



Il faut trouver un compromis pour presque tous les aspects de l'aéroport qui touchent à la sûreté, à la sécurité et au service à la clientèle afin de leur permettre de continuer à fonctionner. Les comptoirs d'enregistrement sont débordés, les longues files d'attente au contrôle des passagers se rendent jusqu'aux aires d'attente et empêchent souvent des personnes d'enregistrer et de récupérer leurs bagages, et les bagages arrivants doivent être manipulés par des agents des lignes aériennes et des passagers dans une aire d'arrivée et de départ bondée avant de parvenir à un terrain de stationnement incapable de répondre à la demande. Nous avons examiné un grand nombre de solutions possibles à ces problèmes, mais dans la presque totalité des cas, la solution à un problème en aggrave un autre.

Le trafic de l'aéroport a vu une augmentation constante de cinq pour cent par année depuis dix ans, et l'aéroport international d'Iqaluit nécessite des investissements considérables pour soutenir la population croissante du Nunavut, et pour répondre à la plus grande demande en matière de transport aérien. L'aéroport est un élément clé de l'économie d'Iqaluit et du territoire du Nunavut.

- Le transport aérien est l'un des plus importants employeurs du secteur privé d'Iqaluit;
- Iqaluit est le portail commercial le plus important du Nunavut, et a été l'hôte de plus de 20 000 déplacements d'aéronefs en 2012;
- L'aéroport d'Iqaluit enregistre plus de 30 pour cent de toute l'activité aérienne du Nunavut;
- Le nombre actuel de mouvements de passagers dépasse 140 000; ce nombre a plus que doublé depuis 1985;
- Plus de 40 pour cent de tous les voyageurs au Nunavut embarquent ou débarquent à l'aéroport d'Iqaluit.

L'infrastructure actuelle de l'aéroport n'est pas en mesure d'accommoder l'augmentation associée de la demande en trafic aérien sans qu'il y ait d'abord un agrandissement des installations, des agrandissements côté piste et des aménagements de terrain.

## **Que comprend le projet?**

Le projet comprend quatre composantes principales.

- 1) L'asphaltage de la piste;
- 2) L'installation d'un nouvel éclairage pour la piste, de systèmes électriques et d'autres systèmes de sûreté;
- 3) La construction d'un nouvel immeuble des services généraux (ISG) pour les camions d'incendie, les chasse-neige, etc. étant donné que l'édifice actuel n'est pas suffisamment grand pour abriter tout le matériel;

4) La construction d'une nouvelle aérogare.

### **L'établissement d'un partenariat public-privé (PPP) constitue-t-il la seule ou la meilleure option pour ce projet?**

Le gouvernement du Nunavut (GN) s'est penché sur l'ensemble des options et a déterminé qu'un partenariat public-privé représente la meilleure façon d'utiliser les fonds publics.

À la suite d'une analyse détaillée des coûts, des risques, de la portée, des échéanciers, etc., un partenariat a été sélectionné comme étant le meilleur modèle pour le présent projet puisqu'il utilise non seulement les fonds publics à bon escient, mais il transfère aussi les risques au partenaire privé par l'entremise d'un contrat à prix fixe axé sur le rendement.

Dans un partenariat public-privé, les fonds publics financent le projet à mesure que les éléments des installations se font construire. Ensuite, durant la phase des opérations, les paiements se font en fonction du rendement. Un partenariat public-privé doit démontrer qu'il servira l'intérêt du public et qu'il utilisera l'argent de manière optimale, faute de quoi le projet ne pourra continuer sous forme de partenariat. Un tel partenariat doit aussi fournir une combinaison quelconque des avantages suivants afin **d'en donner** au gouvernement et aux citoyens **pour leur argent** :

- **Résultats livrés en temps opportun** : Le gouvernement, en tirant parti d'une approche holistique au projet accompagnée du modèle des PPP, peut faire construire la totalité de l'infrastructure dont l'aéroport d'Iqaluit a besoin en moins de temps, et ce, en garantissant une opération exempte de risque et un programme strict de maintenance du cycle de vie pour les 30 prochaines années, en plus d'avoir recours aux ressources financières fédérales par l'entremise du Fonds PPP Canada.
- **Transfert du risque** : Dans les projets de construction traditionnels du gouvernement, les entrepreneurs ont l'habitude de faire payer les coûts supplémentaires engendrés par les retards et les dépassements de coûts en matériel et en main-d'œuvre. Dans de tels cas, le gouvernement doit également déboursier des fonds pour réparer les problèmes quant aux activités courantes et à la maintenance. Dans les partenariats public-privé, surtout ceux dans lesquels le secteur privé est chargé du fonctionnement des nouvelles installations pendant une période de temps fixe, c'est l'entrepreneur, et non le gouvernement, qui est responsable de ces risques liés aux coûts. De plus, si l'entrepreneur n'accomplit pas son devoir, il n'est pas payé.
- **Innovation** : Les entreprises privées entièrement responsables des dépassements de coûts sont plus fortement motivées à innover à tous les stades du processus : la conception, le financement, la méthode de construction, ainsi que le fonctionnement et la maintenance. Cette innovation est responsable d'une bonne partie des économies totales réalisées par le gouvernement, et elle a pour résultat de meilleurs produits et services.

- **Création d'emplois** : Les investissements créent des emplois. De plus, la construction d'infrastructures, comme des écoles, des stades, des centres de santé, des routes et des aéroports prépare la voie à une plus grande croissance et à de plus grandes possibilités. Le GN peut d'ailleurs établir les exigences en ce qui concerne la participation d'entreprises et de la main-d'œuvre inuites lors du processus de passation des contrats.

Dans tous les projets en PPP, c'est au gouvernement que reviennent la propriété, le contrôle et la responsabilité. En établissant des normes par l'entremise des contrats et de la législation, et en surveillant de près la mise en œuvre des produits et des services, le gouvernement peut veiller à ce que les besoins du public soient satisfaits, et que l'intérêt du public soit servi.

En termes simplifiés, un projet en PPP est un peu comme une hypothèque. Le GN paiera pour le projet sur une période de temps, au lieu de tout payer d'un seul coup, ce qui lui permettra d'exécuter d'autres projets d'immobilisations alors que celui-ci, de plus grande envergure, est en cours d'exécution.

### **Un projet en PPP est-il synonyme de bonnes affaires?**

À l'heure actuelle, on dénombre au Canada plus d'une centaine de projets en PPP à différents stades d'approvisionnement, y compris des projets à Victoria, à Edmonton, à Ottawa et à Toronto. Le GN a choisi un processus d'approvisionnement qui s'est avéré un succès dans des grandes et des petites collectivités du Canada et d'ailleurs.

Au cours des 20 dernières années, il y a eu 198 projets exécutés en partenariat sur l'ensemble du territoire canadien, ce qui représente des investissements totalisant à peu près 61 millions de dollars.

Par ailleurs, les avantages généraux qu'apportent les PPP sont relativement simples :

***Les projets en PPP respectent les échéanciers et les budgets, et sont établis en fonction de contrats à long terme axés sur le rendement, qui utilisent les fonds publics de manière optimale.***

### **Quel est le processus d'un projet en PPP?**

En raison de l'envergure de ce projet en PPP, le processus prendra plus de temps que la majeure partie des acquisitions. Le processus d'acquisition en PPP comporte sept étapes.

- 1) Mise au point d'un modèle de base comprenant toutes les composantes nécessaires du projet. À cette étape du processus, le modèle ne ressemblera PAS nécessairement à sa version finale, mais il donnera un aperçu visuel de tous les éléments que le projet exigera.

- 2) Envoi d'une demande de qualifications (DDQ). Cette demande donne l'occasion aux entreprises intéressées de démontrer qu'elles ont les capacités financière et organisationnelle de mener le projet à terme.
- 3) Examen des entreprises qui soumettent une proposition, et choix des trois meilleurs candidats.
- 4) Envoi d'une demande de propositions (DP) et invitation des trois entreprises les mieux qualifiées à soumettre une proposition pour les composantes du projet suivantes :
  - a. Conception;
  - b. Construction;
  - c. Financement;
  - d. Exploitation;
  - e. Entretien.
- 5) Examen de la qualité technique des soumissions afin de vérifier si elles traitent de toutes les exigences du projet à la satisfaction des normes énoncées dans la DP, y compris en ce qui a trait à la sûreté, à l'efficacité et au confort.
- 6) L'entreprise retenue sera celle qui pourra fournir toutes les composantes du projet au prix le plus faible.
- 7) Finalisation et exécution du contrat, tout en veillant à ce que les éléments énoncés dans la proposition se retrouvent dans le contrat et soient reflétés dans les produits et services finis devant être fournis.

**Où en sommes-nous dans le processus, et quelle est la raison pour laquelle tout est à ce point confidentiel?**

Le GN s'efforce à présent de terminer l'étape sept. Une entreprise a été retenue et le contrat est en train d'être finalisé.

Comme c'est toujours le cas dans les acquisitions faites par le GN, le processus et le contenu des contrats sont gardés confidentiels jusqu'à ce qu'ils soient signés par les deux parties.

À l'heure actuelle, les négociations se déroulent bien et la signature devrait avoir lieu comme prévu, à la mi-septembre.

**Pourquoi paierons-nous pendant 30 ans et qu'obtiendrons-nous en fin de compte?**

Il s'agit d'un cas de planification à long terme; c'est ce que font les gouvernements. Ils considèrent la construction d'infrastructures qui dureront bien plus longtemps que les mandats de leurs députés.

Et, en fin de compte, nous aurons quelque chose en bon état. Le contrat comprend des dispositions selon lesquelles l'aéroport devra être rendu au gouvernement afin qu'il puisse continuer d'être exploité pendant des années suivant la fin de la durée du contrat.

L'aéroport doit être bien entretenu de sorte que lorsqu'il sera rendu au gouvernement, tous les éléments du projet devront être fonctionnels pendant au moins dix ans.

### **De quelle façon les Inuits participeront-ils au projet si celui-ci n'est pas mené par des entreprises inuites?**

Une solution de rechange à la politique NNI a été prudemment élaborée pour le projet en PPP de l'aéroport international d'Iqaluit afin de veiller à ce que la lettre et l'esprit du chapitre 24 de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut soient respectés.

Nous avons travaillé de concert avec Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI) et des firmes inuites assez importantes sur la mise au point d'une solution de rechange à la politique NNI, et leurs commentaires ont informé notre approche en matière d'approvisionnement.

Le partenaire privé sera contraint de respecter les exigences minimales obligatoires en matière d'entreprise et de main-d'œuvre inuites, et une grande importance sera accordée à la formation des Inuits.

### **Vous avez d'autres questions?**

**Pour les médias** - n'hésitez pas à nous téléphoner pour réaliser une entrevue visant à discuter des éléments non couverts par les restrictions en matière de confidentialité du processus d'approvisionnement exposées ci-dessus.

**Pour les Nunavutois** - aussitôt que le contrat financier du projet sera conclu (mi-septembre), le GN organisera une assemblée publique à Iqaluit durant laquelle les Nunavutois pourront poser leurs questions à un groupe de membres du comité. La date, l'heure et l'emplacement de cette assemblée seront affichés en ville, sur le fil Twitter et la page Facebook du GN, ainsi que sur la page Facebook dédiée aux messages d'intérêt public d'Iqaluit (Iqaluit Public Service Announcements) aussitôt que ces renseignements seront confirmés.

###

### **Contact pour les médias :**

Lauren Solski  
Gestionnaire intérimaire des communications  
ministère de l'Exécutif et des Affaires gouvernementales  
867-975-6004  
[lsolski@gov.nu.ca](mailto:lsolski@gov.nu.ca)