



# Parachèvement de l'autoroute



## DESCRIPTION DU PROJET

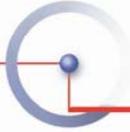


Le projet dans son ensemble consiste à construire un tronçon autoroutier à quatre voies de circulation entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, sur une distance de 7,2 km, y compris un pont à six voies de circulation d'une longueur de 1,2 km et d'une hauteur limite de 70 mètres enjambant la rivière des Prairies, et supporté par neuf piles afin de tenir compte de la fosse à esturgeons.

Les travées haubanées sont le centre d'attraction principal du pont et renforcent visuellement les pylônes. Un arrangement en éventail légèrement asymétrique accentue l'élégance de la travée centrale de 280 m de longueur.

Le parachèvement de l'autoroute 25 implique diverses structures, tel que :

- Un pont principal au-dessus de la rivière des Prairies d'une longueur de 1,2 km incluant ;
  - Une piste multifonctionnelle
  - Une voie réservée pour les transports en commun durant les heures de pointe
  
- Du côté de Montréal
  - 4 ponts d'étagement; et
  - 4 bretelles d'accès.



## Parachèvement de l'autoroute



- Du côté de Laval
  - 7 ponts d'étagement; et
  - 6 bretelles d'accès.
  
- Les écrans antibruit
  - En talus, lorsque la superficie des travaux le permet, sinon en béton incluant des éléments d'aménagement paysager (vignes).

De plus, une voie réservée aux autobus s'intègre au projet à Laval et à Montréal.

La piste multifonctionnelle débute au boulevard Gouin, emprunte le nouveau pont du côté est et se termine au boulevard Lévesque à Laval. Cette piste passera sur le tablier du pont et sera séparée de la chaussée. Elle sera pavée et comportera un accès contrôlé par une barrière, lorsque requis. D'une largeur de 3 m, elle facilitera la cohabitation entre les cyclistes et les piétons.

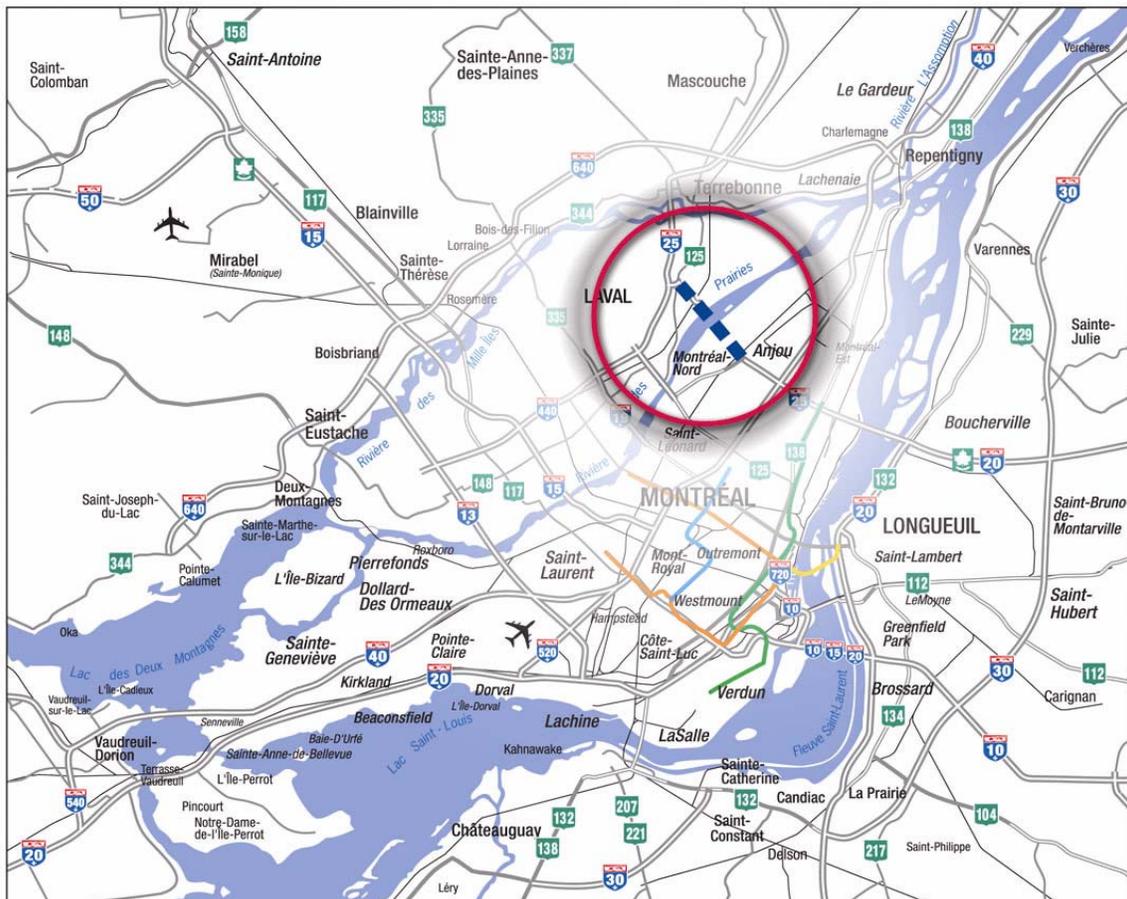
Le pont sera doté d'un système de péage électronique.

# Parachèvement de l'autoroute



## Localisation du Projet

LA FIGURE SUIVANTE PRÉSENTE LA LOCALISATION DU PROJET.



Source : MTQ



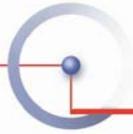
## Parachèvement de l'autoroute



### **AVANTAGES DE RÉALISER LE PROJET SELON LE MODE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP)**



- ***La réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 25 selon l'Entente de partenariat conclue avec Concession A25, S.E.C. offre plusieurs avantages dont les principaux sont les suivants :***
  - une réalisation plus rapide du Projet avec une mise en service avancée d'au moins deux années par rapport à une réalisation conventionnelle;
  - l'Entente de partenariat conclue avec Concession A25, S.E.C. permet un partage significatif de risques qui seraient autrement assumés par le Gouvernement;
  - le risque de dépassement de coûts et de délai dans le calendrier de réalisation est transféré au Partenaire privé alors qu'il est jugé important dans le scénario de réalisation en mode conventionnel et peut entraîner des coûts additionnels considérables pour le Gouvernement;
  - le coût de réalisation du projet représente une économie de 226 millions de dollars en valeur actuelle par rapport à une réalisation en mode conventionnel du Gouvernement.



# Parachèvement de l'autoroute



## OBJECTIFS DU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25



Le Ministère des Transports souhaite réaliser le Parachèvement de l'autoroute 25 afin d'atteindre les objectifs suivants :

- la diminution de la durée du parcours quotidien des usagers;
  - la réduction pour ces usagers des coûts d'entretien et d'exploitation de leurs véhicules grâce à des trajets plus courts, en distance ou en temps;
  - la réduction de la pollution causée par les véhicules;
- le soutien au développement économique de l'est de Montréal et de Laval;
  - la maximisation des répercussions économiques, pour le Québec, des dépenses de construction et d'exploitation de cette nouvelle infrastructure routière.

### Résultats recherchés

Le Ministère entreprend le Projet afin d'atteindre les résultats suivants :

- Établir un lien physique direct dans l'est de la métropole, entre la couronne nord, Laval, Montréal et la Rive-Sud;
- Réduire l'achalandage sur l'autoroute 40 (autoroute Métropolitaine), entre les autoroutes 25 et 15;
- Entre Montréal et Laval, permettre la circulation d'au moins 2 500 véhicules par heure pendant les périodes de pointe;
- Éliminer les détours;
- Améliorer le temps moyen de déplacement sur l'ensemble des principaux axes routiers de rechange, soit les ponts Pie-IX, Papineau et Charles-De Gaulle, par rapport à la situation qui prévaudrait en l'absence de la réalisation du Projet;
- Maintenir le niveau de service, même en période de pointe, sous le seuil de congestion;
- Améliorer les conditions de desserte par les transports en commun entre Montréal et la couronne nord;
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la route.



Ces résultats recherchés ont été traduits en exigences techniques auxquelles le partenaire privé Concession A25, S.E.C., responsable de la réalisation du Projet, devra satisfaire.



# Parachèvement de l'autoroute



## PROCESSUS DE SÉLECTION

Voici les principales étapes du processus de sélection développé par le MTQ qui ont mené à la sélection du partenaire privé, Concession A-25, S.E.C.

### PROCESSUS DE SÉLECTION D'UN PARTENAIRE PRIVÉ CALENDRIER SOMMAIRE

Étape du processus de sélection	Date	Objectifs et résultat
Lancement de l'Appel de qualification	22 décembre 2005	Objectif : Qualifier trois Candidats en vue du lancement de l'Appel de propositions
Date limite de dépôt des Candidatures	3 mars 2006	Résultat : Quatre consortiums ont déposé leur Candidature <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Consortium Nouvelle-Route</li><li>✓ IPE (Itinere-Pomerleau-EBC)</li><li>✓ Infrac-Québec A-25</li><li>✓ SNC-Lavalin</li></ul>
Annonce des Candidats qualifiés	31 mars 2006	Résultat : Trois Candidats se sont qualifiés <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Consortium Nouvelle-Route</li><li>✓ Infrac-Québec A-25</li><li>✓ SNC-Lavalin</li></ul>
Lancement de l'Appel de propositions	20 juillet 2006	Objectif: Recevoir trois Propositions de qualité, recevables et jugées conformes, afin de sélectionner le Candidat qui conclura l'Entente de partenariat avec le Ministre
Date de dépôt des Propositions	30 mars 2007	Résultat : Les trois Candidats qualifiés ont déposé une Proposition <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Consortium Nouvelle-Route</li><li>✓ Infrac-Québec A-25</li><li>✓ SNC-Lavalin</li></ul>
Annonce du choix du Candidat sélectionné pour conclure l'Entente de partenariat	9 juin 2007	Résultat: Annonce publique de l'identité du Candidat sélectionné : <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Infrac-Québec A-25 (Concession A25, S.E.C.)</li></ul>
Signature de l'Entente de partenariat et clôture financière	Septembre 2007	Objectif: Signer l'Entente de partenariat et atteindre la clôture financière afin que l'Entente de partenariat prenne effet
Mise en service prévue	2011	Atteinte des objectifs du projet et assurer le mouvement des personnes et des marchandises, plus particulièrement dans l'est de l'agglomération montréalaise.



## Parachèvement de l'autoroute



### ***LE CONSORTIUM CONCESSION A25 S.E.C.***

Le gouvernement du Québec a annoncé, le 9 juin dernier, la sélection du Consortium Concession A25 S.E.C. avec lequel a été conclue l'Entente de partenariat d'une durée de 35 ans en vue de la conception, de la construction, du financement, de l'exploitation et de l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal.

Le Consortium a réuni une équipe de premier plan qui comprend les partenaires suivants :

#### ***Groupe Macquarie***

Un investisseur et promoteur de projets d'infrastructures de classe mondiale qui gère actuellement 51 milliards \$ de capitaux investis en infrastructures, notamment au Canada;

#### ***Kiewit/Parsons***

Une équipe chevronnée en conception-construction qui possède une longue expérience en matière de projets d'infrastructures au Québec, au Canada et aux États-Unis;

#### ***Genivar***

Un chef de file au Québec en génie-conseil, notamment en planification et conception de projets en transport, ainsi qu'en environnement;

#### ***Ciment Saint-Laurent***

Un important fabricant et fournisseur de produits et services, basé au Québec, liés à l'industrie de la construction, incluant le ciment, le béton et les agrégats;

#### ***Miller Paving***

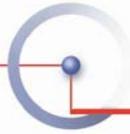
Un spécialiste dans l'entretien et la réparation d'infrastructures routières au Québec et ailleurs au Canada;

#### ***TransCore***

La plus importante entreprise de services dans le domaine du péage électronique en Amérique du Nord.

#### ***Pour en savoir plus***

[www.a25.com](http://www.a25.com)



# Parachèvement de l'autoroute



## PRINCIPAUX RISQUES ET RESPONSABILITÉS

Le tableau suivant présente schématiquement la répartition des principaux risques et responsabilités pour la durée prévue de l'Entente de partenariat.

### RÉPARTITION DES PRINCIPAUX RISQUES ET RESPONSABILITÉS

Principaux risques et responsabilités	Risques et responsabilités attribués au :	
	Partenaire privé	Gouvernement
<b>Obtention des permis et autorisations environnementaux</b>		
• CAR (certificat d'autorisation de réalisation)		✓
• CAC (certificat d'autorisation de construction)	✓	✓
• Permis et autorisations fédérales nécessaires	✓	
<b>Conception et construction des ouvrages sous la responsabilité du Partenaire privé</b>		
• Dépassement de coûts	✓	
• Retards	✓	
• Choix de la technologie de péage	✓	
• 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 et propriété de l'emprise		✓
• Obtention des servitudes temporaires	✓	
<b>Financement et conditions de financement</b>		
• 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	✓	✓
<b>EER des ouvrages sous la responsabilité du Partenaire privé</b>		
• EER des ouvrages sous la responsabilité du Partenaire privé et du système de péage électronique	✓	
• Condition des actifs lors de leur remise au Ministre à la fin du Partenariat	✓	
<b>Péage</b>		
• Établissement du péage	✓	
• Perception des péages et charges accessoires	✓	✓
• Risques de revenus de péage	✓	✓



## Parachèvement de l'autoroute



### **RÉMUNÉRATION DU PARTENAIRE PRIVÉ**

Pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25 pour une durée de 35 ans d'une part et pour l'ensemble des risques assumés pendant cette même période d'autre part, Concession A-25, S.E.C. sera rémunérée par une combinaison des paiements suivants :

- les paiements de construction;
- les paiements de disponibilité;
- les remises liées au revenu de péage.

Ces paiements sont sujets à des déductions ou à des retenues liées au non-respect des exigences prévues à l'Entente de partenariat.

- ***Paiement de construction***

Le paiement de construction est composé de plusieurs paiements totalisant 80 millions de dollars (en dollars courants), qui sont versés durant la période de construction lors de l'achèvement de jalons.

- ***Paiement de disponibilité***

Un paiement de disponibilité est versé mensuellement au Partenaire privé à partir de la réception provisoire des travaux. Ces versements mensuels totalisent 13,4 M \$ par année.

- ***Remise liée au revenu de péage***

Le Ministre verse ensuite au Partenaire privé les revenus provenant des véhicules routiers empruntant le pont de la rivière des Prairies.

La remise liée au revenu de péage inclut une garantie en faveur de Concession A-25, S.E.C. d'environ 60 % des revenus estimés par le conseiller en achalandages et revenus du Ministère.

Toutefois, lorsque les revenus liés au péage dépassent environ 120 % des revenus estimés par le conseiller en achalandages et revenus du Ministère, ces revenus sont partagés en parts égales entre Concession A-25 et le Gouvernement.

Les revenus estimés par le conseiller en achalandages et revenus du Ministère sont d'environ 16 M \$ (en dollars 2002) par année basé sur les achalandages horaire (pointe/hors pointe) et journalier (jour ouvrable/non-ouvrable).



## Parachèvement de l'autoroute



### **LE PÉAGE**

À la mise en service de l'autoroute, en 2011, les tarifs de péage minimum et maximum sont les suivants pour les véhicules particuliers (hauteur inférieure à 230 cm).

<b>Tarif de péage en période de pointe</b>
Maximum : 2,40 \$
Minimum : 0,80 \$

<b>Tarif de péage en période hors pointe</b>
Maximum : 1,80 \$
Minimum : 0,60 \$