
**NOTES POUR UNE ALLOCUTION DE
MONSIEUR DENYS JEAN,
SOUS-MINISTRE DES TRANSPORTS**

**À l'occasion de l'Assemblée générale annuelle de l'Institut
pour le partenariat public-privé (IPPP)**

Montréal, le 16 février 2006
(La version prononcée prévaut)

Mesdames, Messieurs,

J'aimerais d'abord remercier *l'Institut pour le partenariat public-privé*, tout particulièrement son président, monsieur François Dépelteau, pour cette invitation à venir vous parler des initiatives et du cheminement du ministère des Transports en matière de partenariat public-privé (PPP). Je vois dans cette invitation la reconnaissance d'une réalité, celle qui veut que le ministère des Transports s'impose aujourd'hui comme un organisme gouvernemental engagé dans la conception et la réalisation de projets en PPP au Québec.

Je souligne ici le rôle primordial de *l'Institut pour le partenariat public-privé*, véritable pionnier des PPP au Québec, qui a su, depuis 1996, ouvrir la voie et démystifier un concept nouveau, malgré les résistances, et en faire aujourd'hui un moyen à fort potentiel qui nous permettra sous peu de réaliser des projets de grande envergure selon une formule déjà éprouvée ailleurs au Canada et dans le monde.

Aujourd'hui donc, et de plus en plus, le PPP apparaît comme une avenue permettant d'améliorer la prestation des services publics au Québec, d'en donner plus aux citoyens, et je tenais à souligner que cette plus grande ouverture, cette plus grande compréhension, sont attribuables, en grande partie, au travail de sensibilisation, de promotion et d'information, auprès des décideurs et de la population, réalisé par *l'Institut pour le partenariat public-privé*.

Le MTQ – Véritable précurseur - Facteurs

Dès mon arrivée récente au ministère des Transports, j'ai très rapidement constaté que ce ministère était déjà fermement engagé dans trois projets majeurs. J'ai compris que le Ministère s'était retrouvé au centre de la convergence de plusieurs facteurs qui en ont fait un réel précurseur. Le Ministère a simplement accéléré une démarche déjà entreprise depuis quelques années sous l'impulsion de la volonté ferme exprimée par le gouvernement d'explorer de nouvelles façons de faire dans le contexte de la modernisation de l'État québécois.

Le **Plan de modernisation de l'État 2004-2007**, mis de l'avant par la Présidente du Conseil du trésor et ministre responsable de l'Administration publique, madame Monique Jérôme-Forget, a été un facteur déterminant qui a incité le MTQ à pousser plus loin sa réflexion. Ce plan gouvernemental a pour objectifs d'améliorer la prestation des services aux citoyens, d'y parvenir au moindre coût, d'obtenir des gains d'efficacité dans le fonctionnement de l'État et d'accroître la prospérité collective.

Ce plan oblige les ministères et organismes à revoir leurs façons de faire, à se concentrer sur leurs activités essentielles, à accroître leur efficacité et à explorer de nouvelles avenues.

La toile de fond de ce plan rejoint notre priorité première, celle de d'offrir, de façon continue, une meilleure prestation de services aux citoyens en leur garantissant la meilleure utilisation possible des fonds publics. Lorsque le PPP s'avérera le meilleur moyen d'atteindre cet objectif, il sera privilégié. Voilà notre vision!

Les PPP figurent d'ailleurs très avantageusement parmi les nouveaux moyens que le Plan de modernisation de l'État suggère d'exploiter. Ce plan identifie le secteur des infrastructures routières comme un créneau privilégié et cible même des infrastructures routières spécifiques à réaliser en PPP, à court terme, si les études confirment l'intérêt de cette formule.

Un autre facteur incitatif à la mise en place de projets de PPP au ministère des Transports est **la situation budgétaire du gouvernement**. Il est clair que les besoins en transport sont énormes et grandissants tandis que les ressources, financières et humaines, se restreignent. Nous prévoyons, par exemple, d'ici à 2010 une attrition importante de notre personnel affecté à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier, en raison de nombreux départs à la retraite. Cette réalité nous amène à repenser fondamentalement nos modes de prestation de services.

À plusieurs égards le recours au PPP apparaît comme une avenue fort intéressante et un instrument important de réforme de l'État. Un instrument, parmi d'autres, qui nous permettrait de continuer à réaliser notre mission, malgré un contexte de changements profonds, et de concrétiser des projets routiers majeurs et essentiels avec une efficience accrue, dans de meilleurs délais, à un coût avantageux et à risque partagé. En bout de ligne, c'est la société qui en tire les plus grands bénéfices.

N'oublions pas, par ailleurs, que le ministère des Transports est le dépositaire d'un des plus grands actifs de la collectivité québécoise : les infrastructures de transport. Parmi elles, le réseau routier supérieur, constitué de quelque 30 000 kilomètres de routes et d'autoroutes et de près de 5 000 structures.

Ce réseau relie nos régions entre elles et supporte notre économie, une économie ouverte, fortement axée sur les exportations qui transitent, en grande partie, par voie terrestre à destination de nos voisins du Sud. Constamment, nous agissons, pour le consolider et le développer, pour en améliorer la sécurité et la fluidité. Ce **réseau est par ailleurs vieillissant** et des investissements massifs doivent y être consacrés tandis que le besoin de nouveaux liens autoroutiers est exprimé fortement dans plusieurs régions. Il va de soi que tous les besoins ne pourront être satisfaits en mode conventionnel.

Un autre facteur qui nous a permis de « prendre de l'avance », si je peux m'exprimer ainsi, est le fait que **déjà, le ministère des Transports est très lié avec des partenaires privés**, notamment en matière de construction et d'entretien d'infrastructures routières. En effet, ce sont actuellement 84% des dépenses affectées aux principales activités du Ministère qui sont réalisés à contrat avec le secteur privé. Aujourd'hui, le ministère des Transports est le plus grand « donneur d'ouvrage », à l'échelle du gouvernement, et cette situation n'ira pas en s'amenuisant avec le plan de redressement majeur du réseau routier québécois, annoncé l'an dernier, et qui prévoit des investissements record de près de 4 milliards de dollars, entre 2005 et 2008, dont 1,3 G \$ pour l'année financière 2006-2007.

Voilà, donc, un ensemble de facteurs qui ont contribué largement à créer un contexte favorable au développement de projets en PPP au ministère des Transports. Ils ont permis d'accélérer la démarche, une démarche qui apparaît lente pour certains mais qui mérite selon nous d'être bien étayée, parce que nouvelle chez nous, et qui doit se faire avec des balises claires et avec toute la rigueur que la population est en droit d'attendre.

Encadrement

Je rappelle toutefois que dès l'année 2000, le MTQ entrait en effet en action avec des outils de base comme la **Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport**. Cette loi établit la ligne de conduite à adopter pour la réalisation de ce type de projet en mode PPP. La **Politique cadre sur les partenariats public-privé** est venue pour

sa part fixer, en juin 2004, les objectifs et les principes directeurs, et décrit le processus à mettre en place. Puis, ce fut, en avril 2005, la création de ***l'Agence des partenariats public-privé du Québec***, qui offre aux ministères et organismes des conseils et des expertises facilitant la réalisation de projets selon ce mode de prestation, et avec laquelle nous avons déjà signé trois ententes de service. Le MTQ a également adapté sa structure organisationnelle à cette réalité, en créant diverses unités administratives dont le rôle spécifique est de faciliter ou de réaliser l'établissement de partenariats novateurs avec le secteur privé selon une grande variété de formules.

Cette conjoncture, cet encadrement et les moyens mis de l'avant constituent en quelque sorte notre coffre à outils, qui, jumelé au dynamisme et à l'engagement du personnel du MTQ, nous ont conduits à mettre de l'avant trois projets majeurs en PPP.

Autoroute 25

D'abord le projet de parachèvement de l'autoroute 25, entre Montréal et Laval, un projet de quelque 400 M \$. Il s'agit de construire le lien manquant, au dessus de la rivière des Prairies, et de relier ainsi les deux tronçons existants avec tous les impacts positifs que l'on peut imaginer sur la fluidité du réseau routier de la partie nord-est de la région métropolitaine de Montréal, notamment en terme de décongestion de l'autoroute métropolitaine. Ce projet prévoit la construction d'un tronçon de 7,2 kilomètres, comprenant un pont à six voies de 1,2 kilomètre. Il prévoit également une voie réservée au transport en commun et un système de péage électronique.

Au terme des études et des audiences publiques du BAPE, le ministre des Transports, monsieur Michel Després, a annoncé, le 22 décembre dernier, le lancement d'un « appel de qualification » qui vise à identifier des entreprises ou groupes d'entreprises possédant le profil requis pour assumer la réalisation de ce projet routier selon la formule du PPP.

La démarche couvre la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure projetée. Parmi les candidats qui se seront qualifiés, nous en retiendrons trois, en fonction de critères précis liés à leurs capacités techniques et financières ainsi qu'à leur expérience dans des projets similaires au Canada ou à l'étranger.

Ces candidats seront ensuite invités, lors d'un appel de propositions, prévu pour avril 2006, à présenter, de façon détaillée, leur plan de match pour la réalisation de ce projet. La sélection définitive du partenaire privé se fera en fonction de l'offre qui sera la plus avantageuse, tant pour le gouvernement que pour la collectivité. Les travaux réalisés en PPP pourront ensuite être entrepris dès 2007, tel que prévu à l'échéancier de départ. Je souligne ici que lors d'une rencontre d'information qui a suivi cet appel de qualification, pas moins d'une quarantaine d'entreprises se sont présentées, manifestant ainsi leur intérêt, ce qui est de bon augure.

Conformément à notre volonté d'assurer en tout temps un suivi serré de nos projets, pour en donner aux Québécois pour leur argent, l'ensemble de la démarche sera suivie étroitement par un vérificateur de processus qui a reçu le mandat d'assurer que le Ministère agit dans le respect de la démarche retenue, laquelle est fondée sur la transparence et l'équité de cette opération.

Autoroute 30

Ensuite, le projet de parachèvement de l'autoroute 30, au sud de Montréal, est également bien engagé. Ce projet majeur a fait l'objet d'une entente avec le gouvernement fédéral sur le

financement des études en PPP. Il s'agit dans ce cas de construire deux tronçons manquants assurant ainsi une voie de contournement autoroutière, au sud de l'île de Montréal. D'abord, le tronçon est, au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant, incluant le tronçon Jean-Leman, qui sera réalisé en mode conventionnel, et ensuite, le tronçon ouest entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, à réaliser en mode PPP.

Les coûts de la construction du tronçon ouest sont évalués à plus d'un milliard de dollars. Ce projet, prévu en PPP, comprend la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de 35 kilomètres d'autoroute et de 7 kilomètres de route devant relier Salaberry-de-Valleyfield à l'autoroute.

Très prochainement, nous prévoyons lancer « l'appel de qualification » des partenaires potentiels, selon un processus semblable à celui qui s'applique à l'autoroute 25. La sélection finale du partenaire retenu est prévue pour le printemps 2007.

Parcs routiers

Un troisième projet qui nous amène résolument dans le concret en matière de PPP est celui des parcs routiers. Le recours au PPP est en effet à la base de notre approche en vue de doter le Québec d'un réseau de parcs routiers renouvelé. Nos études ont en effet démontré les avantages de faire appel au secteur privé pour la mise en place des aires de service et de regrouper les parcs par grappe afin de créer des occasions d'affaires attrayantes. Dans ce cas, nous sommes également sur le point de lancer un « appel de qualification » afin d'identifier les partenaires les plus susceptibles de réaliser un premier groupe de sept aires de services à l'intérieur de ce nouveau réseau qui contribuera à améliorer la sécurité et l'offre de services aux usagers de la route tout en stimulant l'industrie touristique de plusieurs régions.

Je souligne ici que dans le but d'améliorer sans cesse ses méthodes et ses approches, le Ministère développe sur une base continue des démarches rigoureuses incluant un suivi serré des projets, particulièrement en matière de maîtrise des coûts et de respect des délais de réalisation. Pour chaque projet en partenariat public-privé, il établit un dossier d'affaires et une stratégie d'acquisition, axée sur une saine concurrence, afin de donner aux Québécois une meilleure valeur pour l'argent investi et pour assurer la pérennité de l'actif. L'engagement d'un vérificateur de processus indépendant, dans chacun des dossiers, qui s'assurera que le processus établi sur la transparence et l'équité a été suivi, est un autre gage de rigueur.

Approche adaptée

Voilà donc du concret! J'ai évoqué plus tôt le fait que notre démarche peut paraître lente pour certains d'entre vous. Mais j'aimerais ici rappeler que la mise en œuvre de projets en PPP nécessite la collaboration de plusieurs intervenants qui ne sont pas encore familiers avec cette formule. Le gouvernement a ouvert la voie, avec une volonté ferme, en s'appuyant sur une loi, une politique-cadre et l'Agence des partenariats public-privé. Ces instruments facilitent les discussions et les décisions entre partenaires gouvernementaux, en particulier pour adapter les questions réglementaires, administratives, budgétaires et fiscales au contexte des PPP.

Il existe au Québec quelques grandes entreprises, notamment de génie-conseil, de travaux publics et de services financiers et de gestion qui ont déjà acquis, au Canada ou à l'étranger, une certaine expertise en matière de PPP. Tout en comptant sur la capacité d'adaptation de l'industrie québécoise, elle doit être encouragée à suivre ces chefs de file et être préparée à

assumer de nouvelles responsabilités dans le cadre de projets à réaliser en PPP. Les entreprises seront invitées à participer aux divers projets, à titre de partenaires, ou à s'associer à des firmes internationales. La réalisation de projets en PPP amène le secteur privé à élargir et à consolider son expertise, notamment en gestion de projets d'infrastructures de transport, une expertise d'ailleurs fort recherchée à l'échelle mondiale. L'implantation de PPP au Québec est donc une occasion d'affaires exceptionnelle pour nos entreprises désireuses de développer de nouveaux marchés.

Grâce à un sondage scientifique, commandé par l'IPPP, nous savons que plus des deux tiers de la population québécoise se dit favorable à la réalisation de projets en PPP, particulièrement dans le cas des infrastructures routières, à la condition qu'ils soient soumis à des règles de transparence et de contrôle de performance. L'appui de l'opinion publique est un autre indicateur qui milite en faveur de l'émergence d'une culture québécoise en matière de PPP. Je souligne que l'IPPP doit voir dans ces résultats une preuve de sa compétence à faire la promotion, auprès de la population, de ce mode de prestation de services publics.

L'avenir

En tant qu'intervenant de premier plan dans le domaine des PPP, je peux vous assurer qu'en plus des projets déjà bien amorcés, nous poursuivrons dans les mois et les années à venir l'évaluation de la pertinence d'appliquer des modes innovateurs afin d'améliorer la prestation des services publics. D'autres projets d'infrastructures de transport et de services de transport font l'objet de notre réflexion et de nos analyses.

Conclusion

En somme, le ministère des Transports est définitivement en mode action lorsqu'il s'agit de PPP. Je crois que les conditions nécessaires à la réalisation de projets en PPP au Québec sont maintenant réunies, ou en voie de l'être, et que le ministère des Transports demeurera actif et avant-gardiste en cette matière dans les prochaines années.

Mais cela dit, il demeure que le recours au PPP ne sera jamais systématique. Chaque situation devra être évaluée au mérite, en tenant compte de notre obligation d'offrir aux Québécois des services de qualité selon le mode de prestation le plus avantageux.

Mais il va de soi que le recours au PPP, lorsque opportun, permet d'obtenir davantage pour les ressources investies, de devancer ou d'accélérer la réalisation de projets majeurs. Il permet de plus de réaliser des économies, de favoriser l'apport de nouvelles sources de financement et de partager les risques liés à la réalisation de projets majeurs. En ce sens, je crois sincèrement que dans le contexte québécois, le PPP est un instrument à la fois actuel et prometteur.

Merci de votre attention et je suis maintenant disponible pour répondre à vos questions.