

Nom du participant : Frédéric Pellerin

Direction : Soutien à l'exploitation des infrastructures

Thème de la séance : Politique des transports – Taxation et finance

Intitulé de la séance : **Valuing Equity in Transportation Public-Private Partnerships**

Numéro de la séance (inscrit au programme du congrès) : 280

1. Titre de la conférence : Valuing Equity from the Perspective of a Private Partner

Conférencier : Bernard Carroll

Organisme : Macquarie Securities, Inc.

Résumé :

Il n'y a pas de formule magique. Chaque projet est particulier; certains projets sont risqués alors que d'autres le sont moins et offrent de plus petits retours sur l'investissement. Le retour sur l'investissement est directement associé aux risques liés au projet. Cependant, ce retour devrait être supérieur aux taux d'intérêt en vigueur afin d'inciter les investisseurs à soumettre des offres. Parmi ces risques, notons : les délais de construction, la durée de l'entente, le développement commercial et résidentiel autour du projet, la présence d'un itinéraire de rechange à proximité du projet, la localisation de la route, etc.

Documentation disponible : -

Site Internet : -

Retombées / Intérêt pour le MTQ :

Le Ministère devra, lorsqu'il décidera d'opter pour des projets en PPP, évaluer les coûts et les risques associés au projet ainsi qu'évaluer le mieux possible le retour sur l'investissement pour le partenaire.

2. Titre de la conférence : Theory and Reality of Valuing Equity in U.S. PPPs

Conférencier : Sasha Page

Organisme : Infrastructure Management Group, Inc.

Résumé :

Comme dans la présentation précédente, l'auteur de celle-ci associe le retour sur l'investissement aux risques associés au projet. Plus le risque est grand, plus le retour monétaire devrait être important. L'auteur nous présente une méthode pour évaluer ce

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

retour monétaire pour le partenaire. Cette méthode prend notamment en considération le risque et le prix du marché.

Documentation disponible : -

Site Internet : -

Retombées / Intérêt pour le MTQ : Faibles.

3. Titre de la conférence : Viewing Equity from a State's Perspective

Conférencier : Deborah Brown

Organisme : Virginia Department of Transportation

Résumé :

En raison du vieillissement des infrastructures dans l'État de la Virginie, il n'y aura bientôt plus d'argent pour les nouvelles constructions, la majorité des sommes disponibles devant être allouées à l'entretien. Actuellement, la Virginie s'est dotée d'une politique qui stipule que lorsqu'une route est à péage, celui-ci doit être le plus bas possible. De plus, cet État a décidé de retirer le péage sur toutes les routes où les obligations en regard des revenus ont été satisfaites.

Selon les données actuelles, la Virginie a établi à de 12 à 12,5 % le retour sur l'investissement optimal pour le concessionnaire.

Documentation disponible : -

Site Internet : -

Retombées / Intérêt pour le MTQ :

Le Ministère pourrait s'inspirer des expériences de cet État, notamment en ce qui concerne les retours sur l'investissement pour le concessionnaire et la période de la concession car les éléments de l'infrastructure sont là pour longtemps.

Nom du participant : Frédéric Pellerin

Direction : Soutien à l'exploitation des infrastructures

Thème de la séance : Systèmes de planification – Politique des transports

Intitulé de la séance : Public-Private Initiatives: New Concepts in Transportation Project Delivery – The Good, the Bad, and the Ugly?

Numéro de la séance (inscrit au programme du congrès) : 291

1. Titre de la conférence : State Perspective

Conférencier : Richard L. Walton

Organisme : Virginia Department of Transportation

Résumé :

La Virginie a commencé ses projets de partenariat en 1988. C'est donc fort de ces nombreuses années de PPP que cet État vient nous faire part des leçons qu'il faut retenir de ces expériences. Parmi celles-ci, notons l'approbation des instances gouvernementales le plus tôt possible dans le cheminement du projet; l'évaluation et la négociation des ententes qui sont très longues; la précision des données et des prévisions du débit de circulation; la transparence tout au long du processus; la nécessité de faire des paiements à des moments fixes pour l'entretien; et l'identification des responsables décisionnels dans le cas des changements de conditions.

Documentation disponible : -

Site Internet : <http://www.virginiadot.org>

Retombées / Intérêt pour le MTQ :

Le Ministère a tout intérêt à profiter des erreurs des autres et à utiliser les éléments mentionnés pour l'élaboration de ses futurs projets de PPP.

2. Titre de la conférence : Role of Private Sector

Conférencier : Christopher Kane

Organisme : Washington Group International

Résumé :

Cette conférence nous présente les avantages et inconvénients de différentes formes de projets réalisés en PPP. Parmi ces projets, il y a l'élargissement de voies existantes afin d'instaurer une voie à péage, ou la construction à même le terre-plein de voies supérieures. L'auteur mentionne également qu'apporter des changements au cours d'un

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

projet peu être très coûteux et que plus ces projets sont avancés, plus cela coûtera cher... Enfin, il est très important de bien encadrer la méthode de résolution des conflits car ceux-ci sont inévitables, et il ne faut surtout pas traiter ces contrats comme des contrats traditionnels.

Documentation disponible : -

Site Internet : -

Retombées / Intérêt pour le MTQ :

Encore une fois, le Ministère pourra s'inspirer des recommandations de cette présentation. Certaines clauses de résolution des conflits ont déjà été écrites dans des documents du Ministère.

Nom du participant : Simon Plante

Direction : Planification

Thème de la séance : Politiques en transport, taxation et finances

Intitulé de la séance : Valuing Equity in Transportation Public-Private Partnerships

Equity réfère au pourcentage de retour sur l'investissement pour les profits et pour compenser le risque associé à un projet de PPP dans le secteur routier ou sur les marchés financiers. À ne pas confondre avec le mot « équité » en français. Dans d'autres séances, « equity » s'apparentait davantage au mot « équité » ou « équitable » en français.

Note: «As interest in transportation public-private partnerships continues to grow, understanding and valuing the role of equity in these projects is becoming increasingly important. This panel will provide practitioners as well as newcomers to the topic a perspective on the current issues relating to equity. Panel members will address how equity has been valued in past U.S. transportation PPPs, how private firms approach equity investments, the potential role of equity when U.S. public agencies are direct financial partners, and how equity is treated as an element of PPP bidding and in concession contracts.»

Numéro de la séance (inscrit au programme du congrès) : 280

1. Titre de la conférence : Valuing Equity from the Perspective of a Private Partner
(P06-0712)

Conférencier : Bernard Carroll

Organisme : Macquarie Securities, Inc.

Résumé :

À défaut d'avoir en main la présentation de M. Carroll et des notes suffisantes, voici un résumé tiré d'un document qui peut être consulté sur le Web et dont le sujet est similaire.

M. Carroll mentionne que la participation du secteur privé dans les investissements en transport est souhaitable, voire nécessaire afin d'accélérer les investissements en question. Les États-Unis font face à de graves problèmes de congestion qui ont les effets suivants : 3,7 gigaeures de délais de congestion, 2,3 gigagallons de combustible gaspillés et 63 gigadollars de coûts à la société (« TTI Urban Mobility Report »).

Il fait l'équation suivante : l'accroissement des besoins, conjugué à la réduction de la capacité (ou de la volonté) de payer de l'État, se traduit par une réduction des projets. Par contre, dans la perspective où le secteur privé peut participer davantage, la disponibilité de capitaux privés, conjuguée à un environnement de PPP gagnant, offre un potentiel de réalisation accélérée des projets routiers.

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

De façon plus directe, le secteur privé peut mobiliser capitaux et expertise pour concevoir, construire, exploiter et financer de nouvelles routes à péage. Cela pourrait permettre au secteur public de consacrer ses ressources (capitaux et expertise) à des projets et services particuliers qui seraient plus difficilement accessibles au secteur privé.

De façon indirecte, les capitaux du secteur privé peuvent être utilisés pour acquérir des infrastructures existantes ou pour les gérer. Le secteur public pourrait alors capitaliser davantage sur d'autres types d'infrastructures (hôpitaux, écoles, etc.).

Pour M. Carroll, le secteur routier est comme toute autre entreprise, c'est-à-dire qu'un mauvais service rendu occasionnera une baisse de la clientèle. Les capitaux privés doivent être rentabilisés en assurant la sécurité des usagers, un service ininterrompu, une qualité de l'état des routes, un service à la clientèle hors pair. De préférence, une gestion locale du projet est préférable de manière à bien servir les intérêts de la communauté environnante.

Malgré tout cela, le recours aux partenaires privés n'est pas la solution à tous les problèmes. Le gouvernement reste le grand responsable de la prestation de services. On peut dire aussi que si un projet n'est pas rentable avec des capitaux publics, il ne peut pas l'être non plus avec des capitaux privés. Finalement, si un élément de risque est trop grand, cela augmentera le taux de retour sur l'investissement calculé par le privé et se reflétera sur les tarifs exigés.

Le rôle des capitaux privés est d'offrir rapidement des bénéfices à la communauté par la réalisation plus rapide des projets. Le privé accepte et gère le risque de pertes ou de profits. Le privé réagit comme le propriétaire d'une entreprise en offrant un bon service et en tenant compte des facteurs locaux.

Documentation disponible : PowerPoint en relation avec le projet I-95 sur Internet.

Site Internet : <http://www.macquarie.com>

Retombées/Intérêt pour le MTQ :

Résumé tiré du site Internet suivant :

http://www.i95coalition.org/PDF/annual_meeting/2005/Carroll-Macquarie.pdf

Le MTQ ayant à faire face à des problèmes similaires, les avantages du secteur privé soulevés par M. Carroll méritent d'être étudiés.

2. Titre de la conférence : Methods to Establish Appropriate Equity Returns (P06-0717)

Conférencier : Sasha Page

Organisme : Infrastructure Management Group, Inc.

Résumé :

M. Page explique un modèle CAPM (« Capital Asset Pricing Model ») pour estimer les retours attendus sur les investissements. Il donne quelques définitions du terme « Equity » dans les marchés financiers et suggère une adaptation pour le secteur routier. Bref, les retours sur l'investissement doivent couvrir non seulement le remboursement des capitaux investis, mais aussi prévoir une provision associée à l'élément de risque. Généralement, les premiers projets

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

sont plus risqués ou font l'objet d'une évaluation plus grande du risque en raison du manque de précédents. L'évaluation du risque dans les projets subséquents est souvent plus faible en raison des expériences antérieures.

De façon générale, M. Page explique que les bons (actions et obligations) émis par le moyen du financement des PPP donnent des dividendes importants (~18 %), nettement supérieurs aux obligations d'épargne américaines (~6%) en 2004. Ils représentent donc un nouveau portefeuille d'investissements pour les gestionnaires des fonds de pension par exemple et les autres investisseurs. Un graphique de sa présentation montre à partir de quel moment dans la vie d'un projet interviennent les intrants en capitaux et les dividendes par la suite selon les recettes. Il cite en exemple les retours sur les investissements de plusieurs projets dont certains ont fait l'objet d'une révision à la baisse après que l'élément risqué fut réduit à la suite de la mise en service de projets douteux.

M. Page donne des exemples de retours sur les investissements dans d'autres secteurs publics de services (électricité, eau, rail, etc.).

Il explique, entre autres choses, qu'il n'est pas nécessaire de réglementer à outrance un projet en PPP s'il y a de la concurrence entre des partenaires privés qui offrent leurs services ou si le projet PPP est en concurrence avec une infrastructure publique non payante. Lorsqu'on laisse l'initiative au secteur privé, il apporte généralement des solutions innovantes, réalistes, rentables et profitables pour la communauté. La compétition assure d'une certaine façon l'obtention d'une évaluation du risque raisonnable.

Documentation disponible : Deux présentations PowerPoint en format PDF sur intranet uniquement

Site Internet : <http://www.imggroup.com/>

Retombées/Intérêt pour le MTQ :

L'émission d'obligations (bons, actions) pour le financement des projets de PPP pourrait fournir de nouvelles occasions de placement aux investisseurs, lesquelles offrent des rendements généralement supérieurs à d'autres véhicules de placement, selon M. Page.

3. Titre de la conférence : Equity Valuation Considerations in PPP Contracts (P06-0718)

Conférencier : Geoffrey S. Yarema

Organisme : Nossaman Guthner Knox Elliott LLP

Résumé : Aucun

Documentation disponible : Sujets connexes sur le site Internet du conférencier (voir liens Internet)

Site Internet : Profil personnel à

<http://www.nossaman.com/people/fullbio.asp?empid=Y746380031>

et des présentations à

<http://www.nossaman.com/information/presentations/presentations.asp#Infrastructure>

Mai 2006

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

4. Titre de la conférence : Mixing Equity with Taxable and Tax-Exempt Debt (P06-0719)

Conférencier : Raymond DiPrinzio

Organisme : CIFG Services, Inc.

Résumé :

Cette conférence n'a pas eu lieu.

Documentation disponible : Non

Site Internet : <http://www.cifg.com/>

5. Titre de la conférence : Viewing equity from a state perspective

Conférencier : Deborah Brown

Organisme : Virginia's Department of Transportation (VDOT)

Résumé :

Mme Brown a exposé sa vision du point de vue d'un Department of Transportation (DOT), celui de la Virginie en l'occurrence, sur les PPP.

Elle a brièvement indiqué la portion qu'occupent maintenant les PPP dans les nouveaux projets de la Virginie, les taux de retour sur l'investissement anticipés et la tendance à venir.

Elle mentionne qu'environ les deux tiers des propositions reçues sont des propositions non sollicitées. Les projets représentent environ 3,5 américains et la répartition des sources de financement serait de l'ordre de moitié-moitié pour le privé et le public.

Documentation disponible : Voir le site Internet du VDOT

Site Internet : <http://www.virginiadot.org/business/ppta-default.asp>

Retombées/Intérêt pour le MTQ :

La répartition des nouveaux investissements de l'ordre de 50 % entre le public et le privé est intéressante et représente une façon de maximiser le nombre de projets. Le secteur public peut continuer selon son niveau d'investissement habituel, auquel s'ajoutent les projets du secteur privé.

Nom du participant : Simon Plante

Direction : Planification

Thème de la séance : Politiques en transport, économie, social, culturel, utilisateurs

Intitulé de la séance : Congestion pricing and equity: What are the concerns and how can project sponsors address them ?

« Equity concerns are a prominent element of the debate about value pricing in projects across the country, from California to Florida to Minnesota. Despite such prevalence, however, many project sponsors find themselves unsure how to respond effectively to equity criticisms raised by stakeholder groups, elected officials, and the media. This session is designed to stimulate dialogue among panelists and audience members about the equity implications of value pricing, so that participants will leave with a better understanding of the many potential equity implications inherent in value pricing, as well as some effective (or ineffective) ways that project sponsors can address them. To accomplish these aims, the session is designed as follows: three panelists will give brief presentations laying out basic information to stimulate informed discussion by all session participants, and in the following hour there will be discussion between the audience and the panelists. »

Numéro de la séance (inscrit au programme du congrès) : 422

1. Titre de la conférence : Framework for Understanding Equity Implications of Value Pricing (P06-0591)

Conférencier : Asha Weinstein (asha.weinstein@sjsu.edu)

Organisme : San Jose State University

Résumé :

Le professeur Weinstein a abordé la question des « HOT lanes » (voies réservées payantes) et la question de l'équité, dans le sens d'équitabilité des choix pour la population et d'acceptabilité. Aussi, elle aborde le sujet de la tarification variable (« variable pricing »).

Une définition des concepts suivants est faite : « HOT lanes », « Express lanes », « Fair lanes et « variable tolling ». Des exemples de projets sont donnés pour les États-Unis.

Parmi les questions à se poser, lorsqu'on désire aborder la question de l'équité pour un projet donné :

Qui sont les groupes affectés et quelle est leur opinion? (âge, éducation, revenus, sexe, origine ethnique, etc.)

Est-ce que tous les groupes ont accès à l'infrastructure payante?

Quels sont les impacts (coûts et bénéfices) directs et indirects d'un projet?

Des résultats de sondages montrent que les voies HOT sont plus utilisées par les utilisateurs dont le niveau de revenu est élevé, mais que ceux qui ont des revenus moins élevés les utilisent

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

aussi en réponse à certains besoins à l'occasion. Les revenus sont évidemment le principal critère d'influence. La situation géographique, la disponibilité d'alternatives modales en sont d'autres. On dit par exemple que les HOT répondent aux besoins des femmes dans certaines circonstances (urgences familiales). Même si leurs revenus sont généralement moins élevés que ceux des hommes, elles en profitent.

Le succès des projets HOT repose en partie sur une bonne communication avec le public. On parle même de sensibilisation et à la limite de formation. Des exemples d'interventions auprès du public sont donnés dans le cadre de différents projets existants.

Il est aussi question de l'utilisation des revenus : réinvestir ces derniers dans le corridor, améliorer le transport en commun, compenser les non-utilisateurs. Attention, dans certains cas, les revenus sont tout juste suffisants pour couvrir le coût de l'infrastructure construite et les transferts sont impossibles.

Recommandations pour assurer le succès d'un projet de voies HOT en ce qui concerne l'équité :

1- Définir un processus continu d'évaluation et de suivi de l'équité. Évaluer l'équité pendant les phases de planification et de réalisation des projets. Établir un dialogue avec le public. Faire en sorte que le projet soit physiquement, opérationnellement et financièrement équitable.

2- Aborder toutes les dimensions de l'équité (revenus, sexe, ethnies, âge, etc.).

3- Comparer l'équité des voies HOT avec d'autres options, par exemple, les taxes sur l'essence, les permis, etc.

4- Déterminer avec précision quels seront les impacts (coûts et bénéfices) pour les utilisateurs à faibles revenus.

5- Se pencher prioritairement sur des éléments susceptibles d'avoir plus d'impact. Par exemple, le cas de l'achat d'un transpondeur à un coût donné.

Documentation disponible : Article disponible sur le cédérom du 85^e congrès annuel du TRB

Site Internet : <http://www.sjsu.edu/faculty/weinstein/> et http://www.vta.org/projects/hot_lanes/hot_equity.pdf

2. Titre de la conférence : Variable-Priced Facilities: Who Uses Them and Are They Fair? (P06-0593)

Conférencier : Angela Jacobs (angela.jacobs@fhwa.dot.gov)

Organisme : Federal Highway Administration

Résumé : Aucun

Documentation disponible : Aucune

Site Internet : <http://www.tfrc.gov/pubrds/03sep/09.htm> et http://www.hhh.umn.edu/centers/slp/projects/conpric/learn/types_a.htm

Mai 2006

3. Titre de la conférence : Managing Equity Concerns in Minnesota (P06-0594)

Conférencier : Kenneth Buckeye (kenneth.buckeye@dot.state.mn.us)

Organisme : Minnesota Department of Transportation

Résumé :

M. Buckeye a présenté l'expérience du Minnesota en ce qui concerne l'équité dans le contexte de deux projets de tarification.

Questions soulevées :

- 1- Qu'est-ce que l'équité?
- 2- Qui est touché? (population, utilisateurs, selon revenus, modes de transport, géographie)
- 3- À quel point sont-ils touchés et de quelle façon?
- 4- Quelle forme de mitigation peut être offerte?
- 5- Que faut-il comparer et à quoi lorsqu'on se questionne sur l'équité?

Le Minnesota ne détenait aucun péage avant 2005, il n'a donc pas d'historique sur lequel se baser.

Au début, le projet de la route 212 a été renversé par un droit de veto des autorités locales. Celui de la I-394, qui consistait à faire passer des voies HOV à des HOT (péage), a été retiré par le gouverneur en raison des protestations.

Principaux constats en ce moment : la congestion s'accroît, les ressources sont de plus en plus limitées, le public est insatisfait de la performance des voies HOV, la peur et l'incompréhension de la solution « péage » persiste, le public ne comprend pas pourquoi une augmentation des taxes sur l'essence, par exemple, ne ferait pas l'affaire; finalement, les péages sont perçus comme étant inéquitables et non appropriés pour la gestion de l'offre et de la demande ainsi que pour l'augmentation de l'efficacité des systèmes.

Leçons apprises : le public a mal compris le principe du péage électronique et la tarification dynamique. Le public a eu peur que le péage s'étende ailleurs et partout. Les promoteurs du projet doivent être proactifs dans les communautés touchées. Il faut se demander quel est le coût de ne rien faire. Une capacité de circulation sous-utilisée en raison du péage est mal perçue par le public. Il faut ce qu'on appelle « des champions » pour mener à terme un tel projet. Il faut éduquer le public dans une approche neutre. Finalement, il est difficile de procéder sans le soutien du gouverneur.

Les responsables ont instauré un groupe de travail (« value pricing task force ») pour mener à bien les projets. L'approche a été améliorée. Des intervenants de plusieurs milieux ont été impliqués (législateurs, maires et conseillers, groupes d'intérêt) et ont été guidés par un leader respecté du milieu. Aucun calendrier n'a été spécifié. Beaucoup de place a été laissée à la discussion et au consensus. Résultat, un projet de démonstration a été avancé.

Les projets ont eu l'aval des autorités et de la population à la suite des ajustements qui ont été faits. Le conférencier fait la revue des erreurs commises au départ et des résultats (succès) obtenus par la suite.

85^e Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

Documentation disponible : Présentation PowerPoint sur intranet uniquement.

Site Internet : DOT du Minnesota

Retombées/Intérêt pour le MTQ :

L'étude est utile pour assurer le succès des projets de PPP du MTQ.