

Modes de réalisation et de financement des grands projets en transport : Leçons internationales pour accélérer le développement des infrastructures de transport

Sommet de la rentrée : Les grands projets en transport

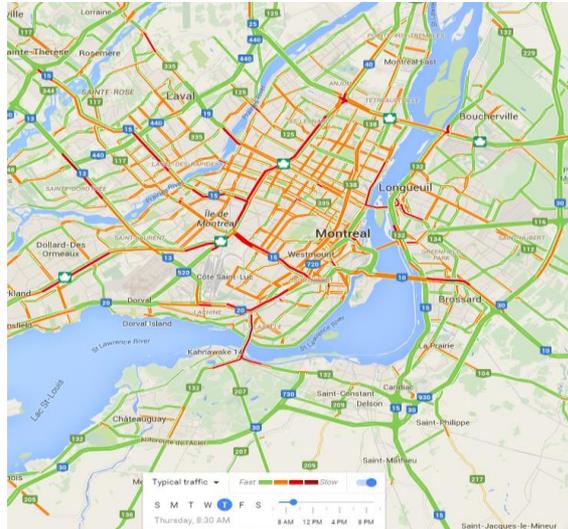
Montréal, le 21 septembre 2017

Ilan Dunsky

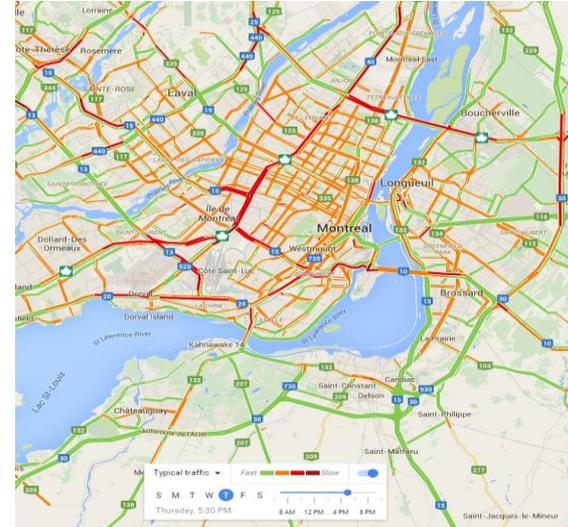
Associé, Dentons Canada s.e.n.c.r.l.

Co-dirigeant, groupe infrastructure et partenariats public-privé

La problématique



Montréal, trafic typique jeudi à 8h30



Montréal, trafic typique jeudi à 17h30

Une infrastructure de transport qui est insuffisante a un *coût économique* - et un *coût humain*.

Projet

- Pont Champlain
- Échangeur Turcot
- Autoroute Bonaventure
- Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
- REM

Mode de réalisation

- PPP (DBFOM/DBFM)
- DBF
- Conventionnel
- DBF
- DB + SOM



Caractéristiques générales

Conventionnel

- Structure du projet
- Risques de construction
- Dépassement des coûts
- Risque de retards
- Risques financiers
- Risques d'exploitation
- Risques d'interface
- Morcellement des risques (DB) + (OM) + (financement)
- Contracteur
- Autorité
- Autorité
- Autorité
- Autorité
- Peu de risques

Caractéristiques générales

DBF

- Structure du projet
- Risques de construction
- Dépassement des coûts
- Risque de retards
- Risques financiers
- Risques d'exploitation
- Risques d'interface
- Morcellement diminué (DB + financement) + (OM)
- Contracteur
- Contracteur
- Contracteur
- Contracteur
- Autorité
- Plus élevés -Autorité

Caractéristiques générales

DBFO / DBFM

- Structure du projet
- Risques de construction
- Dépassement des coûts
- Risque de retards
- Risques financiers
- Risques d'exploitation
- Risques d'interface
- Non-morcellement des risques (sauf les risques retenus par le secteur public)
- Contracteur
- Contracteur
- Contracteur
- Contracteur
- Contracteur
- Plus élevés - Contracteur

Pourquoi favoriser le mode alternatif (DBF ou DBFO/DBFM)?

- **DBF et DBFO**
 - Plusieurs risques sont assumés par le contracteur ayant une expertise pertinente à la décharge des autorités publiques
- **DBFO seulement**
 - Encourager la participation des fonds de pension et autres fonds d'investissement au financement
 - Favoriser une approche fondée sur le cycle de vie de chaque projet à long terme.
 - Ceci favorise le mode DBFO/DBFM
 - Puisque les risques intégrés du projet à long terme sont assumés par le contracteur, celui-ci est incité à favoriser une approche et une solution technique qui présentent, globalement, des coûts et des risques maîtrisés.

Avantages du mode DBFO/DBFM

- Le contracteur doit tenir compte du cycle de vie entier des actifs.
- Un projet comprend ainsi sa conception, son financement, sa construction, son exploitation, son entretien et sa réhabilitation, jusqu'au moment où l'actif atteint la fin de sa vie utile.
- En tenant compte du cycle de vie d'un actif, il est possible de:
 - Mieux prévoir le coût réel de l'actif à long terme; et
 - Prévoir, dès la planification du projet, comment mieux gérer l'actif jusqu'à la fin de sa vie utile.
- Ceci optimise le développement et l'exploitation des infrastructures à un coût connu et réaliste.
- Pas nécessairement moins coûteux à court terme.

Désavantages du mode DBFO/DBFM

- Structure complexe
- Nécessite plus de travail de préparation en amont
 - Peut être moins rapide
- Les coûts de financement peuvent être plus élevés,
 - mais les prêteurs ont les mêmes intérêts que l'autorité publique (développement et opération du projet sans interruption) et deviennent objectivement des alliés de l'autorité et ce jusqu'au remboursement intégral du prêt.
- Résistance syndicale et citoyenne

Structure contractuelle typique simplifiée

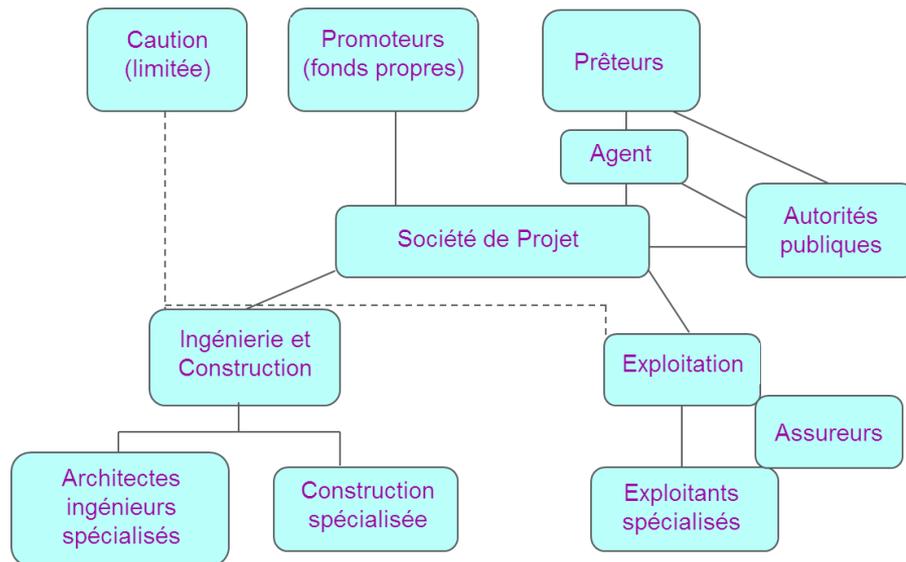
Nature des contrats/risques

Financier

Projet/Concession

Co-entreprise

Sous-traitance
licences



Exemples hors-Québec

Canada

- 265+ projets développés en mode alternatif, notamment en mode DBDFO/DBFM :
- Valeur : 122 775 000 000 \$ (122 775 G \$)
- **Secteur des transports (72 projets)**
 - Nouveau pont Champlain (Québec)
 - Canada Line (Colombie Britannique)
 - Eglinton Crosstown LRT (Ontario)
 - Barrie Transit Facility (Ontario)
 - Ottawa Light Rail Transit (Confederation Line) (Ontario)
 - Trillium Line (Ontario)
 - Edmonton LRT (Alberta)
 - Waterloo LRT (Ontario)
 - Calgary Ring Road (Alberta)
 - Evergreen Line (Colombie Britannique)
 - Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles (Québec)
 - Autoroute 25 (Québec)
 - Autoroute 30 (Québec)
 - Anthony Henday Drive (Alberta)



France

- Une grande partie des infrastructures est exploitée en mode non-traditionnel.
- Projets développés en mode :
 - **Concession**
 - Projet LGV Sud-Ouest (entre Tours et Bordeaux)
 - La majorité des autoroutes
 - **Affermage**
 - L'aéroport Chambéry Savoie
 - **Autres formes de délégation de service public**
 - Délégation du service public de l'eau potable du Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF)



Exemples internationaux de pays similaires

Royaume-Uni

- Projets développés en mode :
 - **PFI (PPP)**
 - Autoroute M25
 - Une centaine d'autres projets
 - **Concessions de service public (transport en commun)**
 - Projet Crossrail
 - Projet London Overground



Exemples internationaux de pays similaires

Australie

- Projets développés en mode :
 - **PPP**
 - SLR de Sydney, Brisbane Airport Rail Link, Brisbane North South Bypass Tunnel
 - **Asset Recycling Initiative**
 - Capital Metro LRT
 - Programme New South Wales Asset Recycling



Merci

Ilan Dunsky
Associé, Dentons Canada s.e.n.c.r.l.

39e étage, 1 Place Ville Marie
Montréal, Québec

ilan.dunsky@dentons.com
(514) 878-5833

