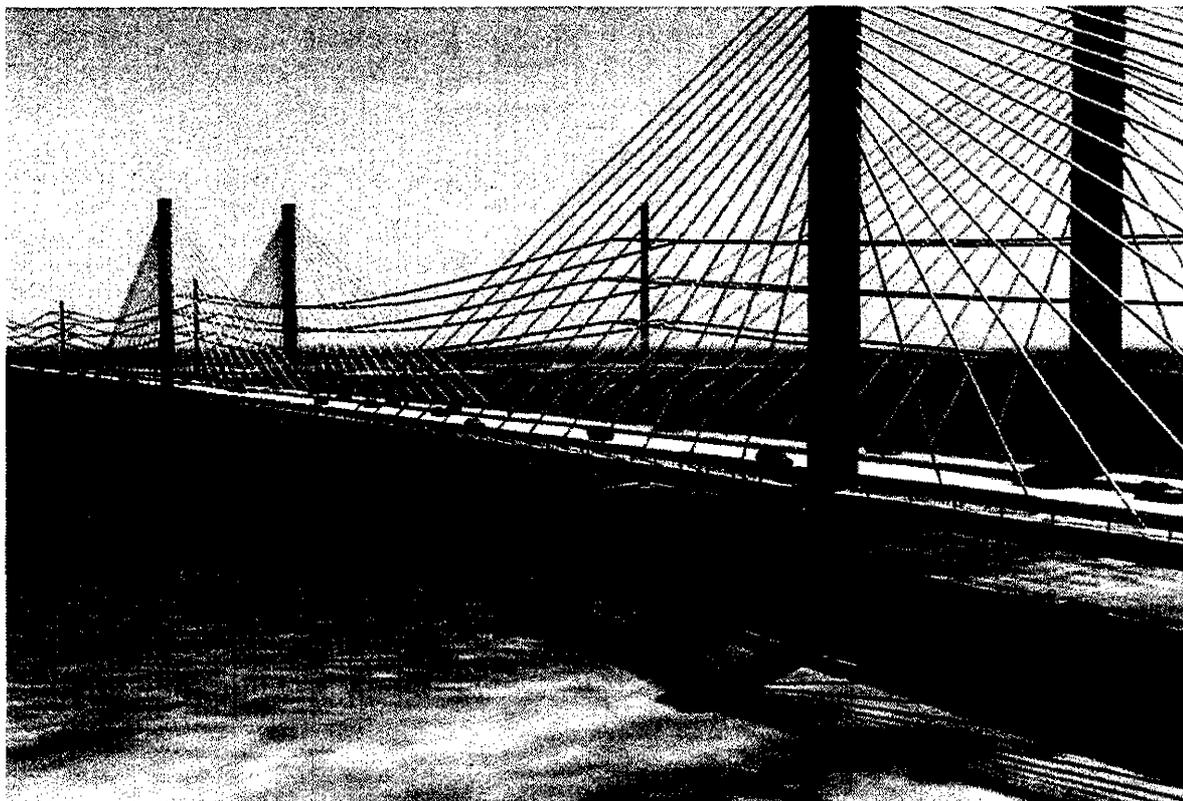
À la fin de la période de l'entente de partenariat, les infrastructures de parachèvement de l'autoroute 25 n'auront pas encore atteint leur durée de vie utile. Une valeur (dite résiduelle) sera attribuée. Cette valeur est entre autres fonction de la valeur du terrain, de la dépréciation des infrastructures, et de l'état de celles-ci selon les travaux qui auront été effectués.

7. PROJET DU PARTENAIRE PRIVÉ

La présente section traite de la proposition du partenaire privé. Elle permet de mettre en lumière, le coût pour le gouvernement de la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 25 par Concession A25 S.E.C.

7.1 FAITS SAILLANTS DE LA PROPOSITION TECHNIQUE DU PARTENAIRE PRIVÉ

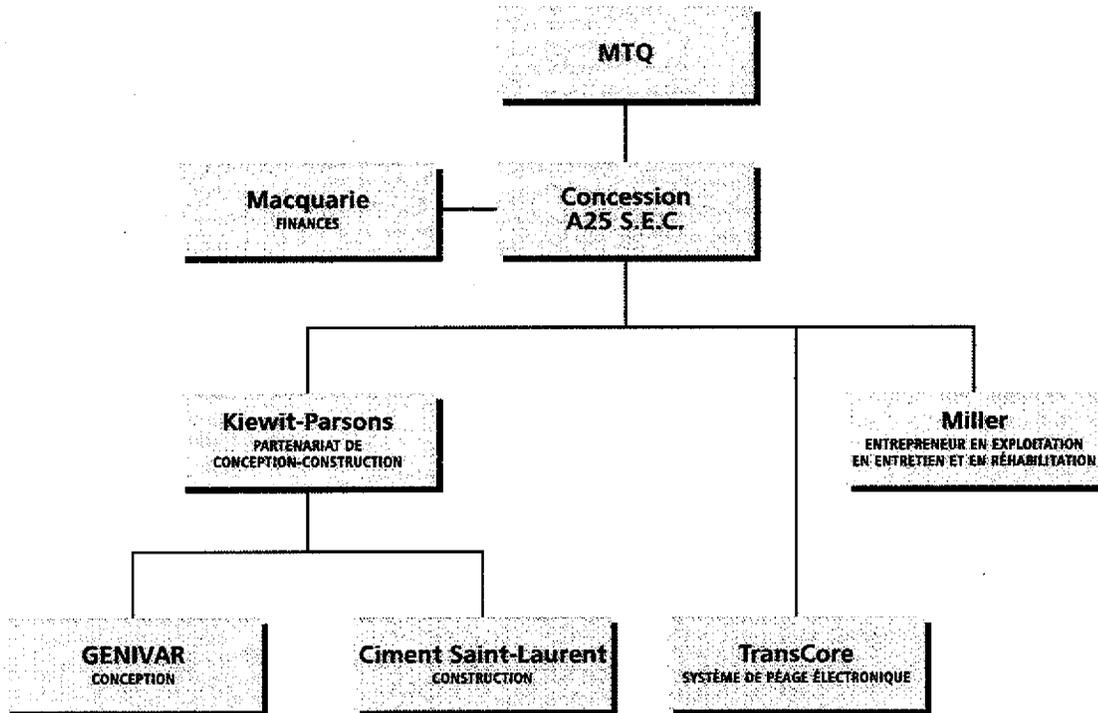
Le concept du pont consiste en des travées haubanées pour les trois portées principales. Un système à deux pylônes est utilisé avec deux lignes de haubans.



Ce projet sera doté d'un système de péage entièrement électronique. Les usagers n'auront pas à s'arrêter ni même à réduire leur vitesse lors du passage au point de perception. La technologie retenue en ce qui a trait au transpondeur électronique pouvant être installé dans les véhicules ne nécessite aucune source d'alimentation électrique.

7.2 STRUCTURE COMMERCIALE

Pour la réalisation du Partenariat, Concession A25 S.E.C. a élaboré la structure commerciale suivante :



SOURCE : CONCESSION A25 S.E.C.

À l'instar des projets PPP récents réalisés au Canada, on a ici recours à une société en commandite pour jouer le rôle de partenaire privé. Le choix d'une telle structure est généralement motivé par la recherche d'une optimisation fiscale puisque, dans une société en commandite, ce sont les commanditaires qui sont assujettis à l'impôt sur le revenu découlant de la réalisation du projet.

Concession A25 S.E.C. a signé trois contrats principaux : le contrat de conception-construction de l'infrastructure, le contrat d'EER de l'infrastructure et le contrat pour le système électronique de péage.

7.4 COÛT DE LA PROPOSITION DE CONCESSION A25 S.E.C.

Les éléments suivants sont pris en compte pour établir le coût de la proposition de Concession A25 S.E.C. :

1. Les déboursés du gouvernement;
2. Les coûts de suivi de l'entente de partenariat engagés par le MTQ;
3. La valeur résiduelle des actifs.

Tout comme pour le comparateur public, la valeur temporelle de l'argent est prise en compte en actualisant à un taux de 6,5 % les flux monétaires dégagés pour les éléments mentionnés ci-dessus, pour ainsi les exprimer en un montant unique en date du 1^{er} juillet 2007.

En considérant l'approche et les hypothèses décrites précédemment, le coût net de réalisation du projet en PPP s'élève à 143,1 millions de dollars (en valeur actuelle au 1^{er} juillet 2007).

COÛT TOTAL POUR LE GOUVERNEMENT DE LA PROPOSITION DU PARTENAIRE PRIVÉ

VALEUR ACTUELLE AU 1^{er} JUILLET 2007
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Versements au partenaire privé	
Paiements de construction	64,7
Paiements de disponibilité	141,9
Coûts de suivi de l'entente	19,4
Coûts de réalisation	226,0
Valeur résiduelle	(82,9)
Coût net de réalisation du projet en PPP	143,1

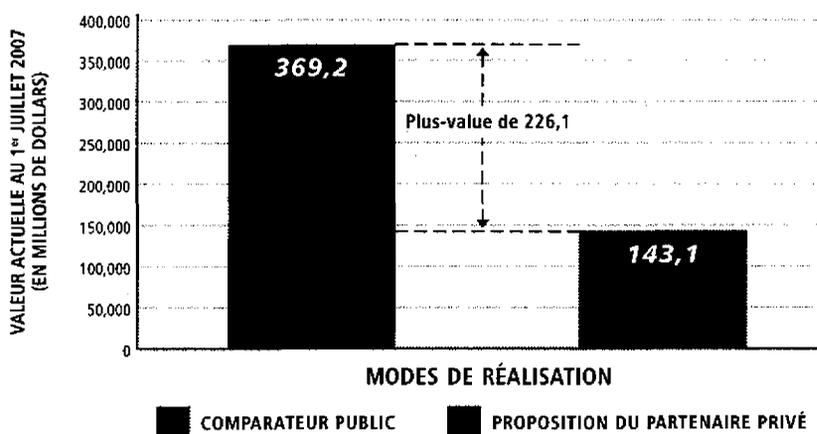
8. ANALYSE DE LA VALEUR AJOUTÉE POUR LES FONDS INVESTIS

L'analyse de la valeur ajoutée pour les fonds publics investis a pour objet de comparer la proposition de Concession A25 S.E.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.

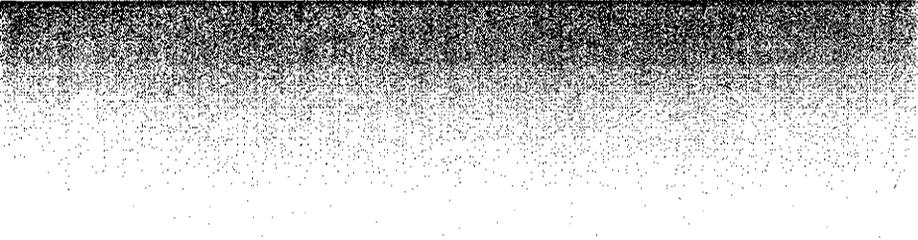
COMPARAISON QUANTITATIVE

Le processus de sélection a été élaboré afin de tenir compte de l'importance du coût 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 : PPP ou conventionnel.



Cette figure montre que la réalisation du projet selon un mode PPP permet de réduire le coût total du projet de 226,1 millions de dollars.



COMPARAISON QUALITATIVE

Le recours à Concession A25 S.E.C. pour la réalisation du projet en PPP offre les avantages qualitatifs suivants :

- > Il permet au MTQ de se concentrer sur son rôle de surveillance, laissant la prestation du service à Concession A25 S.E.C. Ceci facilite l'intervention du ministère en cas de non-respect des exigences de performance;
- > Le financement du projet par Concession A25 S.E.C. amène la participation de bailleurs de fonds de calibre international. Or, ces bailleurs de fonds surveilleront de près le déroulement des travaux de conception-construction ainsi que l'exploitation du projet afin de protéger leur investissement;
- > La réalisation du projet en faisant appel au mode PPP permet de devancer sa mise en service de deux ans par rapport au mode conventionnel. La mise en service, deux ans plus tôt, de l'infrastructure représente pour la collectivité des avantages socio-économiques importants;
- > Dans l'analyse du comparateur public, le calendrier de construction retenu par les conseillers techniques du gouvernement prévoit que le parachèvement de l'autoroute 25 serait complété en six ans. Or, l'expérience nous démontre qu'il est possible que le délai soit plus long. Selon les expériences des dernières années, la construction du projet pourrait vraisemblablement s'étaler sur plus d'années que prévues en fonction des budgets alloués annuellement;
- > En mode PPP, l'entretien et la réhabilitation de l'autoroute sont prévus selon les termes de l'entente de partenariat. En mode conventionnel, l'entretien et la réhabilitation se font selon la disponibilité budgétaire du ministère.
- > Les modalités de la remise liée au revenu de péage décrites à l'entente de partenariat prévoient le partage en parts égales entre Concession A25 S.E.C. et le gouvernement de tout revenu qui excède le seuil de partage soit les revenus de péages excédant 120 % des prévisions du conseiller en achalandage et en revenus du gouvernement;
- > Le coût pour le gouvernement de la proposition de Concession A25 S.E.C. n'a pas été réduit des taxes et impôts que les commanditaires de la société en commandite verseront au gouvernement. Tout impôt et toute taxe ainsi perçu par le gouvernement réduit le coût de réalisation du projet.

9. CONCLUSION

La réalisation du parachèvement de l'autoroute 25 en PPP permet tant au gouvernement qu'aux citoyens d'obtenir une meilleure valeur ajoutée pour les fonds publics investis. En effet, sa réalisation par Concession A25 S.E.C. se traduit par une économie estimée à 226,1 millions de dollars en valeur actuelle au 1^{er} juillet 2007.

Au-delà des économies, la réalisation en mode PPP permet de mettre à la disposition des usagers, une infrastructure de qualité dans un délai réduit de deux ans. De plus, le parachèvement de l'autoroute 25 engendrera des avantages socio-économiques importants pour la grande région métropolitaine et le Québec. Ces bénéfices se traduiront pour les usagers de la route par une réduction du temps de déplacement ainsi qu'une diminution des coûts d'entretien et d'exploitation des véhicules. Sur le plan collectif, ils se refléteront entre autres, sur le développement économique de l'est de Montréal et de Laval et par une baisse de la pollution causée par les véhicules.

De plus, la réalisation du projet en mode PPP permettra un transfert important de risques à Concession A25 S.E.C., risques qui seraient autrement pris en charge par le gouvernement. Ces risques étant principalement les risques de dépassement de coûts de construction et d'entretien et de délai dans le calendrier de réalisation, de même que les risques associés aux revenus de péages.

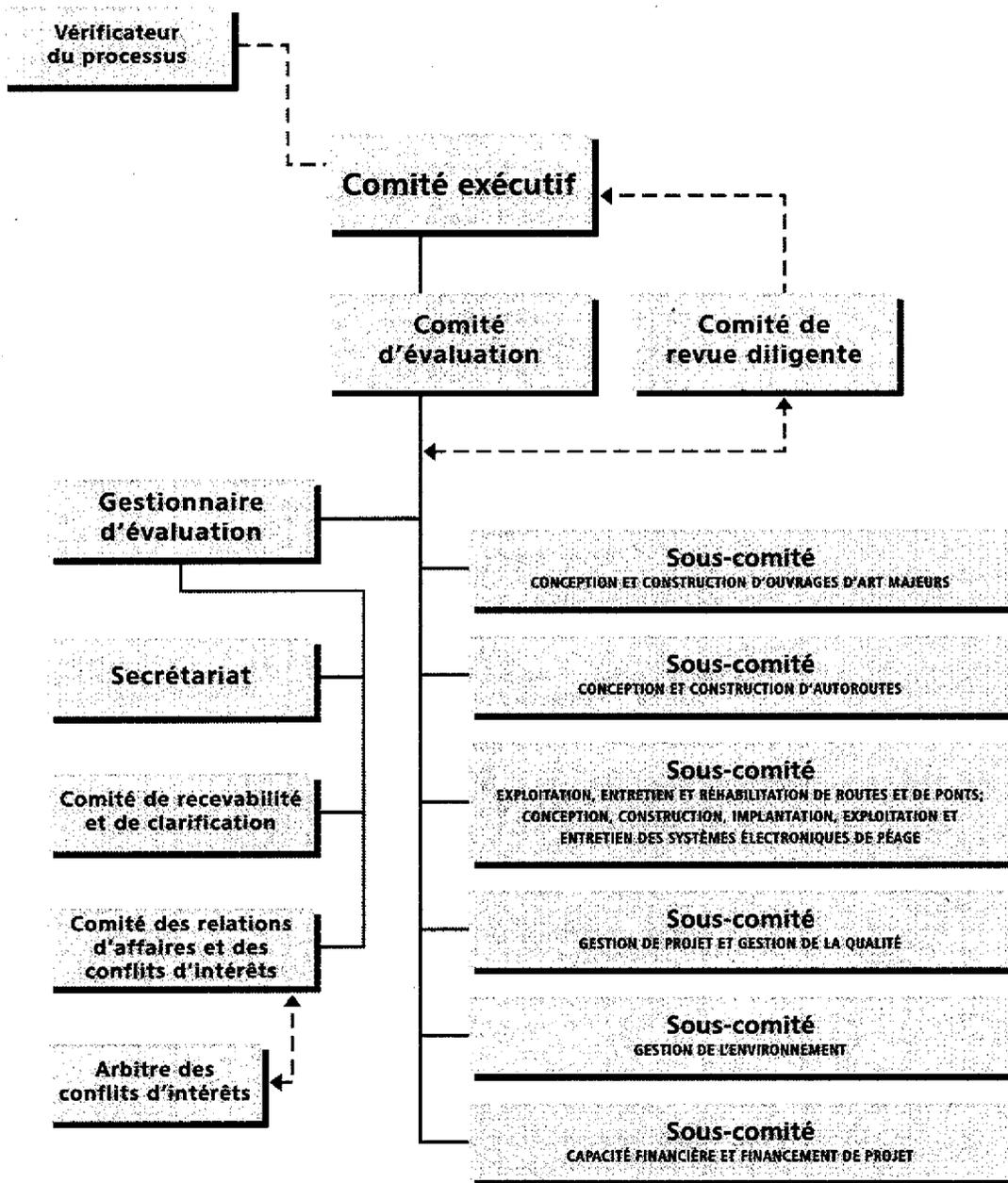
Ainsi le partenariat public-privé représente, après analyse rigoureuse, la solution offrant le plus de bénéfices tant pour l'État que pour la collectivité, y compris pour les futurs usagers du parachèvement de l'autoroute 25.



ANNEXE 1 — PRINCIPAUX RISQUES ET RESPONSABILITÉS

PRINCIPAUX RISQUES ET RESPONSABILITÉS	RISQUES ET RESPONSABILITÉS ATTRIBUÉS AU	
	PARTENAIRE PRIVÉ	MINISTRE
OBTENTION DES PERMIS ET AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTAUX		
Certificat d'autorisation de réalisation		•
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> (L.R.Q., c. A-19.1)		•
Autres permis, autorisations et permissions de voirie	•	•
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> (L.R.Q., c. S-2.1)	•	
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'entretien, exploitation et réhabilitation des ouvrages sous la responsabilité du partenaire privé	•	
Risques géotechniques	•	
Acquisition et propriété de l'emprise		•
FINANCEMENT ET CONDITIONS DE FINANCEMENT		
Risque d'inflation durant la période de construction et d'exploitation	•	
Risque de fluctuation du taux d'intérêt à compter de la date de la clôture financière	•	
Partage du bénéfice de refinancement	•	•
ENTRETIEN, EXPLOITATION ET RÉHABILITATION DES OUVRAGES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU PARTENAIRE PRIVÉ		
Entretien, exploitation et réhabilitation des ouvrages sous la responsabilité du partenaire privé et du système de péage électronique	•	
Condition des actifs à la fin de l'entente de partenariat	•	
PÉAGE		
Établissement du péage	•	
Perception des péages et charges accessoires	•	•
Risques de revenus de péage	•	•

ANNEXE 2 — STRUCTURE DU COMITÉ DE SÉLECTION



ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

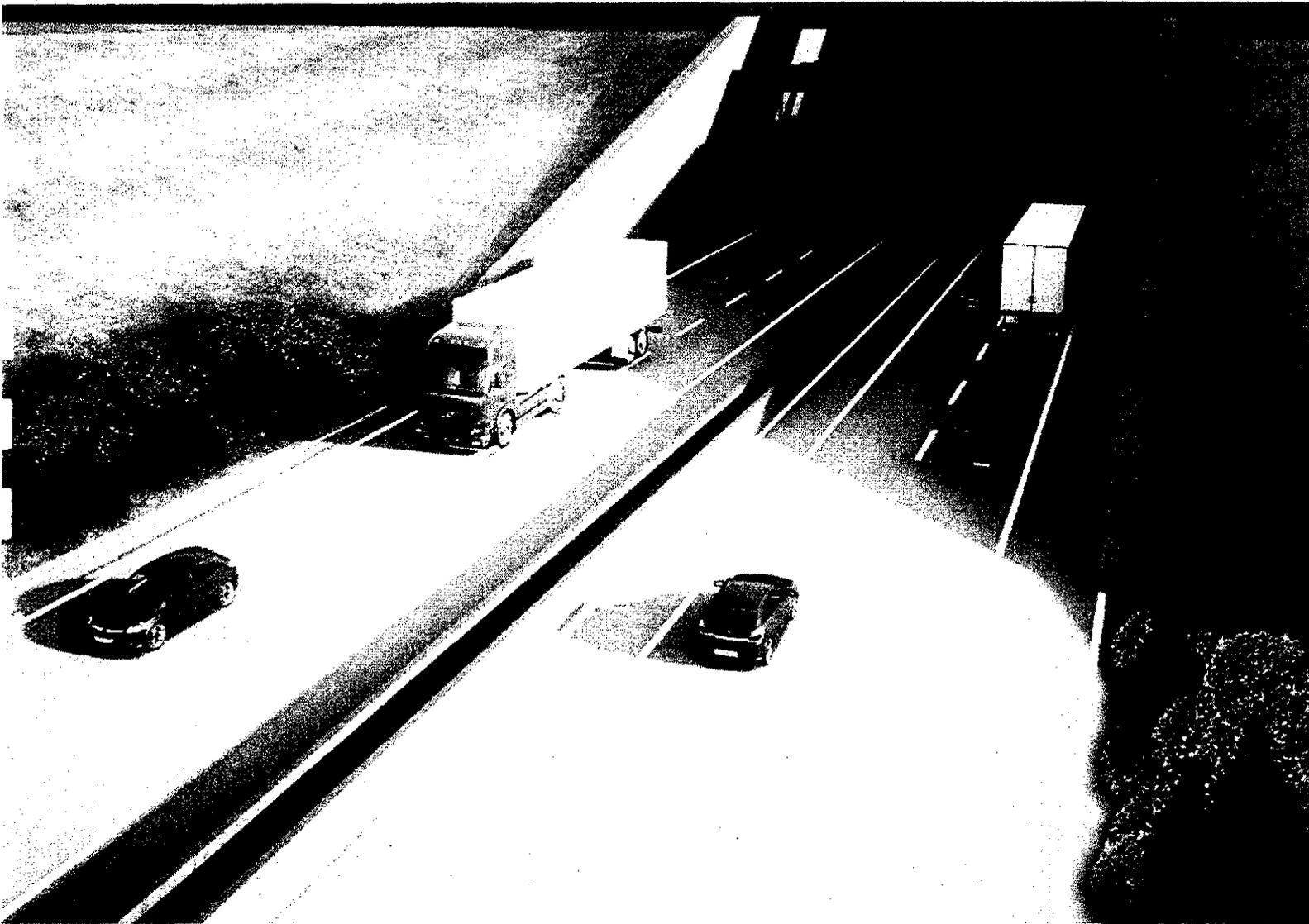
DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 43

Le 5 novembre 2008 le ministère des Transports et l'Agence des PPP annonçaient que le mode de réalisation PPP pour le parachèvement de l'autoroute 30 permettait un coût de réalisation moins élevé de 751,0 millions de dollars en valeur actuelle au 1er juillet 2008 pour l'ensemble des activités de conception, construction, financement, entretien, exploitation et réhabilitation pour toute la durée de l'entente de partenariat. Exposer, chiffres à l'appui, les éléments du comparateur public qui permettent de conclure à une telle économie en incluant notamment la comparaison des coûts de financement, les contingences prévues pour chacun des mode de réalisation ainsi que les revenus prévus provenant de la tarification à l'usagé.

VOIR ANNEXE

RAPPORT DE L'ANALYSE DE LA VALEUR AJOUTÉE

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.

Veillez agréer, madame, monsieur, nos sincères salutations.

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

KPMG 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".

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

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.

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

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

SOMMAIRE EXÉCUTIF

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.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

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.



OBJECTIFS DU RAPPORT

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. Témoignant 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

DESCRIPTION DU PROJET

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).

DESCRIPTION DU PROJET

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.

DESCRIPTION DU PROJET

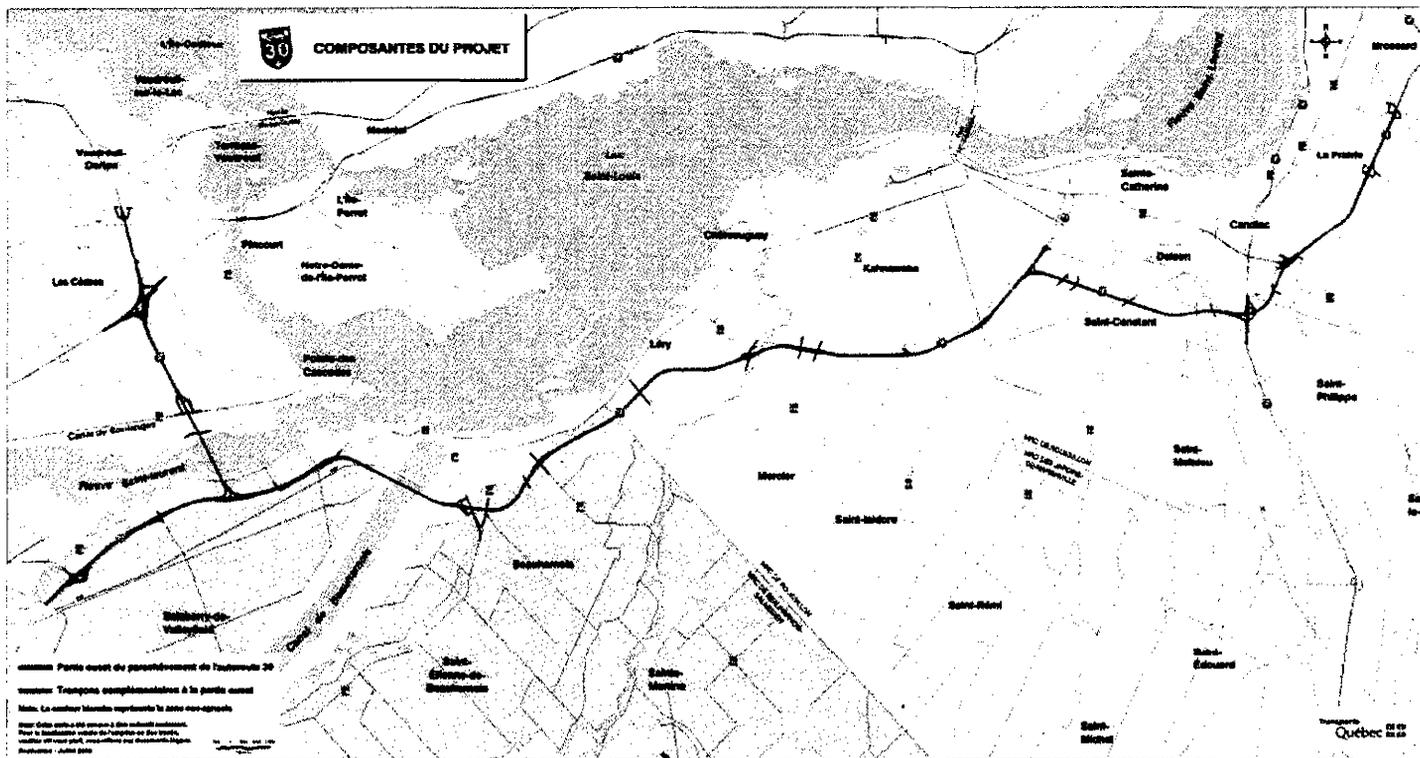
3.4 COMPOSANTES DU PROJET

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.

DESCRIPTION DU PROJET

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.

PROCESSUS DE SÉLECTION

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

PROCESSUS DE SÉLECTION

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

FAITS SAILLANTS DE L'ENTENTE DE PARTENARIAT

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.

COMPARATEUR PUBLIC

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

COMPARATEUR PUBLIC

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

<i>Coût du projet sur 35 ans</i>	1 647,5
<i>Revenus nets de péage</i>	(20,8)
<i>Quantification des risques</i>	
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
<i>Compensation pour les trois candidats invités non retenus</i>	6,0
<i>Coûts de réalisation</i>	2 424,4
<i>Valeur résiduelle</i>	(134,6)
<i>Coûts nets de réalisation du projet</i>	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.

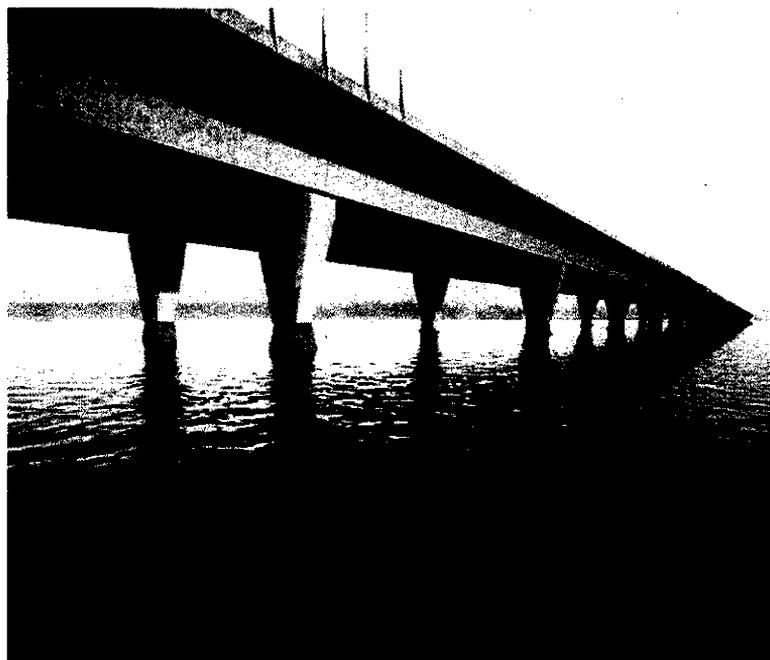
PROJET DU PARTENAIRE PRIVÉ

7.1 FAITS SAILLANTS DU VOLET TECHNIQUE DE LA PROPOSITION

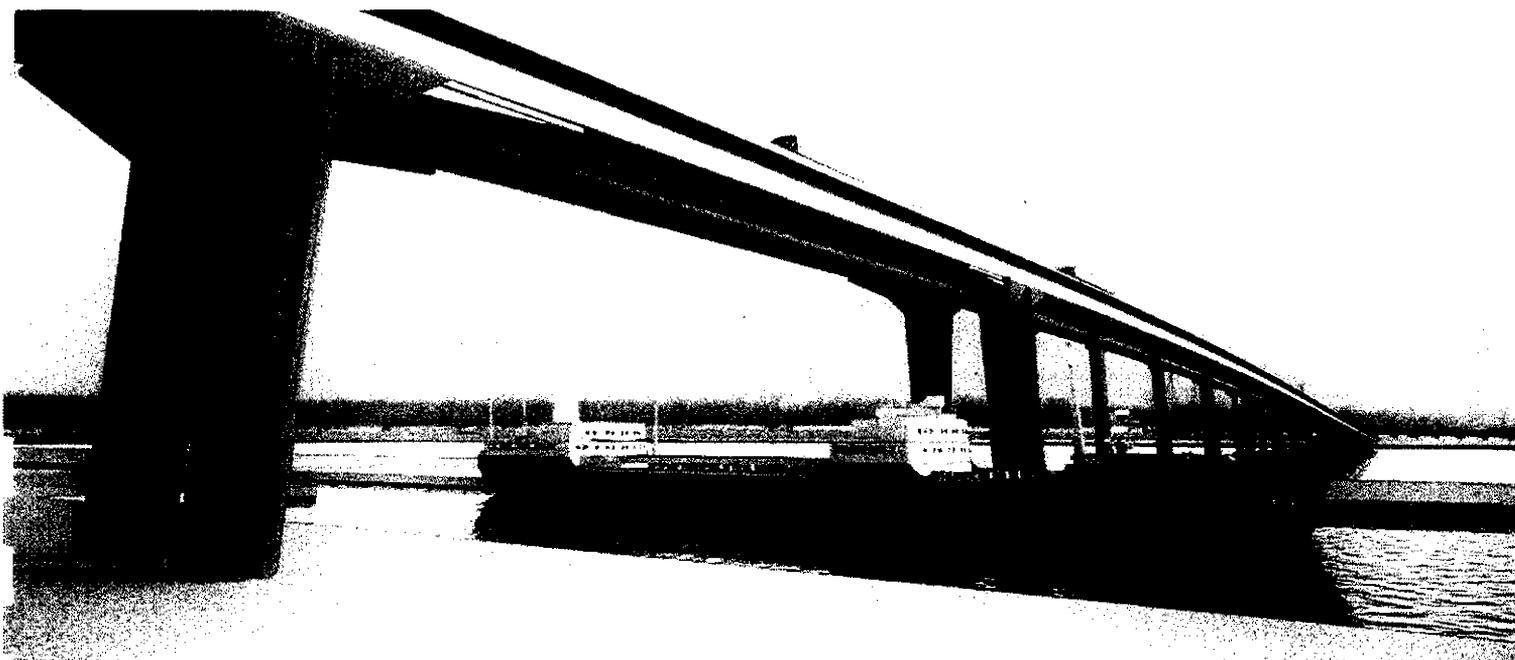
Le volet technique de la proposition explique comment le partenaire privé entend répondre aux exigences techniques formulées par le ministère des Transports. À titre d'exemple, il s'agit d'exigences relatives à la conception et à la construction des chaussées et des ponts, d'exigences en matière d'environnement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

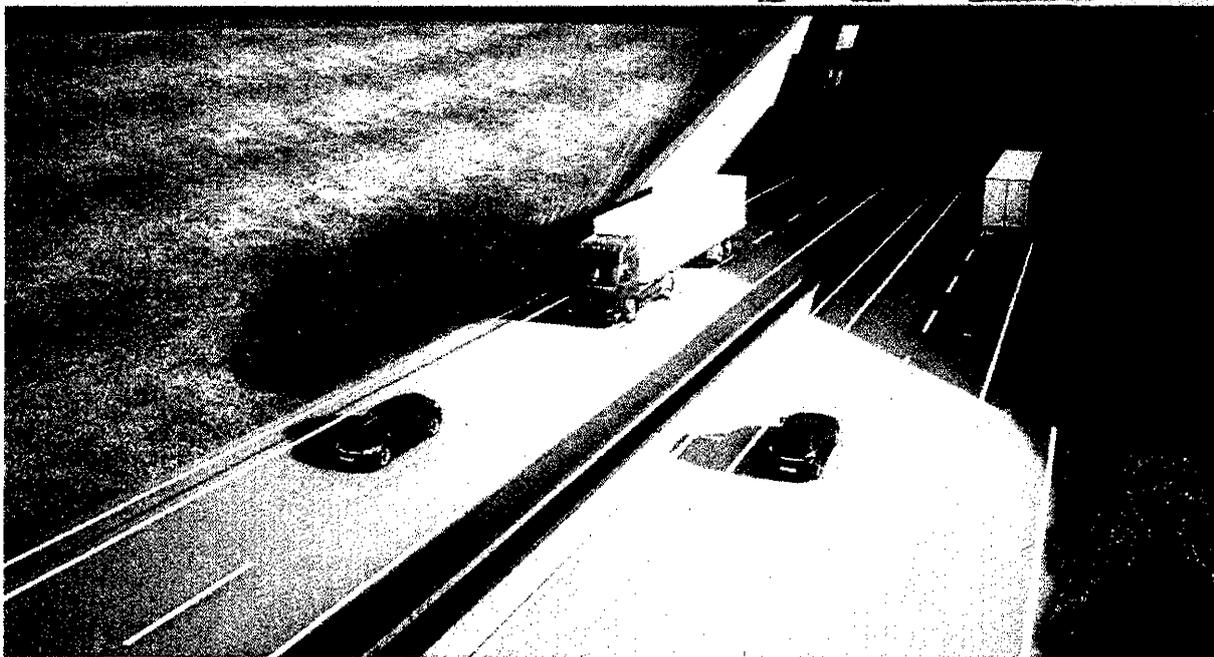


PONT AU-DESSUS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
ET DU CANAL DE BEAUHARNOIS

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.

PROJET DU PARTENAIRE PRIVÉ

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.

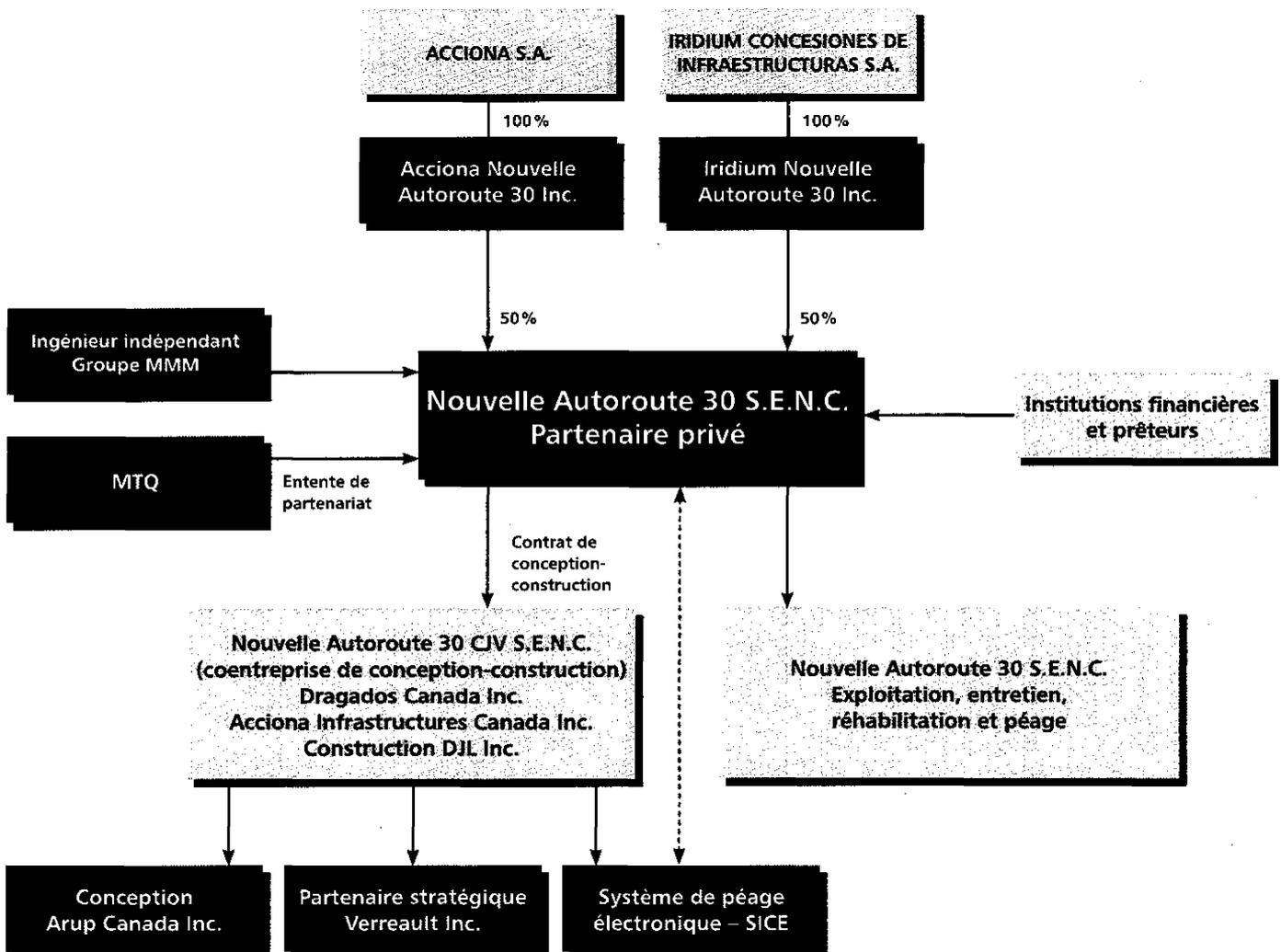


TUNNEL COURT SOUS LE CANAL DE SOULANGES

PROJET DU PARTENAIRE PRIVÉ

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 :



PROJET DU PARTENAIRE PRIVÉ

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)

<i>Versements au partenaire privé</i>	1 523,0
<i>Quantification des risques retenus par le MTQ</i>	
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
<i>Coûts de réalisation</i>	1 685,5
<i>Valeur résiduelle</i>	(146,7)
<i>Coûts nets de réalisation du projet en PPP</i>	1 538,8

ANALYSE COMPARATIVE

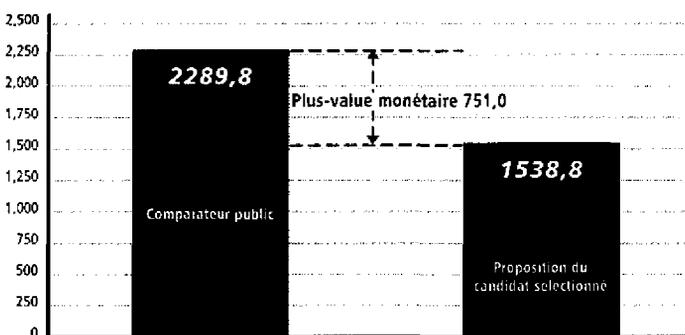
L'analyse de la valeur ajoutée pour les fonds publics investis a pour objet de comparer la proposition de Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C. au comparateur public afin de quantifier les avantages du mode de réalisation PPP par rapport au mode de réalisation conventionnel. Bien que la comparaison entre les 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



MODES DE RÉALISATION

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.

CONCLUSION

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.



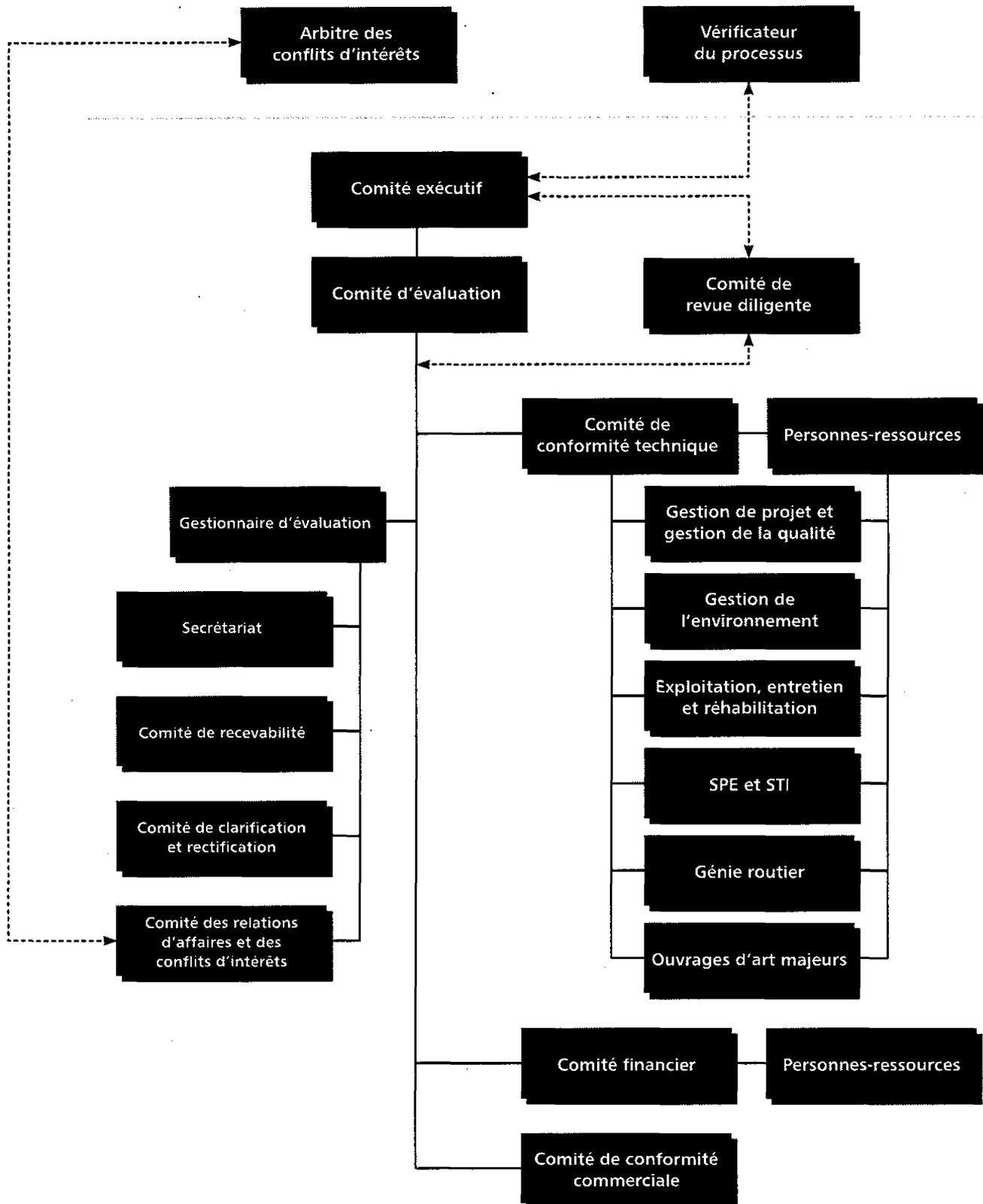
ANNEXE

1

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



ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 44

DEPUIS LA MISE EN PLACE DE L'AGENCE, ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOYÉS EN ETC, VENTILATION PAR ANNÉE ET PAR TYPE D'EMPLOI.

2005-2006

Cadres :	9
Professionnels :	2
Soutien administratif :	5
Total :	16

2008-2009

Cadres :	22
Professionnels :	4
Soutien administratif :	18
Total :	44

2006-2007

Cadres :	13
Professionnels :	5
Soutien administratif :	12
Total :	30

2007-2008

Cadres :	17
Professionnels :	7
Soutien administratif :	14
Total :	38

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DÉMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 45

DEPUIS LA MISE EN PLACE DE L'AGENCE, ÉVOLUTION DE LA MASSE SALARIALE DE L'AGENCE, VENTILATION PAR ANNÉE ET PAR TYPE D'EMPLOI.

2005-2006

Cadres :	1 019 695 \$
Professionnels :	128 580 \$
Soutien administratif :	143 332 \$
Total :	1 291 607 \$

2008-2009

Cadres :	3 405 354,00 \$
Professionnels :	352 525,00 \$
Soutien administratif :	1 002 844,00 \$
Total :	4 760 723,00 \$

2006-2007

Cadres :	2 055 848 \$
Professionnels :	452 900 \$
Soutien administratif :	555 999 \$
Total :	3 064 747 \$

2007-2008

Cadres :	2 708 894 \$
Professionnels :	533 114 \$
Soutien administratif :	716 034 \$
Total :	3 958 042 \$

*Il est à noter que la dépense de salaire est sujet à être régularisée à la fin de l'exercice financier.

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 46

Liste de tous les contrats octroyés sans appel d'offres par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le motif de la dérogation (pour les contrats de plus de 25 000\$), le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

NOM DU PROFESSIONNEL OU DE LA FIRME	MANDAT	MOTIF DE DÉROGATION ¹	MONTANT DU CONTRAT	DATE D'OCTROI
Allen Gottheil enr.	Traduction de documents du français vers l'anglais	-	99 000 \$	6 octobre 2008
Alpha Traduction et Interprétation Inc.	Révision linguistique de l'appel de propositions - CHSLD	-	1 220,76 \$	29 mai 2008
André Dumais	Vérificateur substitut du processus de sélection – OSM	-	10 000 \$	2 avril 2008
André Dumais	Vérificateur du processus de sélection - CUSM Autorisation du Conseil du trésor	<i>Art. 14 Règlement d'approvisionnement, de construction et de services</i>	150 000 \$	1 ^{er} juillet 2008
Blouin, Julien, Potvin comptables agréés, S.E.N.C.	Contrat en comptabilité	-	5 000 \$	6 juillet 2008
Blouin, Julien, Potvin, comptables agréés, S.E.N.C.	Contrat en comptabilité Avenant	-	5 000 \$	22 septembre 2008
Carla Gosselin	Technicienne administrative	-	4 000 \$	1 ^{er} avril 2008
Coach & Solutions Inc.	Services additionnels de vérificateur du processus de sélection - CHUM	-	35 000 \$	23 mars 2009

¹ La Loi sur les contrats des organismes publics, L.R.Q., chapitre C-65.1, est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2008 et a haussé le seuil des appels d'offres à 100 000 \$ pour les contrats de services.

² La Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec, L.R.Q., chapitre A-7.002, art.11

³ Coût

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 46

Liste de tous les contrats octroyés sans appel d'offres par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le motif de la dérogation (pour les contrats de plus de 25 000\$), le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité - CHSLD Avenant, appel d'offres public initial Autorisation du Conseil du trésor	Art. 14 Règlement d'approvisionnement, de construction et de services	186 000 \$	1 ^{er} avril 2008
Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseillers en processus PPP, finance et fiscalité- CHSLD Avenant, appel d'offres public initial	Art. 17 Loi sur les contrats des organismes publics	104 630 \$	1 ^{er} décembre 2008
Conseillers en gestion Mercer Limitée	Étude sur la rémunération et avantages sociaux du personnel cadre	-	25 000 \$	1 ^{er} avril 2008
Fasken Martineau DuMoulin s.e.n.c.r.l., s.r.l.	Conseiller juridique - Achat de 3x66 places d'hébergement et de soins de longue durée	Art. 35 Règlement sur les contrats de services	247 500 \$	9 février 2009
Fraser Milner Casgrain s.e.n.c.r.l.	Conseiller stratégique au niveau financier - CHUs Avenant	-	99 000 \$	1 ^{er} novembre 2008
Fraser Milner Casgrain s.e.n.c.r.l.	Conseiller en services juridiques et en fiscalité - CHUs Avenant	-	59 037, 48 \$ ³	1 ^{er} mai 2008

¹ La Loi sur les contrats des organismes publics, L.R.Q., chapitre C-65.1, est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2008 et a haussé le seuil des appels d'offres à 100 000 \$ pour les contrats de services.

² La Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec, L.R.Q., chapitre A-7.002, art. 11

³ Coût

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 46

Liste de tous les contrats octroyés sans appel d'offres par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le motif de la dérogation (pour les contrats de plus de 25 000\$), le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

Lajeunesse Communication Marketing inc.	Conseiller en communication graphique Avenant	-	24 500 \$	25 septembre 2008
Marc Dea	Chauffeur du conseil d'administration	-	7 000 \$	8 novembre 2008
M ^e Jean-Pierre Gignac	Vérificateur du processus de sélection - L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ Autorisation du Conseil du trésor	Art. 14 Règlement d'approvisionnement, de construction et de services	150 000 \$	15 septembre 2008
M ^e Pierre Mondor	Vérificateur du processus de sélection CHUM Autorisation du Conseil du trésor	Art. 14 Règlement d'approvisionnement, de construction et de services	150 000 \$	28 septembre 2008
Michael Shea	Formateur cours d'anglais	-	7 000 \$	4 février 2009
P3 Experts-Conseils inc.	Travaux additionnels - Vérificateur du processus de sélection – Aires de services	-	4 600 \$	30 avril 2008
Partnerships British Columbia Inc.	Service de transfert d'information	Art.11 Loi sur l'Agence ²	108 118,76 \$	5 mai 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Réalisation d'un sondage de marché - L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ	-	24 500 \$	4 avril 2008

¹ La Loi sur les contrats des organismes publics, L.R.Q., chapitre C-65.1, est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2008 et a haussé le seuil des appels d'offres à 100 000 \$ pour les contrats de services.

² La Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec, L.R.Q., chapitre A-7.002, art.11

³ Coût

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 46

Liste de tous les contrats octroyés sans appel d'offres par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le motif de la dérogation (pour les contrats de plus de 25 000\$), le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité – OSM Avenant, appel d'offres public initial Autorisation du Conseil du trésor	Art. 14 Règlement d'approvisionnement, de construction et de services	520 000 \$	23 juin 2008
RBC Marché des capitaux	Services financiers et bancaires - CHUs	Art. 37 Règlement sur les contrats de services	Tarifs applicables aux services financiers et bancaires	11 mars 2009
SpencerStuart	Firme recrutement cadres supérieurs	-	55 000 \$	3 décembre 2008
Trigonix	Numérisation des documents - Autoroute 25	-	4 000 \$	30 mars 2009

¹ La Loi sur les contrats des organismes publics, L.R.Q., chapitre C-65.1, est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2008 et a haussé le seuil des appels d'offres à 100 000 \$ pour les contrats de services.

² La Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec, L.R.Q., chapitre A-7.002, art.11

³ Coût

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 47

Liste de tous les contrats de services professionnels octroyés par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le mode d'octroi, le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

NOM DU PROFESSIONNEL OU DE LA FIRME	MANDAT ET MODE D'OCTROI	Montant du contrat	Date d'octroi
Alien Gottheil enr.	Traduction de documents du français vers l'anglais Gré à gré	99 000 \$	6 octobre 2008
Alpha Traduction et Interprétation Inc.	Révision linguistique de l'appel de propositions - CHSLD Gré à gré	1 220,76 \$	29 mai 2008
André Dumais	Vérificateur substitut du processus de sélection – OSM Gré à gré	10 000 \$	2 avril 2008
André Dumais	Vérificateur de processus de sélection - CUSM Autorisation du Conseil du trésor Gré à gré	150 000 \$	1 ^{er} juillet 2008
Coach & Solutions Inc.	Services additionnels de vérificateur du processus de sélection - CHUM Gré à gré	35 000 \$	23 mars 2009

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC
 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 47			
Liste de tous les contrats de services professionnels octroyés par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le mode d'octroi, le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.			
Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité- CHSLD Avenant, appel d'offres public initial Autorisation du Conseil du trésor	186 000 \$	1 ^{er} avril 2008
Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseillers en processus PPP, finance et fiscalité- CHSLD Avenant, appel d'offres public initial	104 630 \$	1 ^{er} septembre 2008
Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité, dossier d'affaires - PEPS Appel d'offres public	148 890 \$	2 février 2009
Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité - CHUSJ Appel d'offres public	2 098 090 \$	2 février 2009
Conseillers en gestion Mercer Limitée	Étude sur la rémunération et avantages sociaux du personnel cadre Gré à gré	25 000 \$	1 ^{er} avril 2008

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC
 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 47			
Liste de tous les contrats de services professionnels octroyés par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le mode d'octroi, le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.			
Fasken Martineau DuMoulin s.e.n.c.r.l. s.r.l.	Conseiller juridique - Achat de 3x66 places d'hébergement et de soins de longue durée Gré à gré	247 500 \$	9 février 2009
Fraser Milner Casgrain s.e.n.c.r.l.	Conseiller en services juridiques et en fiscalité- CHUs Avenant	59 037, 48 \$ ¹	1 ^{er} mai 2008
Fraser Milner Casgrain s.e.n.c.r.l.	Conseiller stratégique au niveau financier CHUs Avenant	99 000 \$	1 ^{er} novembre 2008
Lajeunesse Communication Marketing inc.	Conseiller en communication graphique Avenant, appel d'offres public initial	24 500 \$	25 septembre 2008
Les Solutions Victrix inc.	Conseiller informatique Appel d'offres public	193 250 \$	15 décembre 2008

¹ Coût

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 47

Liste de tous les contrats de services professionnels octroyés par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le mode d'octroi, le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

Marsh Canada Ltée	Conseiller spécialisé en cautionnement, assurances et gestion des risques - CHUs Appel d'offres public	225 000 \$	2 avril 2008
Marsh Canada Ltée	Conseiller spécialisé en cautionnement, assurances et gestion des risques CHUQ Avenant, appel d'offres public initial ajout de L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ	25 000 \$	2 octobre 2008
M ^e Jean-Pierre Gignac	Vérificateur du processus de sélection - L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ Gré à gré Autorisation du Conseil du trésor	150 000 \$	15 septembre 2008
M ^e Pierre Mondor	Vérificateur du processus de sélection - CHUM Gré à gré Autorisation du Conseil du trésor	150 000 \$	28 septembre 2008

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC
 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 47

Liste de tous les contrats de services professionnels octroyés par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le mode d'octroi, le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

Media Urbain inc.	Conseiller en communication graphique Appel d'offres public	125 000 \$	23 mars 2009
Mégalexis communications inc.	Traduction de documents de l'anglais vers le français et révision linguistique Appel d'offres public	250 000 \$	15 septembre 2008
P3 Experts-Conseils inc.	Travaux additionnels - Vérificateur du processus de sélection – Aires de services Gré à gré	4 600 \$	30 avril 2008
P3 Experts-Conseils inc. & GES Technologies inc.	Conseiller en gestion des installations - CHUs Appel d'offres public	139 600 \$	9 septembre 2008
Partnerships British Columbia Inc.	Service de transfert d'information Gré à gré	108 118,76 \$ ¹	5 mai 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité - Complexe Turcot Appel d'offres public	2 197 500 \$	12 mars 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Réalisation d'un sondage de marché – L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ Gré à gré	24 500 \$	4 avril 2008

¹ Coût

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
 AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 47

Liste de tous les contrats de services professionnels octroyés par l'agence (que le donneur d'ouvrage soit l'agence ou tout autre organisme public) en indiquant le mode d'octroi, le montant du contrat, le mandat, le ou les fournisseurs ainsi que la date d'octroi.

PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseillers spécialisés en analyse de la valeur des modes de prestation, en finance et en fiscalité pour la construction cinq nouveaux établissements de détention Appel d'offres public	400 000 \$	22 mai 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité - L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ Appel d'offres public Autorisation du Conseil du trésor	575 000 \$	13 août 2008
RBC Marché des capitaux	Services financiers et bancaires - CHUs Gré à gré	Tarifs applicables aux services financiers et bancaires	11 mars 2009
SpencerStuart	Firme recrutement cadres supérieurs Gré à gré	55 000 \$	3 décembre 2008

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010
AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 48

DÉTAILS DE TOUS LES TYPES DE FRAIS AINSI QUE DES TAUX CHARGÉS PAR L'AGENCE AUX ORGANISMES PUBLICS POUR SES DIFFÉRENTS SERVICES.

- Les dépenses des employés de l'Agence, tels les frais de déplacement et d'hébergement sont autorisées selon le Règlement intérieur no 6 qui reproduit la Décision 194-603 du Conseil du trésor et sont refacturées, sans charge additionnelle au ministère-client ;
- Les taux horaires, pour chaque employé de l'Agence ayant travaillé sur le projet d'un ministère-client sont établis comme suit :

<u>CATÉGORIES</u>		<u>TAUX HORAIRES PROPOSÉS</u>
Président	375 \$	
Vice-président	300 \$	
Directeur	225 \$	
Conseiller	150 \$	

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010

AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 49

LISTE DE TOUS LES FOURNISSEURS AUXQUELS L'AGENCE A ATTRIBUÉ PLUS D'UN CONTRAT EN SPÉCIFIANT LE NOMBRE DE CONTRATS, LE MONTANT DES CONTRATS, LE MANDAT, LE MODE D'OCTROI AINSI QUE LA DATE.

André Dumais	Vérificateur substitut du processus de sélection – OSM Gré à gré	10 000 \$	2 avril 2008
André Dumais	Vérificateur du processus de sélection - CUSM Gré à gré Autorisation du Conseil du trésor	150 000 \$	1 ^{er} juillet 2008
Blouin, Julien, Potvin, comptables agréés, S.E.N.C.	Contrat en comptabilité	5 000 \$	6 juillet 2008
Blouin, Julien, Potvin, comptables agréés, S.E.N.C.	Contrat en comptabilité Avenant	5 000 \$	22 septembre 2008
Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseillers en processus PPP, finance et fiscalité- CHSLD Avenant, appel d'offres public initial Autorisation du Conseil du trésor	186 000 \$	1 ^{er} avril 2008
Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseillers en processus PPP, finance et fiscalité- CHSLD Avenant, appel d'offres public initial	104 630 \$	1 ^{er} septembre 2008

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010

AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 49

LISTE DE TOUS LES FOURNISSEURS AUXQUELS L'AGENCE A ATTRIBUÉ PLUS D'UN CONTRAT EN SPÉCIFIANT LE NOMBRE DE CONTRATS, LE MONTANT DES CONTRATS, LE MANDAT, LE MODE D'OCTROI AINSI QUE LA DATE.

Conseil en financement Ernst & Young Orenda inc.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité, dossier d'affaires - PEPS Appel d'offres public	148 890 \$	2 février 2009
Fraser Milner Casgrain s.e.n.c.r.l.	Conseiller en services juridiques et en fiscalité - CHUs Avenant	59 037,48 \$ ¹	1 ^{er} mai 2008
Fraser Milner Casgrain s.e.n.c.r.l.	Conseiller stratégique au niveau financier - CHUs Avenant	99 000 \$	1 ^{er} novembre 2008
P3 Experts Conseils inc. & GES Technologies inc.	Conseiller en gestion des installations - CHUs Appel d'offres public	139 600 \$	9 septembre 2008
P3 Experts-Conseils inc.	Travaux additionnels - Vérificateur du processus de sélection – Aires de services Gré à gré	4 600 \$	30 avril 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité - Complexe Turcot Appel d'offres public	2 197 500 \$	12 mars 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Réalisation d'un sondage de marché – L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ Gré à gré	24 500 \$	4 avril 2008

¹ Coût

ÉTUDE DES CRÉDITS 2009-2010

AGENCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DU QUÉBEC

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS PARTICULIERS DE L'OPPOSITION OFFICIELLE

DEMANDE PARTICULIÈRE NUMÉRO 49

LISTE DE TOUS LES FOURNISSEURS AUXQUELS L'AGENCE A ATTRIBUÉ PLUS D'UN CONTRAT EN SPÉCIFIANT LE NOMBRE DE CONTRATS, LE MONTANT DES CONTRATS, LE MANDAT, LE MODE D'OCTROI AINSI QUE LA DATE.

PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseillers spécialisés en analyse de la valeur des modes de prestation, en finance et en fiscalité pour la construction cinq nouveaux établissements de détention Appel d'offres public	400 000 \$	22 mai 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité - OSM Avenant, appel d'offres public initial Autorisation du Conseil du trésor	520 000 \$	23 juin 2008
PricewaterhouseCoopers s.e.n.c.r.l.	Conseiller en processus PPP, finance et fiscalité - L'Hôtel-Dieu de Québec du CHUQ Appel d'offres public	575 000 \$	13 août 2008