



Description du projet

Conception, construction, financement, exploitation, entretien et réhabilitation en partenariat public-privé d'un lien autoroutier de 42 kilomètres dans le but de parachever l'autoroute 30.

Ce lien autoroutier s'étendra de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay, sur une distance d'environ 35 kilomètres. Une section de 7 kilomètres permettant de rejoindre la route 201 dans la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield s'ajoutera également à ces 35 kilomètres.

L'infrastructure construite comprendra notamment les éléments suivants :

- des échangeurs majeurs aux deux extrémités (20/30/540, à Vaudreuil-Dorion et 30/138, à Châteauguay) ;
- un passage en tunnel court sous le canal de Soulanges;
- un pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent;
- un pont qui franchira la Voie maritime du Saint-Laurent à la hauteur du canal de Beauharnois.

Des tronçons complémentaires, totalisant près de 35 km, seront également financés, exploités, entretenus et réhabilités par le partenaire privé :

- un tronçon d'une longueur d'environ 8,8 kilomètres reliant l'échangeur A 30/A-730 en construction à Saint-Constant à l'autoroute 15 à Candiac, conçu et construit en mode conventionnel;
- un tronçon d'une longueur d'environ 3,4 kilomètres situé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac, conçu et construit en mode conventionnel;
- un tronçon existant, d'une longueur d'environ 7 kilomètres, situé entre l'échangeur Jean-Leman à Candiac et le boulevard Matte à La Prairie;
- quelques autres segments complémentaires.



Localisation du projet





Objectifs du projet

Les objectifs visés par le parachèvement de l'autoroute 30 répondent à plusieurs problématiques et besoins exprimés à maintes reprises par des acteurs socio-économiques locaux et provinciaux, à savoir :

- faciliter l'accès aux marchés extérieurs des biens et services, en développant le réseau routier stratégique de transport canadien et québécois;
- 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 incapacités temporaires d'utiliser le réseau autoroutier métropolitain en raison de travaux ou d'incidents majeurs;
- réduire le nombre d'accidents dans les municipalités riveraines et éviter que les matières dangereuses circulent sur le réseau routier dans les milieux urbains densément peuplés.



Processus de sélection du partenaire privé

Voici les principales étapes du processus de sélection qui ont mené à la sélection du partenaire privé, Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.

Étape du processus de sélection	Date	Objectifs et résultats
Lancement de l'appel de qualification	8 novembre 2006	Objectif : Qualifier trois candidats en vue du lancement de l'appel de propositions
Date limite de dépôt des candidatures	17 janvier 2007	Résultat : Quatre consortiums ont déposé leur candidature ✓ Infrac-Québec A30 (Concession A30 S.E.C.) ✓ Nouvelle Autoroute 30 (Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.) ✓ SNC-Lavalin (Partenariat Autoroute 30 S.E.N.C.) ✓ Consortium Autoroutes du Québec
Annnonce des candidats qualifiés invités	16 février 2007	Résultat : 4 candidats se sont qualifiés et 3 ont été invités à poursuivre ✓ Infrac-Québec A30 (Concession A30 S.E.C.) ✓ Nouvelle Autoroute 30 (Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.) ✓ SNC-Lavalin (Partenariat Autoroute 30 S.E.N.C.)
Lancement de l'appel de propositions	20 juin 2007	Objectif : Recevoir trois propositions de qualité, recevables et conformes, afin de sélectionner le candidat qui conclura l'entente de partenariat avec le gouvernement à moindre coût
Date de dépôt des propositions	Volet technique 26 mars 2008 Volet financier 7 mai 2008	Résultat : les trois candidats qualifiés ont déposé une proposition ✓ Infrac-Québec A30 (Concession A30 S.E.C.) ✓ Nouvelle Autoroute 30 (Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.) ✓ SNC-Lavalin (Partenariat Autoroute 30 S.E.N.C.)
Annnonce du choix du candidat sélectionné pour conclure l'entente de partenariat	19 juin 2008	Résultat : Annonce publique de l'identité du candidat sélectionné : ✓ Nouvelle Autoroute 30 (Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.)
Signature de l'entente de partenariat et clôture financière	Septembre 2008	Objectif : Signer l'entente de partenariat et atteindre la clôture financière afin que l'entente de partenariat prenne effet.
Mise en service prévue	Décembre 2012	Atteinte des objectifs du projet et assurer le mouvement des personnes et des marchandises.



Avantages du mode PPP

La réalisation en mode PPP, selon la proposition retenue du partenaire privé, offre des avantages quantitatifs et qualitatifs considérables comparativement au mode de réalisation conventionnel, à savoir :

- un coût moins élevé de 751 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 incluant notamment le transfert au partenaire privé des risques de dépassement des coûts de construction, d'échéancier et de l'exploitation, l'entretien et de la 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.



Partage des principaux risques et responsabilités

Principaux risques et responsabilités	Risques et responsabilités attribués au :	
	Partenaire privé	Gouvernement
Obtention des autorisations et permis environnementaux		
<ul style="list-style-type: none"> • Certificat d'autorisation de réalisation (CAR - partie ouest et CAR - tronçons A-30 complémentaires) 		✓
<ul style="list-style-type: none"> • Certificat d'autorisation de construction (CAC) 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Permis et autorisations fédérales 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Autorisations en vertu de la <i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i> 	✓	✓
<ul style="list-style-type: none"> • Permis et autorisations relatifs à la <i>Politique de protection des rives et du littoral et des plaines inondables</i> en vertu de l'article 2 de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> 	✓	✓
<ul style="list-style-type: none"> • Autorisations de la Commission de protection du territoire agricole du Québec limitées à l'emprise 		✓
Conception et construction des ouvrages sous la responsabilité du partenaire privé		
<ul style="list-style-type: none"> • Dépassement de coûts 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Retards 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Déplacement des infrastructures de services publics 	✓	✓
<ul style="list-style-type: none"> • Choix de la technologie de péage 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'œuvre du chantier au sens de la <i>Loi sur la santé et la sécurité au travail</i> 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Sols contaminés – non documentés et existants avant la signature de l'entente de partenariat ou avant le transfert au partenaire privé, le cas échéant 		✓
<ul style="list-style-type: none"> • Sols contaminés – documentés plus ceux résultant de la construction et de l'EER des ouvrages sous la responsabilité du partenaire privé 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Risques géotechniques 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Acquisition, accès et usage de l'emprise 		✓
<ul style="list-style-type: none"> • Acquisition hors-emprise pour les fins de la construction 	✓	
<ul style="list-style-type: none"> • Expropriation 		✓
<ul style="list-style-type: none"> • Obtention des servitudes complémentaires ou temporaires 	✓	✓

Principaux risques et responsabilités	Risques et responsabilités attribués au :	
	Partenaire privé	Gouvernement
Financement et conditions de financement		
• Risque d'inflation durant la période de conception et de construction	✓	
• Risque d'inflation au-delà de l'IPC durant la période d'EER	✓	
• Risque de fluctuation du taux d'intérêt de référence pour la période débutant cinq jours ouvrables avant la date de dépôt du volet financier et se terminant à 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 incluant les obligations découlant des CAR - partie ouest et CAR - tronçons A-30 complémentaires, CAC et examens préalables	✓	
• État des ouvrages lors 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	✓	✓



Rémunération du partenaire privé et partage des revenus

En contrepartie de l'exécution de ses obligations, le partenaire privé est rémunéré par les paiements suivants, selon les modalités de l'entente de partenariat :

- paiements de construction;
- paiements en capital;
- paiements d'exploitation, entretien et réhabilitation (EER) pour la partie ouest et pour les tronçons A-30 complémentaires;
- remises effectuées tout au long de la période d'exploitation liées aux revenus de péage perçus pour le compte du gouvernement.

Les paiements de construction, les paiements en capital, les paiements d'EER et la remise liée aux revenus de péage qui doivent être effectués par le gouvernement au partenaire privé en vertu de l'entente de partenariat sont sujets à divers ajustements, déductions, retenues, compensations, frais, intérêts ou autres formes d'ajustements selon les modalités prévues à l'entente de partenariat.

Paiements de construction

Des paiements de construction correspondant à 50 % du coût facturé par le partenaire privé et partiellement remboursés par la contribution fédérale sont versés durant la période de conception et de construction suite à l'attestation d'achèvement de diverses étapes de construction par l'ingénieur indépendant.

Paiements en capital

Les paiements en capital sont prévus être versés mensuellement par le gouvernement du Québec au partenaire privé tout au long de la période d'EER, pour couvrir tous les coûts relatifs aux éléments payables, notamment les coûts de conception, de construction et d'assurance, les honoraires professionnels et tous les frais relatifs à la gestion, aux cautionnements, aux lettres de crédit et au financement, au-delà de ceux qui sont inclus aux paiements de construction qui doivent être versés durant la période de conception et de construction.

Paiements d'EER

Les paiements d'EER sont prévus être versés mensuellement par le gouvernement au partenaire privé tout au long de la période d'EER pour couvrir, notamment, les coûts d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation de la partie ouest, construite en PPP, ainsi que ceux des tronçons complémentaires réalisés en mode conventionnel, mais dont l'EER est assuré par le partenaire privé.

Remise liée aux revenus de péage

Le partenaire privé assume tous les risques des revenus de péage. Ces revenus, provenant des usagers qui emprunteront le pont du fleuve Saint-Laurent, seront perçus par le partenaire privé pour le compte du gouvernement et lui sont remis, par l'entremise d'un fonds dédié, sur une base quotidienne. Les revenus de péage dépassant un seuil prédéterminé seront partagés à parts égales entre le partenaire privé et le gouvernement.

Déductions et retenues liées au non-respect des exigences de l'entente de partenariat

Diverses déductions et retenues peuvent être applicables aux différents paiements. Les déductions et retenues visent à inciter le partenaire privé à :

- maximiser la disponibilité des voies de circulation;
- satisfaire les exigences de performance et de sécurité telles que le confort de roulement, l'entretien, le remorquage et l'éclairage;
- effectuer les activités d'EER et réagir rapidement aux événements non planifiés de façon à minimiser les impacts sur la circulation.



Péage

- Le ministère des Transports a fixé une fourchette de tarifs de péage de 0,30 \$ à 0,70 \$ par essieu pour un véhicule de promenade pour la première année de mise en service.¹
- Pour un camion, le taux par essieu fixé ne pourra être supérieur à 1,5 fois le taux par essieu des véhicules de promenade.
- Le partenaire privé fixe le tarif exact à la date du début de l'exploitation, selon le cadre précis stipulé dans l'entente.

Exemple de fourchette pour un véhicule particulier, par essieu	Exemple de fourchette pour un camion, par essieu (maximum de 1,5 le taux du véhicule particulier)
Max: 0,70 \$ Min: 0,30 \$	Max: 1,05 \$ Min: 0,45 \$

¹ Ces chiffres sont en dollars d'aujourd'hui et devront donc être ajustés pour refléter l'inflation entre aujourd'hui et le début de l'exploitation.



Le Consortium Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.

Le gouvernement du Québec a annoncé, le 19 juin dernier, la sélection du Consortium Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C. avec lequel a été conclue une entente de partenariat d'une durée de 35 ans en vue de la conception, de la construction, du financement, de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation du parachèvement de l'autoroute 30 dans la région de la Montérégie, en banlieue de Montréal.

Acciona Nouvelle Autoroute 30 Inc

ACCIONA est présente dans 30 pays et sur 5 continents où elle réalise des projets de conception, de développement et de gestion de projets d'infrastructures, d'énergie et d'eau.

Iridium Nouvelle Autoroute 30 Inc

IRIDIUM est, pour sa part, le leader mondial des partenariats publics-privés. Seulement en ce qui a trait du transport routier, IRIDIUM a développé près de 5000 kilomètres d'autoroutes en mode PPP.

