

Entente de partenariat public-privé

Présentation technique



P a r a c h è v e m e n t d e l ' a u t o r o u t e



Le 7 octobre 2008

Plan de la présentation

Parachèvement de l'autoroute



1. Objectifs du projet
2. Avantages pour la collectivité
3. Description sommaire du projet
4. Chronologie du processus PPP
5. Transparence du processus
6. Faits saillants de l'entente de partenariat
7. Proposition gagnante

Objectifs du projet

Parachèvement de l'autoroute



- Faciliter l'accès aux marchés extérieurs (Ontario, États-Unis, Maritimes) et permettre une meilleure intégration de l'ouest de la Montérégie à l'espace socio-économique de Montréal
- Fournir une voie de contournement de Montréal par le sud, permettant ainsi une alternative pour les véhicules en transit, les transporteurs de matières dangereuses ou les usagers de la route en cas d'incidents majeurs sur le réseau actuel
- Réduire le nombre d'accidents dans les municipalités riveraines (route 132) et augmenter la fluidité de la circulation

Avantages pour la collectivité

Parachèvement de l'autoroute



- Réduction des temps de déplacements et des frais d'utilisation des véhicules. Une valeur économique peut être associée au gain de temps, à une hauteur annuelle d'environ 200 M\$ en plus de la réduction des frais directs d'utilisation des véhicules tels que l'essence, estimée à un total annuel d'environ 25 M\$
- Il est estimé que l'A-30 pourrait susciter des investissements de l'ordre de plus de 8 G\$ sur une période de 30 ans et la création de près de 450 emplois par année dans les parcs industriels existants situés dans les zones d'influence de l'autoroute 30

Description sommaire du projet

Parachèvement de l'autoroute



La partie Ouest, de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay, totalise 42 kilomètres et sera conçue, construite, financée, exploitée, entretenue et réhabilitée par le partenaire privé

La partie Ouest comprend notamment les éléments suivants :

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



Des tronçons complémentaires

Parachèvement de l'autoroute



Des tronçons complémentaires sont également exploités, entretenus et réhabilités et financés par le partenaire privé :

- le tronçon en construction en mode conventionnel d'une longueur d'environ 13 km relie l'échangeur A-30/A-730 existant à Saint-Constant à l'échangeur Jean-Leman à Candiac
- le tronçon existant, d'une longueur d'environ 7 km est situé entre l'échangeur Jean-Leman à Candiac et le boulevard Matte situé à La Prairie
- quelques segments complémentaires qui, incluant ceux mentionnés plus haut, totalisent près de 35 km supplémentaires à exploiter, entretenir et réhabiliter

Chronologie du processus PPP

Parachèvement de l'autoroute



Appel de qualification

8 novembre 2006

Appel de propositions

20 juin 2007

Sélection du partenaire

19 juin 2008

Signature de l'entente

24 septembre 2008

Dépôt des candidatures :
le 17 janvier 2007

Dépôt des propositions :
le 26 mars 2008

Annonce du candidat sélectionné :
le 19 juin 2008

La durée du processus de l'A-30 (23 mois) est la même que celle de l'A-25 et se compare avantageusement à celle des juridictions plus expérimentées

Transparence du processus PPP

Parachèvement de l'autoroute



- Documents d'appel de propositions rendus publics
- Présence d'un vérificateur du processus indépendant pour témoigner de l'intégrité du processus, et dont les rapports sont rendus disponibles sur les sites Web du MTQ et de PPPQ
- Entente de partenariat déposée à l'Assemblée nationale et rendue disponible sur les sites Web du MTQ et de PPPQ
- Rapport sur la valeur des fonds publics investis à être rendu public dans les prochaines semaines

Faits saillants de l'entente de partenariat

Parachèvement de l'autoroute



- Le partenaire privé a la responsabilité de la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation du parachèvement de l'autoroute 30 pour 35 ans (4 ans de construction et 31 ans d'exploitation)
- Coût total des paiements par le gouvernement : 1,5 G\$, en valeur actuelle
- La réalisation du projet en partenariat public-privé fournit une économie de 751 M\$, en valeur actuelle, comparée à la réalisation du projet selon l'approche conventionnelle

Faits saillants de l'entente de partenariat

Parachèvement de l'autoroute



- Début des travaux au printemps 2009 et mise en service à l'automne 2012
- Exploitation d'un poste de péage hybride
- Un régime de partage des revenus 50-50 s'applique lorsque les revenus de péage sont supérieurs à 150 % des prévisions des études d'achalandage et revenus du MTQ

Rémunération du partenaire privé

Parachèvement de l'autoroute



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 liées aux revenus de péage perçus pour le compte du gouvernement
- Déductions : non-performance et non disponibilité

Péage

Parachèvement de l'autoroute



Objectifs

- Maintenir un équilibre entre les revenus de péage et l'achalandage
- Encadrer la possibilité du partenaire privé d'augmenter les tarifs de péage en fixant des minimums et des maximums, le partenaire privé ayant la liberté de fixer les tarifs à l'intérieur de ces fourchettes

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 \$	Max: 1,05 \$
Min: 0,30 \$	Min: 0,45 \$

→ 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

Partage des risques

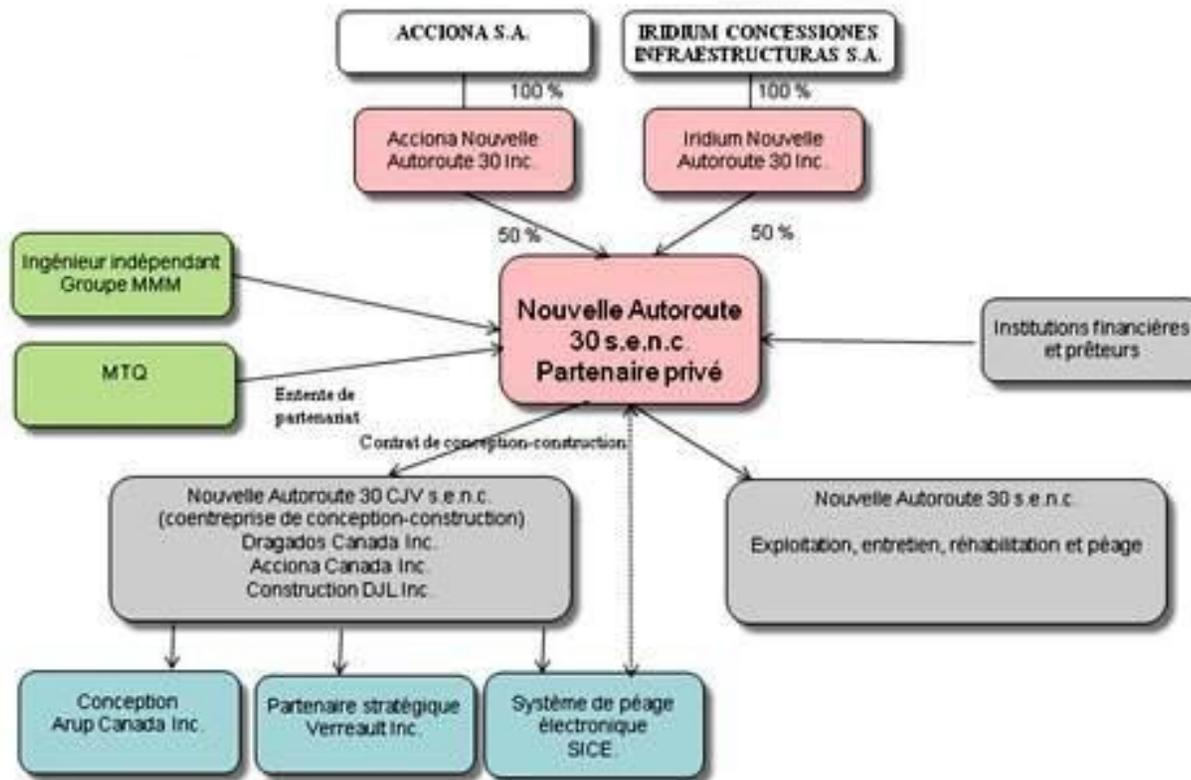
Parachèvement de l'autoroute



- L'évaluation des risques a été réalisée afin de transférer les risques à la partie la plus apte à les gérer
- Le partenaire privé assume notamment les risques associés aux dépassements de coûts, aux retards dans l'échéancier, au financement, à la technologie de péage, à la géotechnique
- Le secteur public conserve notamment les risques associés à l'acquisition de l'emprise et à la contamination des sols

Proposition gagnante

Parachèvement de l'autoroute



Conclusion

Parachèvement de l'autoroute



La proposition gagnante permet :

- de réaliser une économie substantielle estimée à 751 M \$, en valeur actuelle, versus les estimés gouvernementaux sur le cycle de vie du projet (conception, construction, exploitation, entretien, réhabilitation)
- de devancer la mise en service de 2 ans estimée par le gouvernement par rapport au mode conventionnel
- de transférer au partenaire privé les risques de dépassement de coûts et d'échéancier

Pour en savoir plus...

Parachèvement de l'autoroute



www.autoroute30.qc.ca

www.ppp.gouv.qc.ca

P a r a c h è v e m e n t d e l ' a u t o r o u t e



Merci de votre attention