



● Appel de qualification



● pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une portion du parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal



● Appel de qualification



● pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une portion du parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal

22 décembre 2005



Appel de qualification pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une portion du parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal



Aux Candidats,

Le ministère des Transports du Québec envisage de réaliser une portion du parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal selon l'approche de partenariat public-privé dans le cadre d'un processus de sélection international.

Le présent A/Q constitue la première étape de ce processus de sélection menant à l'éventuelle sélection d'un Partenaire privé avec lequel le MTQ désire conclure une Entente de partenariat dans le cadre du projet de parachèvement de l'Autoroute 25.

Afin que sa Candidature soit évaluée, le Candidat doit respecter toutes les conditions de recevabilité, telles qu'elles sont énoncées dans le présent document.

Dans le but d'uniformiser la présentation des Candidatures, pour en assurer un emploi simple et efficace, et dans le but d'aider le Candidat à préparer un document complet, un schéma de présentation des Candidatures est inclus à l'**annexe 1** de ce document.

Les principales dates afférentes à cette première étape du processus de sélection sont :

- Lancement de l'A/Q.....22 décembre 2005
- Séance d'information et visite du site.....16 janvier 2006
- Fin de la période des questions quant à l'A/Q.....10 février 2006 (15h00, heure de Montréal)
- Date limite de dépôt des Candidatures.....3 mars 2006 (15h00, heure de Montréal)
- Annonce des Candidats qualifiés.....31 mars 2006

Nous tenons à remercier tous les Candidats de l'intérêt qu'ils portent à cet important projet.

Florent Gagné
Sous-ministre



Table des matières



1. Introduction.....	7
1.1 L'occasion d'affaires.....	7
1.2 Aperçu du Projet.....	7
1.3 Contexte socio-économique de Montréal et de Laval.....	8
1.4 Réalisation en PPP.....	9
1.5 Objectif de l'A/Q.....	9
1.6 Équipe du Projet.....	10
1.7 Surveillance du déroulement du processus de sélection.....	10
2. Le Projet.....	11
2.1 Résultats recherchés.....	12
2.2 Principales composantes du Projet.....	12
2.3 Responsabilités confiées au Partenaire privé.....	14
2.4 Processus d'approbation.....	15
2.5 Rémunération du Partenaire privé.....	15
2.6 Encadrement en matière de péage.....	17
2.7 Cadre législatif.....	17
3. Processus de sélection du Partenaire privé.....	18
3.1 Description du processus de sélection.....	18
3.2 Calendrier des activités.....	19
3.3 Transparence du processus de sélection.....	20
4. Évaluation des Candidatures.....	21
4.1 Comité de sélection.....	21
4.2 Évaluation des Candidatures.....	21
4.3 Conditions de recevabilité.....	21
4.4 Critères d'appréciation.....	21
4.5 Choix des Candidats qualifiés.....	22
4.6 Transmission des résultats de l'évaluation aux Candidats.....	22
5. Directives aux Candidats.....	23
5.1 Date et endroit de remise.....	23
5.2 Représentant du Ministère.....	23
5.3 Examen des documents.....	23
5.4 Questions et Réponses aux Questions.....	24
5.5 Séance d'information et visite du site.....	24
5.6 Élaboration et présentation d'une Candidature.....	24
5.7 Retrait d'une Candidature.....	25
5.8 Ouverture des Candidatures.....	25



6. Conditions générales.....	26
6.1 Admissibilité.....	26
6.2 Communication.....	26
6.3 Confidentialité.....	26
6.4 Conflit d'intérêts.....	26
6.5 Collusion.....	27
6.6 Coûts et dépenses des Candidats.....	27
6.7 Modification de la composition d'un Candidat.....	27
6.8 Droits du Ministère.....	27
6.9 Responsabilité du Ministère relativement à l'exactitude des informations.....	28
6.10 Absence de recours.....	28
6.11 Propriété des documents.....	28
6.12 Version officielle du document d'A/Q.....	28
6.13 La langue officielle.....	28

ANNEXES

1. Schéma de présentation des Candidatures.....	30
2. Description des principales exigences techniques du parachèvement de l'Autoroute 25.....	38
3. Faits saillants de l'Entente de partenariat.....	42
4. Formule d'engagement.....	47
5. Étiquette de retour.....	49



Glossaire



A/Q : Cet Appel de qualification

BMOPPP : Bureau de la mise en œuvre du partenariat public-privé

Candidat : Entreprise ou Consortium qui dépose une Candidature pour le Partenariat en réponse au présent A/Q

Candidat qualifié : Candidat ayant été qualifié au terme de cet A/Q

Candidat sélectionné : Candidat qualifié retenu au terme de l'appel de propositions pour conclure une Entente de partenariat

Candidature : Ensemble des documents de mise en candidature préparés et présentés par le Candidat dans le cadre du présent A/Q

CAC : Certificat d'autorisation à être émis pour le Projet en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., chapitre Q-2) et autorisant la construction du Projet

CAR : Certificat d'autorisation à être émis pour le Projet en vertu de l'article 31.5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., chapitre Q-2) et autorisant la réalisation du Projet

Comité de sélection : Le Comité de sélection et les sous-comités mis sur pied par le MTQ pour les fins d'analyse et d'évaluation des Candidatures.

Consortium : Regroupement de deux ou de plusieurs entreprises pour les fins de soumettre leur Candidature et pour, le cas échéant, réaliser le Partenariat

Entente de partenariat : Entente à intervenir entre le ministre des Transports du Québec et le Partenaire privé à l'égard du Partenariat

Gouvernement : Le gouvernement du Québec

Infrastructure : Les voies rapides, le pont, le système de péage et tous les autres éléments prévus à l'Entente de partenariat

Membre : Une entreprise faisant partie d'un Candidat de façon exclusive et qui investira des capitaux propres dans le Partenariat

MTQ ou Ministère : Le ministère des Transports du Québec

Partenaire privé : Entreprise ou Consortium qui aura, à la suite de l'appel de propositions et de la sélection finale, conclu une Entente de partenariat avec le ministre des Transports du Québec



Partenariat : Conception, construction, financement, exploitation et entretien d'une portion du parachèvement de l'Autoroute 25 par le Partenaire privé (notamment les voies rapides, le pont et le système de péage) comprenant l'imposition d'un péage aux usagers, selon les conditions qui seront stipulées à l'Entente de partenariat

Participant : Entreprise faisant partie d'un Candidat de façon exclusive et qui n'investira pas de capitaux propres mais qui sera responsable au minimum, pour le compte d'un Candidat, d'un des éléments suivants :

- 25 % de la conception du Partenariat;
- 10 % de la construction du Partenariat;
- 25 % de l'exploitation et de l'entretien du Partenariat

Personne clé : Personne physique qui occupera pour le compte d'un Candidat l'une des fonctions suivantes:

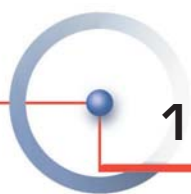
- directeur de projet;
- directeur adjoint de projet;
- responsable de la conception de structure;
- responsable de la conception routière;
- responsable de la construction;
- responsable de l'exploitation et de l'entretien;
- responsable de la conception, de la construction et de l'exploitation de système électronique de péage;
- responsable de la mise en place du financement; de même que toute autre personne désignée comme Personne clé par un Candidat en réponse à l'A/Q

PPP : Partenariat public-privé

PPPQ : Partenariats public-privé Québec, l'Agence instituée en vertu de la *Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec* (L.R.Q., chapitre A-7.002)

Projet : Le parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal, dont une portion sera réalisée par le Partenaire privé dans le cadre du Partenariat et dont l'autre portion sera réalisée par le MTQ selon une approche conventionnelle

Société liée : Une société est liée à une personne lorsqu'elle a des liens (tel que ce terme est défini à l'article 5 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (L.R.Q., chapitre V-1.1)) avec cette personne. De plus, une société est liée à une autre lorsqu'elle en est la filiale ou qu'elle est membre du même groupe de sociétés au sens de l'article 9 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (L.R.Q., chapitre V-1.1)



1. Introduction



1.1 L'occasion d'affaires

Sous l'égide du Ministère, le Gouvernement envisage de réaliser le parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal. Ce projet autoroutier, dont les paramètres sont décrits dans le présent document, constituera la réponse privilégiée à la problématique de congestion routière dans la partie est de la grande région métropolitaine de Montréal. Le Projet aura, de plus, un effet catalyseur sur le développement de cette partie du territoire.

Le Ministère préconise une approche de PPP pour une portion du Projet afin de mettre à profit l'expertise du secteur privé. Il compte sur une participation importante du secteur privé en ce qui a trait au partage des responsabilités et des risques ainsi qu'au financement dans le cadre notamment d'un péage auprès des usagers. Le Ministère veut également accélérer la réalisation du Projet grâce à l'apport technologique et à la gestion du secteur privé. Le Gouvernement envisage donc une approche selon laquelle une entreprise ou un consortium d'entreprises assumera, à titre de Partenaire privé, les responsabilités de conception, construction, financement, exploitation et entretien d'une portion du Projet, notamment les voies rapides, le pont enjambant la rivière des Prairies et le système de péage.

Pour les fins d'attribution de l'Entente de partenariat, le Ministère appliquera au processus de sélection les principes de transparence, d'équité et de concurrence.

1.2 Aperçu du Projet

Le parachèvement de l'Autoroute 25 comporte principalement la construction d'une autoroute à péage de 7,2 km entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'Autoroute 440 à Laval, dont un pont de 1,2 km. L'emprise routière nécessaire à la construc-

tion du Projet appartiendra au Gouvernement au moment de la signature de l'Entente de partenariat.

Le Projet s'inscrit dans le plan de transport de la région métropolitaine de Montréal, tel qu'il a été élaboré par le Ministère en 2001. De plus, les autorités municipales de Montréal et de Laval ont inscrit l'axe de l'Autoroute 25 dans leur plan d'urbanisme respectif.

Les autorités municipales de la Ville de Laval se sont prononcées en faveur de la réalisation du Projet. Les autorités de la Ville de Montréal ont déclaré publiquement que le Projet ne faisait pas partie des priorités immédiates de la Ville de Montréal. Des discussions sont en cours avec les autorités concernées.

Les principaux objectifs poursuivis par le Ministère relativement au Projet sont :

- La diminution du temps de parcours quotidien des usagers;
- La réduction pour ces usagers des coûts d'entretien et d'exploitation de leurs véhicules grâce à des trajets plus courts, en distance ou en temps;
- La réduction de la pollution causée par les véhicules;
- Le soutien au développement économique de l'est de Montréal et de Laval;
- Les répercussions économiques des dépenses de construction et d'exploitation de cette nouvelle infrastructure routière.

Ces objectifs devraient se traduire par :

- L'amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs et des accès locaux entre Montréal et Laval (autoroutes 19, 15 et 13 et routes 125, 117 et 335) ainsi que vers le nord-est (autoroute 40 et route 138);

- Un ensemble d'infrastructures routières locales plus efficace;
- Un lien physique direct et efficace dans l'est de la métropole entre la couronne nord, Laval, Montréal et la Rive-Sud;
- L'utilisation optimale du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- La réduction de l'achalandage sur l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15;
- L'amélioration des conditions de desserte en transport en commun entre la Montérégie, Montréal et la couronne nord grâce à une nouvelle voie de circulation fluide.

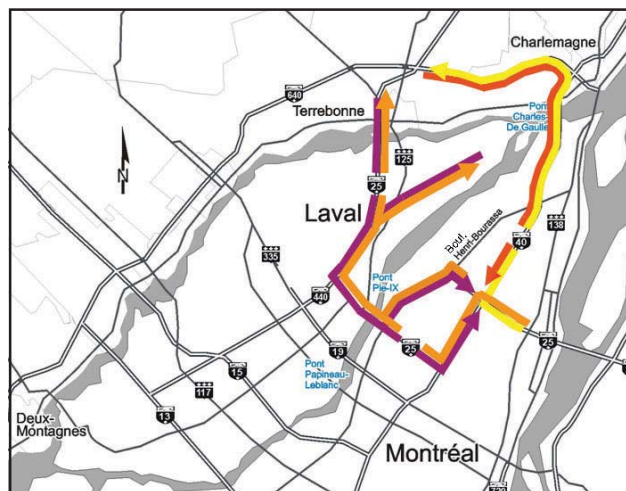
1.3 Contexte socio-économique de Montréal et de Laval

La valeur du réseau routier québécois dans la réalisation de la mission économique du Gouvernement est incontestable. Il est démontré que la qualité de l'infrastructure de transport est une condition *sine qua non* pour assurer le développement économique et le bien-être des citoyens. La grande région de Montréal participe pleinement à la mondialisation des échanges. Cela entraîne l'utilisation intensive de son réseau routier actuel, d'où la nécessité d'en assurer l'entretien et l'amélioration.

La problématique de circulation

Le réseau autoroutier de l'est de l'agglomération montréalaise se caractérise par une discontinuité des liens permettant les mouvements de circulation dans l'axe nord-sud. Tel que le montre la **figure 1**, l'absence d'un lien dans l'axe de l'Autoroute 25 entre Laval et Montréal oblige les usagers du réseau routier à faire un détour de l'ordre de 7 km par le pont Pie IX pour atteindre Laval ou l'autoroute 40 à Montréal.

Figure 1



Identification des détours à effectuer pour accéder à l'île de Montréal

Une augmentation constante de la circulation sur les ponts reliant Montréal et Laval

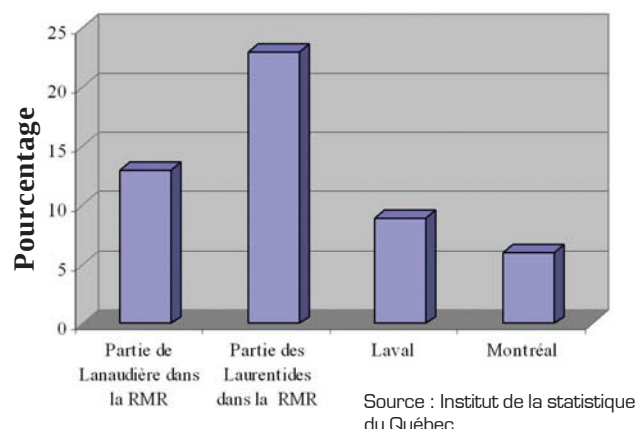
Une analyse des débits de circulation sur les ponts entre Laval et Montréal et entre la rive nord-est et Montréal atteste une augmentation des déplacements de 139 % sur une période de 32 ans. En effet, de 1971 à 2003, le débit journalier moyen annuel (DJMA) global est passé de 270 610 à 646 900 véhicules.

Par ailleurs, les prévisions de croissance de la grande région de Montréal laissent entrevoir de graves problèmes de congestion sur le réseau autoroutier entre Laval et Montréal. Selon l'Institut de la statistique du Québec, de 2001 à 2021, la population de la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR)¹, passera de 3,490 millions d'habitants en 2001 à 3,805 millions en 2021, soit une croissance de près de 9 %. Durant cette période, la population de l'île de Montréal passera de 1,817 millions d'habitants à plus de 1,931 millions, ce qui représente une croissance de 7 %.

1. Région métropolitaine de recensement telle qu'elle est définie par Statistique Canada. Le concept général qui est appliqué consiste à relier une grande région urbaine aux régions urbaines et rurales adjacentes dont le degré d'intégration économique et sociale avec cette grande région est élevé.

De plus, tel que le montre la **figure 2**, cette croissance démographique sera particulièrement forte dans les régions situées au nord de Montréal et de Laval, et accessibles notamment par l'Autoroute 25, et aura un impact important sur la demande en transport, particulièrement sur les déplacements dans l'axe nord-sud. Or, comme tous les ponts (autoroutiers et routiers) entre Laval et Montréal fonctionnent déjà à la limite de leur capacité aux heures de pointe, les projections permettent d'affirmer que les autoroutes existantes auront à supporter des débits excédant leur capacité théorique et leur capacité pratique en période de pointe dès 2006, provoquant à coup sûr l'allongement des périodes de pointe.

Figure 2



Prévision de croissance démographique

1.4 Réalisation en PPP

Le Ministère a comparé différents scénarios de réalisation pour parachever l'Autoroute 25. Ces évaluations l'ont mené à conclure à l'intérêt de recourir au PPP.

Le PPP implique une entente à long terme entre le Ministère et le Partenaire privé qui partageront les risques et les bénéfices associés au Partenariat. Le Par-

tenaire privé assumera les responsabilités de la conception et de la construction de l'Infrastructure, incluant le système de péage, ainsi que de son financement. Le Partenaire privé devra par la suite exploiter et entretenir l'Infrastructure, y compris le système de péage. Il percevra, pour le compte du Gouvernement, les revenus de péage et recevra une remise du Gouvernement à cet égard. Le Gouvernement demeurera propriétaire de l'emprise entière et sera propriétaire de l'Infrastructure tout au long du Partenariat.

Le Partenariat prévoit l'imposition d'un péage aux usagers. Toutefois, les recettes de péage ne suffiront pas à financer l'ensemble des coûts de construction, d'exploitation et d'entretien de l'Infrastructure. Le Gouvernement participera donc financièrement au Partenariat au moyen de paiements versés au Partenaire privé selon les modalités décrites à la **section 2.5** ci-après. Le Ministère entend favoriser une conception et une exploitation du Partenariat qui répond à ses besoins au meilleur coût pour le Gouvernement.

1.5 Objectif de l'A/Q

Le présent A/Q vise à identifier et à sélectionner les partenaires potentiels du Ministère pour le Partenariat. Comme il s'agit d'un projet d'importance, le Ministère désire confier sa réalisation à un partenaire qui aura démontré à la fois son intérêt, son expérience, son expertise, ses ressources et son potentiel, ainsi que toutes les autres qualités requises pour mener à bien le Partenariat.

Afin d'en faciliter l'évaluation, les Candidats présenteront leur Candidature selon le schéma de présentation des Candidatures présenté à l'**annexe 1**. Le Ministère retiendra trois Candidats sur la base d'une évaluation effectuée selon les critères décrits au **chapitre 4**. Les Candidats qualifiés seront par la suite invités à soumettre une proposition selon les modalités précisées dans l'appel de propositions qui suivra.



1.6 Équipe du Projet

Le MTQ a désigné un directeur de projet dont le mandat consiste à assurer la gestion de l'ensemble des travaux pour la réalisation du parachèvement de l'Autoroute 25.

Le directeur de projet est assisté dans son travail par le BMOPPP, une unité administrative du MTQ. Cette unité coordonne les activités d'ingénierie, de finance, d'achalandage et de revenus, de processus, d'affaires juridiques, de communication et d'environnement.

De plus, PPPQ gère, de concert avec le MTQ, le processus de PPP en apportant ses conseils et son expertise.

Le Gouvernement a par ailleurs retenu en date du lancement de l'A/Q les services de divers conseillers experts pour l'appuyer dans la mise en œuvre du Partenariat. Ces conseillers sont :

- **Conseillers en ingénierie :**
Le consortium CIMA+/BPR, et leurs sous-traitants : SETEC TPI, France; Michel Virlogeux, Ingénieur Consultant, Concepteur – Ouvrages d'art; Daniel Arbour & Associés s.e.n.c.; Le Groupe-Conseil LaSalle inc.; Excotech inc.; Donald Carter, Consultant; Bruno Massicotte, ing., Ph.D, École polytechnique de Montréal
- **Conseillers en mode PPP :**
Partnerships B.C.; A.H.B. 2000 Inc.
- **Conseiller en finance et en processus de sélection :**
PricewaterhouseCoopers s.r.l. et son sous-traitant, Casgrain & Compagnie Limitée
- **Conseillers en achalandage et revenus :**
PB Consult Inc.; Travol; HBA Specto Inc.; ADEC-Géocom; Inro Solutions Inc.; Loctrans

- **Conseiller juridique :**
Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.
- **Vérificateur du processus de sélection² :**
Me Marc-André Patoine

Tel qu'expliqué à la **section 6.1**, aucun des conseillers ou des personnes ou sociétés liées à ces conseillers ne peut travailler pour un Candidat dans le cadre du Partenariat ni participer à la présentation de sa Candidature ou à toute autre étape subséquente du processus de sélection. Toute dérogation à ces conditions entraînera la disqualification du Candidat.

1.7 Surveillance du déroulement du processus de sélection

Un vérificateur indépendant du processus de sélection est mandaté par le Gouvernement. De manière générale, le mandat du vérificateur du processus de sélection est d'assurer les autorités gouvernementales et les Candidats que le processus de sélection du Partenaire privé est équitable et transparent. À cet égard, il doit observer le déroulement du processus et fournir un avis indépendant, indiquant si le processus s'est réalisé de façon équitable et transparente au regard des prescriptions en matière d'évaluation et de sélection décrites dans les documents d'A/Q et d'appel de propositions.

2. KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. a agi à titre de conseiller en vérification de processus jusqu'à la nomination du vérificateur du processus de sélection et par conséquent le dernier paragraphe de la section 1.6 et la section 6.1 s'appliquent à KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L.



2. Le Projet

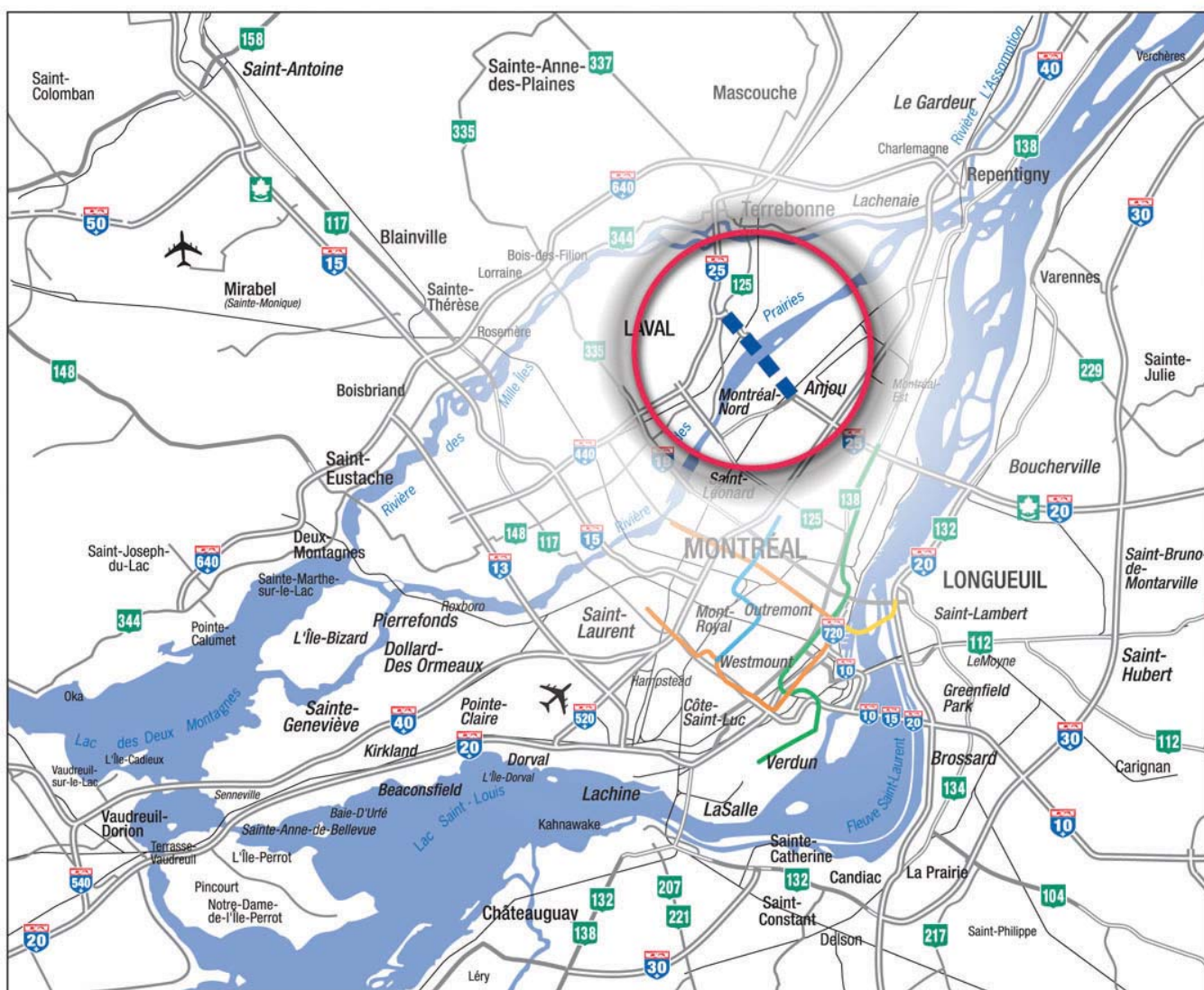


Le Projet est situé dans la partie nord-est de la grande région métropolitaine de Montréal. Des informations additionnelles sur la région de Montréal et sur le Projet sont disponibles dans le site Internet du Ministère à l'adresse ci-dessous :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/bmoppp>

La **figure 3** ci-dessous indique la localisation du Projet de 7,2 km, dont une portion sera réalisée par un Partenaire privé dans le cadre du Partenariat faisant l'objet du présent A/Q.

Figure 3



Le projet de parachèvement de l'Autoroute 25

2.1 Résultats recherchés

Le MTQ entreprend le Projet afin d'atteindre les résultats suivants :

- Établir un lien physique direct dans l'est de la métropole entre la couronne nord, Laval, Montréal et la Rive-Sud;
- Permettre la circulation entre Montréal et Laval d'environ 40 000 véhicules en moyenne par jour ouvrable;
- Éliminer les détours;
- Améliorer le temps moyen de déplacement sur l'ensemble des principaux axes routiers de rechange, soit les ponts Pie-IX, Papineau et Charles-De Gaulle, par rapport à la situation qui prévaudrait en l'absence de la réalisation du Projet;
- Maintenir le niveau de service, même en période de pointe, en deçà du seuil de congestion;
- Améliorer les conditions de desserte pour le transport en commun entre Montréal et la couronne nord;
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers de la route.

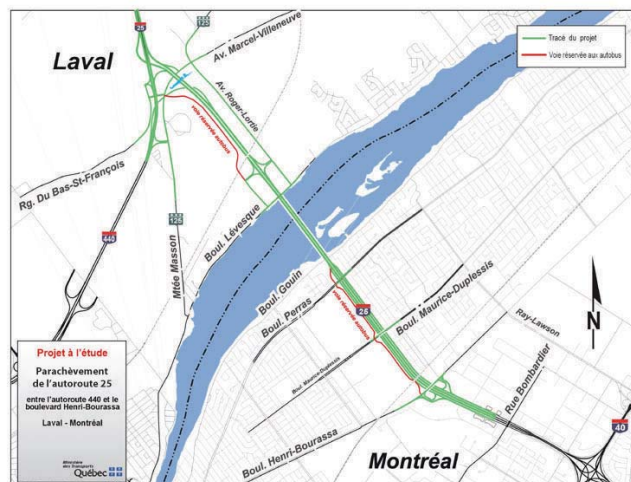
Le Ministère a envisagé divers scénarios d'aménagement physique qui permettraient d'atteindre les résultats recherchés par le Projet. L'aménagement physique qui répondait le mieux aux résultats recherchés tout en minimisant le coût de réalisation a été étudié plus en détail et utilisé pour entamer le processus provincial d'approbation environnementale. Les aménagements physiques du Partenariat qui seront proposés à l'étape de l'appel de propositions par les Candidats qualifiés pourront s'éloigner de l'aménagement physique mis au point par le Ministère mais devront en respecter les exigences, y compris les exigences environnementales, et atteindre l'ensemble des résultats recherchés par le Projet.

L'aménagement physique du Projet tel qu'il est présentement envisagé par le Ministère est résumé dans les paragraphes qui suivent. Son coût de conception-construction serait de l'ordre de 400 millions \$ (dollars de 2004), dont environ 325 millions \$ pour les éléments inclus dans le Partenariat.

2.2 Principales composantes du Projet

Le projet de parachèvement de l'Autoroute 25 vise à procurer aux usagers un lien autoroutier de quatre voies entre les villes de Montréal et de Laval sur une distance d'environ 7,2 km, y compris un pont de six voies d'une longueur de 1,2 km. Ce lien, illustré à la **figure 4**, complètera le réseau autoroutier du Ministère dans la partie nord-est de la grande région de Montréal.

Figure 4



Le Projet permettra aux usagers de gagner du temps par rapport aux autres traversées entre Montréal et Laval. Ce lien permettra également au trafic de type pendulaire, de transit et de marchandises utilisant abondamment les rues et les boulevards locaux de la Ville de Montréal, de recourir à l'Autoroute 25 pour circuler dans la partie nord-est de la région métropolitaine. Les automobilistes et les camionneurs qui désirent éviter l'autoroute Métropolitaine pourront ainsi, moyennant le paiement d'un péage, contourner le centre de l'agglomération par le nord-est.

Le type d'aménagement actuellement envisagé par le Ministère pour les voies rapides, tant à Montréal qu'à Laval, est une autoroute à quatre voies rapides correspondant à l'aménagement actuel de l'Autoroute 25 entre l'échangeur d'Anjou (autoroute 40) et le boulevard Henri-Bourassa (voir la **figure 5** ci-dessous). Les vitesses affichées seraient de 100 km/h pour toutes les voies rapides. L'aménagement des voies rapides et des ouvrages d'art devra prévoir la possibilité d'ajouter une voie rapide additionnelle dans chaque direction. Cependant, le Ministère n'a pas l'intention pour le moment d'autoriser la construction de ces voies additionnelles.

Figure 5



A-25 direction nord, entre l'échangeur d'Anjou et le boulevard Henri-Bourassa

Pour le pont enjambant la rivière des Prairies, le Candidat devra prévoir trois voies dans chaque direction.

L'aménagement inclura également une voie réservée aux autobus en site propre à Montréal et à Laval, mais pas sur le pont.

L'ensemble du dossier technique soutenant l'aménagement physique envisagé par le Ministère pour le Projet sera communiqué aux Candidats qualifiés lors de la deuxième étape du processus de sélection, soit l'appel de propositions. L'**annexe 2**, intitulée « Description des principales exigences techniques du Projet », présente un résumé des principaux éléments physiques qui devront être inclus dans le Projet, en faisant une distinction entre les éléments qui devront être réalisés par le Partenaire privé dans le cadre du Partenariat et ceux qui seront réalisés par le Gouvernement selon une approche conventionnelle. Un résumé de cette répartition des éléments physiques est présenté ci-dessous :

Principaux éléments physiques du projet de l'Autoroute 25

À être réalisés par le Partenaire privé dans le cadre du Partenariat

- Voies rapides à Montréal et à Laval
- Pont enjambant la rivière des Prairies
- Ponts d'étagement des boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis et Perras à Montréal
- Voies de desserte du côté est à Montréal
- Système de péage

À être réalisés par le Gouvernement selon une approche conventionnelle

- Pont d'étagement ferroviaire du Canadien National à Montréal
- Voie réservée pour autobus à Montréal et à Laval
- Voie de desserte du côté ouest à Montréal
- Réseau local à Laval



Le Ministère prévoit achever la construction des éléments physiques du Projet qu'il conserve sous sa responsabilité avant la conclusion de l'Entente de partenariat. Les détails de conception pertinents seront d'ailleurs rendus disponibles aux Candidats qualifiés à l'étape de l'appel de propositions.

2.3 Responsabilités confiées au Partenaire privé

Pour atteindre les résultats recherchés, le Ministère entend confier les responsabilités qui suivent au Partenaire privé :

- **Permis et autorisations** – Le Partenaire privé devra obtenir tous les permis et les autorisations nécessaires pour la réalisation de ses travaux dans le cadre du Partenariat à l'exception du CAR (voir **section 2.4**) et des avis de conformité aux schémas d'aménagement de la Ville de Laval et de la Ville de Montréal. Des autorisations seront requises de la part des autorités du gouvernement fédéral, notamment en vertu de la *Loi sur les pêches* (L.R.C. (1985), chapitre F-14) et de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (L.R.C. (1985), chapitre N-22).
- **Conception** – Le Partenaire privé devra concevoir les travaux prévus au Partenariat en fonction des résultats recherchés par le Ministère tout en respectant l'ensemble des exigences, y compris les exigences environnementales.
- **Construction** – Le Partenaire privé devra construire les travaux prévus au Partenariat. Il devra s'assurer de respecter en tout temps l'ensemble des exigences, y compris les exigences environnementales, et d'atteindre l'ensemble des résultats recherchés par le Projet. Le Partenaire privé devra obtenir tous les permis et autorisations de construction nécessaires.

- **Financement** – Le Partenaire privé aura la responsabilité d'élaborer le montage financier du Partenariat et de le mettre en place.
- **Exploitation et entretien** – Le Partenaire privé assumera l'exploitation, l'entretien régulier et l'entretien majeur du tronçon de l'Autoroute 25 visé par le Partenariat pour la durée de l'Entente de partenariat. Cette responsabilité comprend l'exploitation et l'entretien du système de péage ainsi que la perception des revenus de péage.
- **Propriété de l'Infrastructure** – L'emprise et l'Infrastructure qui sera réalisée par le Partenaire privé (y compris le système de péage) demeureront en tout temps la propriété du Ministère.
- **Conditions de remise** – À la fin du Partenariat, l'Infrastructure sera remise au Gouvernement dans des conditions qui seront définies à l'Entente de partenariat. L'Infrastructure sera sujette à un mécanisme d'inspection et de correction afin de s'assurer que sa remise sera effectuée selon les conditions contractuelles préétablies.

Les Candidats devront tenir pour acquis qu'il leur incombe de prévoir toutes les responsabilités administratives et techniques exigées par le Partenariat et qui seraient habituellement assumées par le Ministère pour la réalisation du Projet selon une approche de réalisation conventionnelle. Le Ministère n'assumera aucune autre responsabilité à l'égard du Partenariat que celles prévues à l'Entente de partenariat.

À titre d'exemple, mais sans s'y limiter, les responsabilités du Partenaire privé comprendront les interventions suivantes : la coordination avec des tiers dont les autres ministères, les municipalités, les corps policiers, les organismes de sécurité civile, les services publics, l'information auprès des citoyens, des résidents et des médias; la gestion de la circulation aux abords des travaux prévus au Partenariat, y compris les chemins de déviation; la signalisation; les mesures de protection de l'environnement et leur suivi; la protection d'ouvrages connexes aux travaux prévus au Partenariat; les dépassements de coûts; le respect des échéanciers.



De plus, les Candidats devront prévoir que leurs obligations, notamment quant à la conception, à la construction, à la mise en service, au contrôle de la qualité, à l'exploitation et à l'entretien de l'Infrastructure dans le cadre du Partenariat, devront être assumées pendant la durée complète de l'Entente de partenariat, y compris le respect des conditions de remise de l'Infrastructure.

Les faits saillants de l'Entente de partenariat proposée par le Gouvernement sont présentés à l'**annexe 3**. Ces informations sont soumises à titre indicatif seulement afin d'illustrer le mode de partenariat que le Ministère envisage. Les termes et conditions du Partenariat seront déterminés dans le projet d'Entente de partenariat qui sera remis aux Candidats qualifiés dans le cadre de l'appel de propositions.

2.4 Processus d'approbation

Approbations environnementales

En vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., chapitre Q-2) et de ses règlements, la réalisation du Projet est conditionnelle à l'émission d'un CAR et d'un CAC ainsi qu'au respect des conditions qui pourraient y être dictées.

Un certificat d'autorisation (CAR) en faveur du ministre des Transports du Québec a été délivré pour le Projet avec conditions par le décret no 1243-2005 du 14 décembre 2005. Il sera de la responsabilité du Partenaire privé d'obtenir le CAC pour les travaux visés par le Partenariat après qu'il aura complété sa conception détaillée.

Avant de commencer la construction dans le cadre du Partenariat, le Partenaire privé devra satisfaire non seulement les exigences énoncées au CAR et au CAC mais également celles découlant des autres dispositions prévues aux lois et règlements en vigueur au Québec ainsi qu'à celles découlant du processus d'autorisations environnementales du gouvernement

fédéral, notamment les autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches* (L.R.C. (1985), chapitre F-14) et de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (L.R.C. (1985), chapitre N-22).

Autres approbations gouvernementales

Le Projet et le Partenariat ont été présentés au Conseil des ministres en décembre 2005 aux fins d'obtenir l'autorisation de procéder à l'A/Q. Le Gouvernement a autorisé le MTQ à procéder à cette première étape du processus de sélection.

À l'issue du présent A/Q et à la lumière, notamment, des modalités du CAR, le Ministère apportera les modifications nécessaires au Projet. Le Projet devra être présenté au Conseil des ministres afin d'obtenir les autorisations nécessaires afin de lancer l'appel de propositions auprès des trois Candidats qualifiés et de réaliser le Partenariat.

À la suite de l'appel de propositions, lorsque le Candidat sélectionné aura été désigné et que les derniers détails de l'Entente de partenariat auront été convenus, cette entente devra être présentée pour approbation par le Conseil des ministres avant sa signature par le Gouvernement.

2.5 Rémunération du Partenaire privé

En considération de l'exécution de l'ensemble de ses obligations aux termes de l'Entente de partenariat, le Partenaire privé sera rémunéré par la combinaison des formes de paiements suivantes qui lui seront versées par le Gouvernement :

- des paiements versés durant la période de construction en fonction de l'avancement des travaux : les « Paiements de construction »;
- des paiements de disponibilité et de performance, versés durant l'entière période d'exploitation : les « Paiements de disponibilité »;



- des paiements liés aux revenus de péage perçus : les « Remises liées aux revenus de péage »;
- un paiement final versé à la fin de la période de partenariat en fonction de la condition de l'Infrastructure, au moment de sa remise au Gouvernement : le « Paiement final ».

La rémunération du Partenaire privé est présentée de façon plus détaillée dans les faits saillants de l'Entente de partenariat à l'**annexe 3**.

Le quantum des Paiements de construction et du Paiement final sera précisé par le Ministère à l'étape de l'appel de propositions. La proposition financière des Candidats qualifiés portera essentiellement sur les Paiements de disponibilité. Les Paiements de disponibilité proposés seront un facteur déterminant dans le choix du Partenaire privé.

Remises liées aux revenus de péage

Des études approfondies ont été réalisées pour le compte du Ministère afin d'estimer l'achalandage et les revenus de péage qui pourraient être générés par le Partenariat. Ces études ont montré que la demande pour le nouveau corridor routier est particulièrement importante durant les périodes de pointe des jours ouvrables. L'analyse de sensibilité de la demande face aux tarifs a montré qu'en période de pointe du matin et du soir, un tarif de 1,50 \$ par automobile permettrait de minimiser la congestion et de maximiser le débit de trafic empruntant le pont durant la période. En dehors des périodes de pointe, les contraintes de capacité ne limitent pas l'achalandage.

Les évaluations d'achalandage et revenus utilisant la grille tarifaire présentée ci-dessous montrent qu'en 2014, lorsque les achalandages sont prévus se stabiliser à la suite de la période de démarrage, le débit de circulation quotidien moyen dans l'axe du Projet serait d'environ 40 000 véhicules générant des revenus annuels de péage de l'ordre de 14 millions \$ (dollars de 2004).

	Période		
	Pointe AM et PM	Hors-pointe Jour	Hors-pointe Nuit
	(en dollars 2004)		
Automobiles	1,50 \$	1,00 \$	0,50 \$
Camions légers	3,00 \$	2,00 \$	1,00 \$
Camions lourds	6,00 \$	4,00 \$	2,00 \$

Ces estimations de revenus de péage sont fournies strictement à des fins d'information. Les études portant sur l'achalandage et les revenus de péage seront disponibles, à titre informatif, lors de l'appel de propositions. Cependant, il incombera à chaque Candidat qualifié d'arriver à sa propre appréciation des revenus de péage que le Partenariat pourra potentiellement générer.

La formule de remises de péage visera à garantir au Partenaire privé, tel que mentionné dans les faits saillants de l'Entente de partenariat à l'**annexe 3**, une portion substantielle des revenus annuels prévus par l'étude réalisée par le conseiller en achalandage et revenus du Ministère. Par ailleurs, cette formule permettra au Gouvernement de conserver une partie des revenus de péage advenant que ces derniers excèdent de façon significative, dans une proportion à être déterminée, les revenus annuels prévus par l'étude d'achalandage et revenus réalisée pour le compte du Ministère.



2.6 Encadrement en matière de péage

La *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport* (L.R.Q., chapitre P-9.001) prévoit certaines règles concernant les péages routiers et leur recouvrement. Cette loi prévoit notamment la faculté pour un partenaire privé de fixer, percevoir et recouvrer un péage à l'égard de tout véhicule routier ou catégorie de véhicules sur une infrastructure routière que le ministre des Transports désigne, le tout sous réserve des normes que le Gouvernement peut établir par règlement.

Dans le cadre du Partenariat, le Partenaire privé aura une marge de manœuvre étendue pour fixer et percevoir les tarifs aux usagers durant la période d'exploitation.

Cependant, la tarification étant un outil de gestion de la demande et du niveau de service, le Partenaire privé devra viser l'atteinte des résultats recherchés par le Ministère tels qu'énoncés à la **section 2.1** lors de sa fixation des tarifs aux usagers.

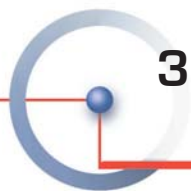
Les modalités d'encadrement des péages seront précisées à l'étape de l'appel de propositions.

Le présent A/Q a été autorisé en vertu de l'article 60 de la *Loi sur l'administration publique* (L.R.Q., chapitre A-6.01).

Au cours du processus de sélection ainsi que pour toute la durée de l'Entente de partenariat, les Candidats devront se conformer aux obligations découlant des lois et règlements en vigueur et, sous réserve des dispositions stipulées à l'Entente de partenariat, obtenir et maintenir les permis et autorisations nécessaires pour réaliser et gérer le Partenariat.

2.7 Cadre législatif

Les principales lois régissant la réalisation du Partenariat sont la *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport* (L.R.Q., chapitre P-9.001) et la *Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec* (L.R.Q., chapitre A-7.002). De plus, toutes les lois et tous les règlements des gouvernements du Québec et du Canada devront être respectés.



3. Processus de sélection du Partenaire privé



3.1 Description du processus de sélection

Le Partenaire privé sera choisi à la suite d'un processus de sélection comportant deux étapes principales, soit :

- Le présent A/Q au terme duquel trois Candidats seront retenus;
- L'appel de propositions auprès des Candidats qualifiés au terme duquel le Partenaire privé sera retenu pour conclure une Entente de partenariat.

Chacune de ces étapes est décrite ci-après.

3.1.1 L'appel de qualification

L'objectif du présent A/Q est de retenir trois candidats qui seront invités à poursuivre le processus de sélection dans le cadre d'un PPP.

Les Candidats participant à l'A/Q devront fournir une démonstration de :

- Leur capacité technique à concevoir et à construire l'Infrastructure, y compris un système de péage;
- Leur capacité technique à exploiter et à entretenir l'Infrastructure, y compris un système de péage;
- Leur capacité à financer les travaux et leur compétence dans la mise en place d'un financement tel que celui qui est requis pour atteindre les objectifs du Partenariat proposés par le Gouvernement.

Dans le cas d'un Consortium, celui-ci devra en décrire la composition, le fonctionnement ainsi que le rôle de chacun de ses Membres et Participants.

3.1.2 L'appel de propositions

Les modalités ici décrites le sont à titre indicatif seulement; les particularités de l'appel de propositions sont provisoires et pourront être modifiées par le MTQ à sa seule discrétion.

Les Candidats qualifiés au terme du présent A/Q seront éligibles à présenter une proposition détaillée pour la réalisation du Partenariat. Les propositions devront présenter les concepts préconisés avec un degré de détail suffisant pour en évaluer les mérites, de même que la faisabilité technique et les incidences financières pour le Gouvernement dans le cadre du Partenariat. Plus spécifiquement, les propositions devront comprendre :

- Un avant-projet décrivant les matériaux et méthodes de travail retenus et l'approche conceptuelle;
- Le plan de financement contenant la démonstration que le financement est accepté par chacun des bailleurs de fonds, sous réserve seulement d'un nombre limité de conditions telles que l'obtention de permis. Le MTQ exigera que les bailleurs de fonds confirment leur engagement par une lettre standardisée dont le modèle sera inclus dans l'appel de propositions;
- Les Paiements de disponibilité attendus;
- Une lettre de crédit irrévocable d'un montant de deux millions \$ sera requise au dépôt d'une proposition et une lettre de crédit irrévocable d'un montant de cinq millions \$ sera requise de la part du Candidat sélectionné au moment de sa sélection.



Un projet d'Entente de partenariat sera inclus dans l'appel de propositions. Les Candidats qualifiés auront l'occasion de soumettre des commentaires, des questions et des suggestions de modifications à l'Entente de partenariat. Les suggestions de changements devront être accompagnées des motifs à l'appui de la demande de changement et du texte juridique reflétant la modification suggérée. À la lumière de ces commentaires et suggestions, une version révisée de l'Entente de partenariat sera distribuée aux Candidats qualifiés.

L'appel de propositions inclura un ensemble de formulaires normalisés. Les Candidats qualifiés devront utiliser les formulaires pour notamment soumettre leur proposition technique et leur proposition de prix. L'Entente de partenariat révisée devra être utilisée par les Candidats qualifiés aux fins de préparation de leur proposition.

Cette étape se terminera avec l'annonce du Candidat sélectionné. À compter de ce moment, les dernières étapes conduisant à la clôture de la transaction consisteront à finaliser la documentation juridique donnant effet à l'Entente de partenariat, la mise en place du financement et l'autorisation du Gouvernement requise pour conclure l'Entente de partenariat.

Chaque Candidat qualifié ayant déposé une proposition complète et jugée conforme mais qui ne sera pas retenue pour conclure l'Entente de partenariat avec le Gouvernement recevra un montant de un million \$ à titre de compensation finale et définitive pour tous les coûts et dépenses qu'il aura engagés relativement au processus de sélection du Partenariat. Les modalités de cette compensation seront décrites à l'étape de l'appel de propositions.

3.2 Calendrier des activités

Les Candidats doivent soumettre leur Candidature au plus tard le **3 mars 2006 à 15h00, heure de Montréal** selon les modalités décrites au **chapitre 5** du présent A/Q. Le calendrier complet du processus de sélection est provisoirement établi comme suit :

Activités	Échéance
1. Lancement de l'A/Q	22 décembre 2005
2. Séance d'information et visite du site	16 janvier 2006
3. Fin de la période des questions relatives à l'A/Q	10 février 2006 (15h00, heure de Montréal)
4. Date limite de dépôt des Candidatures	3 mars 2006 (15h00, heure de Montréal)
5. Annonce des Candidats qualifiés invités à l'appel de propositions	31 mars 2006
6. Lancement de l'appel de propositions	Avril 2006
7. Date limite de dépôt des propositions	Novembre 2006
8. Choix et annonce du Candidat sélectionné	Février 2007
9. Signature de la documentation juridique relative au Partenariat	Avril 2007
10. Mise en service envisagée	2010

Le Ministère se réserve le droit de modifier ce calendrier à sa seule discrétion.



3.3 Transparence du processus de sélection

L'ensemble des documents de sélection du MTQ (l'A/Q, l'appel de propositions et autres directives aux Candidats) sera rendu public, à l'exception d'éléments sensibles ou confidentiels.

En outre, tout le processus de sélection jusqu'à la signature de l'Entente de partenariat sera examiné par le vérificateur du processus de sélection. À la fin du processus de sélection, ce dernier émettra un rapport final qui sera rendu public.

Après la signature de l'Entente de partenariat, un résumé de l'étude comparative qui a mené le Ministère à conclure que le PPP constituait la meilleure option de réalisation d'une portion du Projet sera rendu public.



4. Évaluation des Candidatures



Les Candidatures doivent être préparées et soumises selon le schéma de présentation de l'**annexe 1** du présent document.

4.1 Comité de sélection

Les Candidatures reçues seront analysées et évaluées par un Comité de sélection formé de personnes nommées par le MTQ, lequel fera les recommandations appropriées au MTQ. Le Ministère, sur la base de ces recommandations, déterminera les Candidats qualifiés.

Le Comité de sélection sera composé de représentants du Ministère, de PPPQ, d'experts provenant de disciplines appropriées et d'un secrétaire. Il étudiera les Candidatures jugées recevables selon les exigences et pièces requises au présent A/Q.

4.2 Évaluation des Candidatures

L'évaluation des Candidatures se déroulera en deux phases. La première consistera à s'assurer que toutes les conditions de recevabilité sont respectées.

La deuxième phase consistera à apprécier les Candidatures sur les plans de la capacité technique (gestion de projet, gestion de l'environnement, conception, construction, exploitation, entretien et réfection de l'Infrastructure, y compris le système de péage) et de la capacité financière et compétence en matière de financement.

4.3 Conditions de recevabilité

Toute Candidature ne satisfaisant pas à l'une ou l'autre des conditions de recevabilité décrites ci-après sera jugée non recevable et sera automatiquement rejetée :

- La Candidature doit être remise à l'endroit indiqué dans le présent document et dans le délai prescrit;
- Un représentant autorisé du Candidat et de chaque Membre du Candidat doit remplir une formule d'engagement rédigée en français, dans la forme et la teneur de celle montrée à l'**annexe 4**, sans altération ni changement, et la signer;
- La résolution autorisant un représentant du Candidat et de chaque Membre du Candidat à signer doit accompagner la formule d'engagement montrée à l'**annexe 4**.

Toute autre erreur ou omission en regard de la Candidature n'entraînera pas le rejet de cette Candidature, à la condition toutefois que le Candidat la corrige à la satisfaction du Comité de sélection dans un délai maximum de 72 heures à compter de la demande du Comité de sélection.

4.4 Critères d'appréciation

Le Comité de sélection procède à l'évaluation de toutes les Candidatures jugées recevables à partir des critères d'appréciation présentés ci-après.

Grille d'évaluation	
Critères d'appréciation	Note maximale
1- Capacité financière et compétence en matière de financement	20
2- Compétence en matière de gestion de projet	20
3- Compétence en matière de conception	20
4- Compétence en matière de gestion de l'environnement	10
5- Compétence en matière de construction	20
6- Compétence en matière d'exploitation, d'entretien et de réfection	10
Total	100



Puisque les responsabilités du Partenaire privé exigent une expérience, une expertise et des capacités variées, le Ministère reconnaît la difficulté pour une seule firme de répondre à tous les critères d'appréciation et est, en conséquence, disposé à recevoir des Candidatures de Consortiums formés pour les besoins du Partenariat.

Aux fins de l'appréciation des Candidatures, le terme « Candidat » comprend les filiales du Candidat à la condition que la Candidature contienne les informations pertinentes à leur sujet. De plus, pour les mêmes fins, le Comité de sélection pourra considérer toute personne physique ou morale qui agira comme Participant ou Personne clé du Candidat si cette personne a accepté d'agir comme Participant ou Personne clé³ du Candidat et que l'engagement écrit de cette personne à cet effet, rédigé en français, est joint à la Candidature dans la forme prévue à l'**annexe 4**.

L'objectif de l'évaluation est de mesurer la capacité et l'expérience à concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir des projets comparables au Partenariat. Le Comité de sélection choisit les Candidats qu'il considère comme étant les plus aptes à concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir le Partenariat. Les Candidatures seront évaluées autant d'un point de vue technique que financier en utilisant les critères à la grille d'évaluation.

La Candidature doit préciser lesquels Membres, Participants et Personnes clés du Candidat détiennent l'expertise, l'expérience et la capacité requises pour chaque critère d'appréciation.

Dans le cas où une Candidature ne comprend pas une équipe complète pour entreprendre toutes les responsabilités envisagées, un plan clair et précis sur les moyens qui seront mis en œuvre par le Candidat pour assumer telles responsabilités devra être soumis.

La pondération totale de la grille d'évaluation est de 100 et la pondération attribuée à chaque critère est établie en fonction de son importance relative. Le Comité de sélection attribue à chaque Candidat et pour chaque critère une note variant de 0 jusqu'à la note maximale établie à la grille d'évaluation présentée.

À la demande écrite du Ministère, un Candidat peut fournir de l'information additionnelle afin de préciser sa Candidature. De telles informations additionnelles doivent être fournies dans un délai d'au plus trois jours ouvrables suivant la date de la demande écrite du Comité de sélection à cet effet. Les informations additionnelles fournies deviendront partie intégrante de la Candidature.

Sauf à sa demande, le Ministère n'acceptera aucune information complémentaire ou de clarification.

Le Comité de sélection détermine dans quelle mesure chaque Candidature répond aux exigences du présent A/Q et évalue celle-ci à partir des seuls renseignements qu'elle contient ainsi que des informations additionnelles reçues suite aux demandes de précisions du MTQ.

4.5 Choix des Candidats qualifiés

Parmi les Candidats ayant obtenu une note minimale de 60, les trois Candidats ayant obtenu le plus haut pointage total se verront inscrits sur la liste des Candidats qualifiés.

Le Ministère ne s'engage en aucun cas à accepter une des Candidatures reçues.

4.6 Transmission des résultats de l'évaluation aux Candidats

Une fois l'évaluation terminée, chacun des Candidats reçoit l'information suivante :

- Le nombre de Candidatures recevables et le nombre de Candidatures non recevables;
- Sa propre note si sa Candidature est recevable ou, le cas échéant, les raisons de la non-recevabilité de sa Candidature;
- Le nom des Candidats qualifiés.

3. Applicable seulement à la Personne clé qui n'est pas un employé du Candidat ou d'un Membre, ou d'un Participant du Candidat.



5. Directives aux Candidats



5.1 Date et endroit de remise

Les Candidatures doivent être acheminées ou déposées à l'adresse suivante :

APPEL DE QUALIFICATION POUR UNE
PORTION DU PARACHÈVEMENT DE
L'AUTOROUTE 25
PRICEWATERHOUSECOOPERS s.r.l.
Compétence de Richard Deslauriers, CA, EEE
1250, boulevard René-Lévesque Ouest
Bureau 2800
Montréal (Québec) CANADA H3B 2G4

La date limite pour le dépôt des Candidatures est le **3 mars 2006**, à 15h00, heure de Montréal. Toutes les Candidatures reçues après le délai fixé seront retournées à l'expéditeur.

Il est de la responsabilité du Candidat de s'assurer que sa Candidature est déposée à l'heure et à l'endroit indiqués ci-dessus.

Les Candidatures acheminées par voie électronique ou par télécopieur ne seront pas acceptées.

5.2 Représentant du Ministère

Aux fins d'assurer une uniformité d'interprétation des documents d'A/Q et de faciliter les échanges d'informations, le Ministère désigne la personne suivante pour le représenter :

Représentant du Ministère :
Richard Deslauriers, CA, EEE
Adresse : 1250, boulevard René-Lévesque
Ouest
Bureau 2800
Montréal (Québec) CANADA H3B 2G4
Télécopieur : (514) 205-5695
Courriel : a25@ca.pwc.com

Toutes les demandes de renseignements devront être formulées par écrit, soit par lettre, courriel ou par télécopieur. Le représentant du Ministère est la seule personne avec qui les candidats potentiels peuvent communiquer en ce qui a trait à cet A/Q.

Tout renseignement fourni par une personne autre que le représentant du Ministère ne lie pas le Gouvernement, ni le Ministère et le Candidat ne doit pas se fonder sur une telle information. Toute communication avec le Ministère ou toute autre personne non autorisée peut entraîner le rejet de la Candidature.

5.3 Examen des documents

Le Candidat doit s'assurer que toutes les sections de l'A/Q et ses annexes énumérées à la table des matières lui sont parvenues. À moins d'avis contraire de sa part adressé au représentant du Ministère avant l'ouverture des Candidatures, il sera présumé que tous ces documents lui sont parvenus.

Le Candidat doit examiner attentivement les documents de l'A/Q et il est de sa responsabilité de se renseigner sur l'objet et les exigences du présent A/Q. S'il considère qu'il y a des ambiguïtés, des oublis, des contradictions dans les documents ou s'il a des doutes quant à leur signification, il doit en aviser le représentant du Ministère.

Tel qu'indiqué dans la formule d'engagement présentée à l'**annexe 4**, le Candidat par le dépôt de sa Candidature, reconnaît avoir pris connaissance des documents et en accepte les clauses, charges et conditions.



5.4 Questions et Réponses aux Questions

Tous les Candidats qui ont des questions concernant le présent A/Q doivent les soumettre par écrit au représentant du Ministère à partir du 4 janvier 2006 à 9 heures. La date limite pour la réception des questions est le 10 février 2006 à 15h00, heure de Montréal.

Si une question ou une réponse entraîne une modification au présent A/Q, un addenda sera transmis à toutes les parties ayant demandé le document d'A/Q. Seuls les renseignements que le représentant du Ministère fournira par écrit sous forme d'addenda seront utilisés pour modifier les exigences de l'A/Q.

Le Ministère se réserve le droit de ne pas répondre à certaines questions.

Tout addenda complétera ou remplacera les renseignements et les exigences contenus dans le présent A/Q, le cas échéant. Sous réserve des droits du Ministère de traiter toute question ou demande de clarification, à son entière discrétion, les réponses en forme d'addenda à l'A/Q ainsi que les questions pertinentes (sans donner l'identité du candidat) seront affichées par l'entremise du Système électronique d'appel d'offres (SEAO) utilisé par le Gouvernement.

5.5 Séance d'information et visite du site

Le Ministère tiendra une séance d'information et une visite du site le 16 janvier 2006 à Montréal. Les candidats potentiels ayant demandé une copie du présent document seront invités à y participer.

Au cours de cette séance d'information, le Ministère présentera aux participants le Projet, le document d'A/Q et les faits saillants de l'Entente de partenariat envisagée.

5.6 Élaboration et présentation d'une Candidature

L'évaluation des Candidatures est sous la responsabilité d'un Comité de sélection qui procède à l'évaluation selon les critères et la pondération définis au **chapitre 4**. Il est donc essentiel que le Candidat fournisse, de façon précise et ordonnée, les éléments de réponse aux critères fixés en démontrant à l'égard de chacun d'eux ce qui le rend apte à réaliser le Partenariat.

Les règles de présentation des Candidatures sont les suivantes :

- À l'exception des états financiers et des rapports annuels qui peuvent être rédigés en français ou en anglais, la Candidature et les documents afférents, s'il en est, doivent être rédigés en français. Cependant, le Candidat peut soumettre à sa discrétion des informations additionnelles en français ou en anglais dans la mesure où ces informations ne sont pas strictement requises pour répondre au présent A/Q;
- Le schéma de présentation des Candidatures tel qu'il est montré à l'**annexe 1** doit être respecté.

Le Ministère souhaite par ailleurs que les documents de candidature comptent les éléments suivants :

- La Candidature doit être produite sur un papier de format « 8½" x 11" » ou l'équivalent (A4) dans le système international;
- La description de chacun des projets ne peut excéder cinq pages;
- Les caractères utilisés doivent être de grosseur 12 points à simple interligne;
- Le Candidat doit présenter sa Candidature en 10 exemplaires signés, y inclus un original clairement identifié, le tout sous emballage scellé portant l'étiquette de retour montrée à l'**annexe 5**.



5.7 Retrait d'une Candidature

Le Candidat peut retirer sa Candidature moyennant un avis écrit livré au représentant du Ministère en tout temps avant l'heure et la date limites fixées pour la réception des Candidatures, sans pour autant aliéner son droit d'en présenter une nouvelle dans le délai prescrit.

5.8 Ouverture des Candidatures

Le représentant du Ministère divulgue publiquement, à l'expiration du délai fixé pour la présentation des Candidatures, le nom des Candidats ayant présenté une Candidature et il transmet une copie de cette liste aux Candidats qui en font la demande.



6. Conditions générales



6.1 Admissibilité

En raison de leur implication dans le Projet, les entreprises mentionnées à la **section 1.6** du présent document ainsi que les personnes liées ou Sociétés liées à ces entreprises ne sont pas admissibles pour participer, à titre de Membre, de Participant ou de Personne clé de l'équipe d'un Candidat ou pour tout autre rôle auprès du Candidat.

6.2 Communication

Sous peine du rejet de leur Candidature, les Candidats doivent s'abstenir d'entrer en communication relativement à cet A/Q et le Projet avec des membres de l'Assemblée Nationale du Québec ou de leur personnel, des fonctionnaires du Gouvernement, ou avec toute personne associée au Projet d'une manière quelconque, sauf le représentant du Ministère, désigné à la **section 5.2**.

6.3 Confidentialité

Le Ministère respectera la confidentialité des renseignements fournis par les Candidats dans la mesure prévue à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., chapitre A-2.1).

Toute personne qui présente une Candidature consent, de ce fait, à ce que les renseignements suivants puissent être divulgués :

- Son nom, que sa Candidature soit retenue ou non ;
- Le cas échéant, le fait que sa Candidature soit retenue.

Le paragraphe précédent s'applique à chacun des Membres et Participants d'un Candidat, en faisant les adaptations nécessaires.

6.4 Conflit d'intérêts

Le Candidat accepte d'éviter toute situation qui mettrait en conflit son intérêt personnel et l'intérêt du Ministère ou du Gouvernement. Si une telle situation se présente, le Candidat doit immédiatement en informer le représentant du Ministère qui pourra, à sa discrétion, émettre une directive indiquant au Candidat comment remédier à ce conflit d'intérêts ou disqualifier le Candidat.

Les Membres, Participants et Personnes clés d'un Candidat (ainsi que les personnes liées et les Sociétés liées à ces Membres, Participants ou Personnes clés) ne peuvent être parties d'un autre Candidat qui dépose une Candidature en réponse au présent A/Q.

Le Ministère entend procéder à la nomination d'un arbitre de conflit d'intérêt dont le mandat consistera à rendre toute décision relative aux questions d'admissibilité en vertu de l'**article 6.1** et aux questions de conflit d'intérêt qui peuvent être soulevées dans le cadre de l'A/Q. Toute décision rendue par l'arbitre de conflit d'intérêt, que celle-ci survienne en réponse à une demande de décision anticipée ou sur demande du Ministère à toute étape de l'A/Q, est finale et exécutoire à l'égard des personnes ayant effectuées la demande d'arbitrage, toute autre partie à l'A/Q, y compris un Candidat, un Membre, un Participant ou une Personne clé, les personnes ou sociétés qui leur sont liées, les personnes assujetties à la **section 6.1**, ainsi que le Ministère.



6.5 Collusion

Chaque Candidat doit présenter sa Candidature sans qu'il y ait eu concertation, échange ou comparaison de renseignements ni accord avec tout autre Candidat (ou tout autre employé, représentant ou Membre ou Participant d'un Candidat). Il revient à chaque Candidat de s'assurer qu'il participe au processus du présent A/Q par des moyens honnêtes et sans collusion ou fraude. Si une situation de collusion se présente, le Ministère pourra notamment disqualifier le Candidat.

6.6 Coûts et dépenses des Candidats

Dans le cadre du présent A/Q, le Ministère ne remboursera aucun coût ni aucune dépense assumé par les Candidats.

6.7 Modification de la composition d'un Candidat

Le Candidat ne pourra effectuer aucun ajout, suppression ou remplacement d'un Membre, d'un Participant ou d'une Personne clé d'un Candidat ni aucun changement dans la participation de tout Membre, Participant ou Personne clé, après le dépôt de sa Candidature, et ce jusqu'à l'annonce des Candidats qualifiés dans le cadre du présent A/Q.

Si un Candidat qualifié désire procéder à l'ajout, la suppression ou le remplacement d'un Membre, d'un Participant ou d'une Personne clé ou procéder à un changement dans la participation de tout Membre, Participant ou Personne clé, le Candidat qualifié doit soumettre ces changements au représentant du Ministère, par écrit, en expliquant la nature et les raisons motivant ce changement afin de permettre au Ministère d'évaluer la demande.

Tout changement proposé est sujet à l'étude et à l'approbation du Ministère, à sa seule discrétion. Tout changement effectué en contravention aux dispositions de la présente section peut entraîner la disqualification du Candidat qualifié.

6.8 Droits du Ministère

Le Ministère a le plein pouvoir d'effectuer une vérification indépendante concernant les renseignements relatifs à un Candidat.

Le présent A/Q n'oblige pas le Ministère à passer un marché avec une partie quelconque, et cet A/Q ne constitue pas non plus une offre pour passer un marché avec une partie quelconque.

Le Ministère se réserve le droit, et les pleins pouvoirs, de modifier les dates, les échéances, les limites et l'envergure du Projet ou du Partenariat, de rejeter n'importe quelle ou la totalité des Candidatures, d'annuler le présent A/Q ou le Partenariat, de lancer un nouvel A/Q pour le Partenariat, de modifier le processus de sélection ou de choisir de ne pas lancer l'appel de propositions, sans engager sa responsabilité relativement aux coûts et aux dommages subis par n'importe quel Candidat. Sans limiter la généralité de ce qui précède, le Ministère se réserve le droit, et les pleins pouvoirs de modifier ou d'annuler en tout temps le présent A/Q ou le Partenariat si les approbations environnementales ou les autres approbations gouvernementales requises ne sont pas obtenues en temps opportun.

Le Ministère se réserve le droit, et les pleins pouvoirs, d'exclure ou de permettre la correction de toute irrégularité qu'il juge mineure relevée dans une Candidature et de demander des clarifications ou des renseignements supplémentaires concernant n'importe quelle Candidature.



Le Ministère se réserve le droit de disqualifier toute Candidature qui, à son avis, contiendrait des renseignements faux ou trompeurs.

Aucun recours n'est recevable contre le Gouvernement, le Ministère ou leurs représentants et conseillers pour quelque cause que ce soit découlant de l'exercice, le cas échéant, des droits et pouvoirs décrits à cette **section 6.8**.

6.9 Responsabilité du Ministère relativement à l'exactitude des informations

Le Ministère ainsi que les organismes, sociétés et personnes mentionnés à la **section 1.6** déclinent toute responsabilité et ne garantissent en rien l'exactitude, la pertinence ou l'intégralité des informations transmises, provenant d'une tierce personne ou du Ministère, à un Candidat du présent A/Q. Seule l'information à laquelle fait référence le présent document doit être considérée par les candidats potentiels.

6.10 Absence de recours

Aucun recours n'est recevable contre le Gouvernement, le Ministère ou leurs représentants et conseillers pour quelque cause que ce soit découlant de la préparation, de la présentation ou de la réception de la Candidature.

6.11 Propriété des documents

Les Candidatures soumises par les Candidats, et tous les documents qui y sont joints, deviennent la propriété exclusive du Ministère, et ce, sans indemnité.

6.12 Version officielle du document d'A/Q

Seule la version française du document d'A/Q est officielle et produit des effets juridiques. La version anglaise des documents n'est transmise qu'à titre d'information.

6.13 La langue officielle

En vertu de l'article 21 de la *Charte de la langue française* (L.R.Q., chapitre C-11), les contrats conclus par le Gouvernement, ses ministères et organismes doivent être rédigés dans la langue officielle, soit le français.

Annexes



1. Schéma de présentation des Candidatures
2. Description des principales exigences techniques du parachèvement de l'Autoroute 25
3. Faits saillants de l'Entente de partenariat
4. Formule d'engagement
5. Étiquette de retour



Annexe 1

Schéma de présentation des Candidatures



Les Candidatures doivent respecter la structure de présentation suivante selon l'ordre et la numérotation indiqués.

Le Candidat doit présenter dans sa Candidature uniquement les informations relatives à son organisation et à sa propre expérience, y compris les informations relatives à ses Membres et Participants, incluant leurs Personnes clés ainsi que, le cas échéant, les curriculum vitae de Personnes clés qui ne sont pas employés d'un Candidat, d'un des Membres ou d'un des Participants. Seule l'information relative au Candidat, à ses Membres, à ses Participants ainsi que des Personnes clés qui ne sont pas employés du Candidat, d'un de ses Membres ou d'un de ses Participants ayant signé la formule d'engagement (se référer à l'**annexe 4**) sera considérée.

1. INTRODUCTION

Le Candidat présente sa Candidature en insérant, aux premières pages, ses formules d'engagement (**annexe 4**). Chaque Membre et Participant doit signer une formule d'engagement. Le cas échéant, chaque Personne clé qui n'est pas employé du Candidat, d'un de ses Membres ou d'un de ses Participants doit également signer une formule d'engagement.

Ensuite, le Candidat donne des détails sur les principales particularités de sa Candidature, puis il présente, s'il y a lieu, les Membres et Participants impliqués et il décrit avec précision leur contribution au Partenariat.

2. PRÉSENTATION DU CANDIDAT

2.1 Description du Candidat

Une description du Candidat doit être fournie, y compris une description de tous ses Membres et Participants ainsi que la nature de la relation juridique prévue entre eux. Il faut également fournir :

- Une présentation générale du Candidat;
- La localisation de la principale place d'affaires du Candidat;
- L'identification des secteurs d'activité du Candidat.

Le Candidat doit aussi présenter cette information pour chacun de ses Membres et Participants. Il doit aussi présenter la convention ou le protocole d'entente établissant le Consortium ainsi que le pourcentage de participation de chaque Membre.

2.2 Rôles des Membres et des Participants

Décrire les rôles respectifs des Membres et des Participants du Candidat et fournir un organigramme corporatif montrant les rapports entre chacun d'entre eux. Le Candidat doit démontrer qu'il répond aux exigences du Partenariat.

2.3 Rôles des Personnes clés

Décrire les rôles qui seront assumés par les Personnes clés en dressant un ou plusieurs organigrammes décrivant l'organisation du projet durant ses différentes phases et incluant les rôles des Personnes clés. Il faut s'assurer que les Personnes clés répondent aux expériences requises par le Partenariat telles qu'énoncées à la présente annexe. Tel que décrit à l'item 5 de cette annexe, le curriculum vitae de chaque Personne clé doit être fourni.

2.4 Intérêts majoritaires

Indiquer les personnes ou entreprises qui détiennent un intérêt significatif ou majoritaire à l'égard du Candidat ou, le cas échéant, de chaque Membre du Consortium.

2.5 Réalisations conjointes antérieures

Décrire brièvement les réalisations conjointes antérieures d'une part, entre les Membres et les Participants du Candidat (relations corporatives) et entre les Personnes clés (relations individuelles), d'autre part.

2.6 Programme d'assurance Qualité

Le Candidat doit démontrer qu'il a de l'expérience dans la mise en place et dans l'exécution d'un programme d'assurance qualité d'envergure équivalente à la norme ISO 9001 : 2000.

2.7 Identification d'un représentant du Candidat

Fournir le nom et les coordonnées du représentant du Candidat avec lequel le Ministère devra communiquer pour toute demande, question ou clarification. Les coordonnées doivent inclure un numéro de téléphone, un numéro de télécopieur, une adresse courriel et une adresse postale.

3. CAPACITÉ FINANCIÈRE ET COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE FINANCEMENT

Le Candidat doit faire la preuve qu'il possède les ressources et la compétence financière suffisantes afin de mener à terme le Partenariat en fonction des critères établis aux **sections 3.1 à 3.5** ci-dessous.

3.1 États financiers et autres

Le Candidat doit fournir les documents suivants pour chacun de ses Membres et Participants:

- Les états financiers annuels vérifiés pour les cinq derniers exercices, ou des états non vérifiés en l'absence d'états financiers vérifiés, et des copies des états financiers trimestriels pour chaque trimestre depuis le dernier état financier annuel produit, ou, en l'absence de ces derniers, des informations financières équivalentes;
- Des rapports annuels, y compris des rapports de gestion s'ils existent, ou d'autres renseignements comparables si les rapports annuels ou les rapports de gestion ne sont pas disponibles;
- Des renseignements sur les besoins de ressources financières pour des projets courants, y compris les noms des projets, leur valeur en capital, la participation financière éventuelle et le carnet de commandes;
- Une confirmation de l'absence de toute disposition financière importante non divulguée dans l'information déjà fournie, signée par le directeur financier ou le contrôleur de l'entité, ou par un directeur, un agent ou un employé de l'entité qui est autorisé à signer une telle confirmation;

- Une confirmation de l'absence de tout changement négatif important non divulgué dans l'information déjà fournie, signée par le directeur ou le contrôleur de l'entité, ou par un directeur, un agent ou un employé de l'entité qui est autorisé à signer une telle confirmation;
- Pour les entités qui ont une dette notée par une firme de notation, une copie du plus récent rapport de notation (y compris les avertissements de crédit produits depuis la publication de ce rapport) provenant de chaque agence de notation qui évalue la dette de l'entité, ou une confirmation de l'absence de ce genre d'information; si ce rapport n'est pas disponible en français, le Candidat doit fournir une copie en version originale ainsi qu'une copie traduite en français;
- Une déclaration permettant au Gouvernement d'examiner leur notation de crédit;
- Tout autre renseignement pertinent.

3.2 Preuve de la capacité d'obtenir des assurances

Le Candidat doit fournir une preuve de sa capacité d'obtenir une couverture d'assurance appropriée pour sa propre protection ainsi que celle de ses Membres et Participants, le Gouvernement, leurs agents, employés, mandataires, successeurs et ayants droit, et une preuve qu'il peut obtenir une assurance tous risques sur les biens, une assurance de responsabilité civile complète à l'égard du Partenariat et toute autre assurance que devrait normalement obtenir un candidat prudent qui s'engage dans un projet d'une envergure semblable⁴ à celle du Partenariat. Cette preuve peut prendre la forme d'une lettre d'intention obtenue d'un assureur agréé.

3.3 Preuve de la capacité d'obtenir des garanties (cautionnements ou lettres de crédit)

Dans le but de démontrer sa solidité financière, le Candidat doit fournir une preuve de sa capacité d'obtenir des cautionnements d'exécution et d'obligations pour gages, matériaux et services pour le Partenariat totalisant dans l'ensemble au moins 150 millions \$ ou, alternativement, une lettre de crédit pour le Partenariat d'un montant d'au moins 30 millions \$. Cette preuve peut prendre la forme d'une lettre d'intention obtenue d'une société de cautionnement ou autre institution financière habilitée à faire affaire au Québec. (La preuve de garanties ne doit pas être interprétée comme une exigence de garanties pour le Partenariat).

3.4 Capacité d'obtenir du financement

Une description de trois projets où le Candidat a su démontrer son expérience pour le développement et la mise en place de financement pour des projets de nature comparable. Le Candidat doit indiquer lesquels de ses Membres ou Participants auront la responsabilité de mettre en place le financement pour le Partenariat. Les trois projets présentés doivent avoir été réalisés par ces Membres ou Participants.

Pour chaque projet énuméré, l'information suivante est requise :

- le coût total du projet;
- sa structure commerciale;
- sa structure de financement;
- les types d'instruments financiers utilisés;
- les conditions de financement;
- les institutions financières concernées.

Il n'est pas requis que l'institution qui a participé au financement des projets décrits soit partie intégrante de l'équipe du Candidat. Le Candidat doit être capable de démontrer qu'il a su monter le financement de projet requis.

4. Un projet d'environ 325 millions \$

3.5 Réflexion préliminaire sur la structure financière envisagée

Le Candidat doit fournir une réflexion préliminaire sur la structure financière envisagée et les sources de financement pour la réalisation du Partenariat en précisant les proportions préliminaires de capitaux propres et les emprunts (bancaires ou obligataires). Le Candidat n'a pas à démontrer que le financement pour le Partenariat est en place, mais il doit uniquement indiquer sa vision générale préliminaire pour mettre en place ce financement.

Cette réflexion est destinée à l'information du MTQ et ne sera pas évaluée.

4. CAPACITÉ DE RÉALISATION D'INFRASTRUCTURE

Le Candidat doit faire la preuve qu'il possède les ressources et la compétence technique suffisantes afin de mener à terme le Partenariat en fonction des critères établis aux **sections 4.1 à 4.5** ci-dessous.

4.1 Compétence en matière de gestion de projet

Le Candidat doit fournir la description de trois projets où il a su démontrer son expertise en matière de gestion de projet. Ces projets doivent être comparables au Partenariat en ce qui concerne l'envergure, le contenu, les coûts et l'échéancier des activités afin que l'expérience soit valable pour les présents besoins. Le Candidat doit indiquer lesquels de ses Membres ou Participants auront la responsabilité en matière de gestion de projet pour le Partenariat. Les trois projets présentés doivent avoir été réalisés par ses Membres ou Participants.

L'expertise démontrée doit préciser :

- Le mode de réalisation des projets (construction, conception/construction, conception/construction/exploitation, etc.);
- La complexité contextuelle et technique;
- L'homogénéité de l'équipe : expérience de groupe et complémentarité, projets déjà réalisés par cette équipe intégrée;
- Les systèmes de gestion utilisés;
- La gestion des coûts, des changements et le respect des budgets établis ;
- La gestion de l'échéancier des activités durant toutes les étapes (conception, réalisation, mise en service, etc.);
- La gestion des risques;
- Le programme d'assurance qualité et les certifications obtenues;
- Les programmes de santé et sécurité sur les chantiers.

4.2 Compétence en matière de conception

Le Candidat doit fournir la description de quatre projets (dont deux projets autoroutiers et deux projets de pont majeur) où il a su démontrer son expertise en matière de conception. Ces projets doivent être comparables au Partenariat en ce qui concerne l'envergure, le contenu, les coûts et l'échéancier des activités afin que l'expérience soit valable pour les présents besoins. Le Candidat doit indiquer lesquels de ses Membres ou Participants auront la responsabilité en matière de conception pour le Partenariat. Les quatre projets présentés doivent avoir été réalisés par ces Membres ou Participants.



Projets autoroutiers :

L'expertise démontrée doit préciser l'expérience en conception :

- D'autoroutes (longueurs, localisation, critères de conception, géométrie, complexité, etc.);
- D'échangeurs (complexité similaire et maintien de la circulation);
- De ponts d'étagement et autres structures (ponceaux, murs, etc.);
- De système électronique de péage ;
- D'ouvrages connexes requis dans un projet autoroutier (drainage routier, services électriques, système de transport intelligent, signalisation).

Ponts majeurs :

L'expertise démontrée doit préciser l'expérience en conception :

- De ponts de portée de plus de 200 mètres;
- Les matériaux et méthodes utilisés;
- Les types de fondations et tabliers;
- Les conditions climatiques dans lesquelles les ouvrages ont été réalisés.

Dans les projets présentés, le Candidat doit également présenter les éléments suivants :

- Expérience d'intégration des exigences de la construction dans la conception;
- Expérience d'intégration des exigences en matière d'exploitation et entretien dans la conception;
- Concept innovateur;
- Prix et reconnaissances.

4.3 Compétence en matière de gestion de l'environnement

Le Candidat doit fournir la description de deux projets où il a su démontrer son expertise en matière de gestion de l'environnement. Ces projets doivent être comparables au Partenariat en ce qui concerne l'envergure, le contenu, les coûts et l'échéancier des activités afin que l'expérience soit valable pour les présents besoins. Le Candidat doit indiquer lesquels de ses Membres ou Participants auront la responsabilité en matière de gestion de l'environnement pour le Partenariat. Les deux projets présentés doivent avoir été réalisés par ces Membres ou Participants.

L'expertise démontrée doit mettre en évidence les domaines suivants :

- Mise en place dans l'exécution de ces projets d'un plan de gestion de l'environnement d'envergure équivalente aux normes ISO 14000;
- Protection de l'environnement (travaux en rivière, murs antibruit, protection de la faune, lutte contre l'érosion du sol, etc.);
- Déploiement de systèmes de gestion et de suivi de l'environnement;
- Aménagement de site (aménagement paysager, traitement urbanistique, etc.).

Dans les projets présentés, le Candidat doit également mettre en évidence les éléments suivants :

- Expérience d'intégration des exigences environnementales dans la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien;
- Concept innovateur;
- Prix et reconnaissances.



4.4 Compétence en matière de construction

Le Candidat doit fournir la description de quatre projets (dont deux projets autoroutiers et deux projets de pont majeur) où il a su démontrer son expertise en matière de construction. Ces projets doivent être comparables au Partenariat en ce qui concerne l'envergure, le contenu, les coûts et l'échéancier des activités afin que l'expérience soit valable pour les présents besoins. Le Candidat doit indiquer lesquels de ses Membres ou Participants auront la responsabilité en matière de construction pour le Partenariat. Les quatre projets présentés doivent avoir été réalisés par ces Membres ou Participants.

Projets autoroutiers :

L'expertise démontrée doit préciser l'expérience en construction :

- D'autoroutes (longueurs, localisation, critères de conception, géométrie, complexité, etc.);
- D'échangeurs (complexité similaire et maintien de la circulation);
- De ponts d'étagement et autres structures (ponceaux, murs, etc.);
- De système électronique de péage;
- D'ouvrages connexes requis dans un projet autoroutier (drainage routier, services électriques, système de transport intelligent, signalisation).

Ponts majeurs :

L'expertise démontrée doit préciser l'expérience en construction :

- Ponts de portée de plus de 200 mètres ;
- Fondations et tabliers;
- Méthodes de construction : Ingénierie de construction, méthode utilisée pour respecter les contraintes environnementales, etc.

Dans les projets présentés, le Candidat doit également préciser les éléments suivants :

- Expérience d'intégration des exigences en matière d'exploitation et d'entretien dans la construction;
- Expérience de travaux exécutés dans des climats froids incluant gel et chutes de neige;
- Concept innovateur en construction;
- Prix et reconnaissances.

4.5 Compétence en matière d'exploitation, d'entretien et de réfection

Le Candidat doit fournir la description de trois projets (dont un projet d'autoroute, un projet de pont majeur (portée de plus de 200 mètres) et un projet avec système électronique de péage) où il a su démontrer son expertise en matière d'exploitation, d'entretien et de réfection. Ces projets doivent être comparables en ce qui concerne l'envergure et le contenu du Partenariat afin que l'expérience soit valable pour les présents besoins. Le Candidat doit indiquer lesquels de ses Membres ou Participants auront la responsabilité en matière d'exploitation, d'entretien et de réfection (autoroute, pont et système de péage) pour le Partenariat. Les trois projets présentés doivent avoir été réalisés par ces Membres ou Participants.



De plus, le Candidat doit démontrer, à l'aide des projets de référence, qu'il possède à son actif, des réalisations pertinentes.

L'expertise démontrée doit préciser :

- Le plan d'entretien et d'exploitation incluant les réfections majeurs;
- La gestion des ententes d'entretien et de réfection;
- La gestion de la circulation;
- L'expérience d'entretien et d'exploitation de système électronique de péage;
- L'expérience en communication avec les usagers;
- L'expérience en communication avec les services publics (police, pompiers, patrouille, etc.).

Dans les projets présentés, le Candidat doit également préciser les éléments suivants :

- Concept innovateur en exploitation et réfection;
- Expérience d'exploitation routière en climat froid, incluant déneigement et déglacage;
- Prix et reconnaissances.

5. CURRICULUM VITAE DES PERSONNES CLÉS

Le Candidat doit fournir, pour fins d'évaluation, les curriculum vitae de toutes les Personnes clés, 10 maximum, à qui le Candidat se propose de confier de grandes responsabilités associées au Partenariat. Si une Personne clé n'est pas un employé d'un Candidat, d'un de ses Membres ou d'un de ses Participants, elle devra signer la formule d'engagement (se référer à l'**annexe 4**) pour être considérée aux fins d'évaluation.

Les Personnes clés doivent notamment comprendre :

- le directeur de projet;
- le directeur adjoint de projet;
- le responsable de la conception de structure;

- le responsable de la conception routière;
- le responsable de la construction;
- le responsable de l'exploitation et de l'entretien;
- le responsable de la conception, de la construction et de l'exploitation de système électronique de péage;
- le responsable de la mise en place du financement.

Les curriculum vitae doivent démontrer pour chaque Personne clé qu'elle a une expérience professionnelle récente, considérable et valable à l'égard d'une partie ou de la totalité des compétences fonctionnelles indiquées dans les sections précédentes applicables, et toute autre compétence fonctionnelle pour l'exécution de projets dont la nature et l'envergure se comparent à celles du Partenariat. Le curriculum vitae de chaque Personne clé doit aussi comprendre les éléments suivants :

- L'identité de son employeur actuel;
- Le nombre d'années d'expérience dans l'industrie de l'infrastructure des transports et les postes occupés;
- Le nombre d'années d'expérience dans le rôle proposé pour le Partenariat;
- Le rôle joué dans chaque projet présenté;
- L'expérience dans la réalisation de projets impliquant diverses disciplines comme la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et la réfection;
- Une preuve des titres de compétences officiels exigés, le cas échéant, pour exercer dans la province de Québec;
- Une bonne connaissance des normes applicables au Québec et au Canada;
- Au moins trois références de clients qui peuvent effectivement confirmer le calibre du rendement pertinent dans des projets précédents.

Le Candidat atteste, par sa signature de la formule d'engagement, la disponibilité de chaque Personne clé pour le Partenariat.



6. PRÉSENTATION UNIFORME DES PROJETS

Pour chaque projet présenté dans les **sections 3.4 à 4.5**, le Candidat doit fournir une description qui ne doit pas dépasser cinq pages par projet, selon les directives de la **section 5.6** de l'A/Q. Un même projet peut être présenté à plus d'une reprise pour démontrer différentes compétences. L'information sur chaque projet doit contenir :

- Le nom et la localisation du projet ainsi que le nom du client;
- Une photo illustrant l'ampleur physique du projet;
- Les dates de début et de fin du projet, ainsi que les dates du travail du Candidat, de ses Membres et de ses Participants pour ce projet;
- Une description sommaire du projet;
- Une description détaillée montrant le travail et les responsabilités du Candidat, de ses Membres et de ses Participants dans ce projet qui correspondent à celles recherchées pour le Partenariat;
- Le nom, le titre et le rôle, dans ce projet, des Personnes clés présentées par le Candidat pour le Partenariat;
- Le budget initial du projet et son coût final;
- Les litiges et les réclamations réglés ou en cours impliquant le Candidat, ses Membres et ses Participants;
- Au minimum, une référence représentant le client du projet (nom, fonction, organisation, adresse actuelle, téléphone, télécopieur et courriel). Chaque référence doit pouvoir être consultée sans intermédiaire par le Ministère;
- Tout autre élément montrant l'expertise du Candidat, de ses Membres et de ses Participants ou de ses Personnes clés.

ANNEXE(S)

Le Candidat peut ajouter toute information jugée pertinente. Ces renseignements additionnels doivent être présentés en annexe de façon à limiter le plus possible le volume du document de base. Cependant, le Ministère se réserve le droit de ne pas considérer ces informations.

Le Candidat doit joindre tous les documents requis, y compris la formule de l'**annexe 4**, dans les documents de l'A/Q et non explicitement indiqués dans ce schéma.



Annexe 2

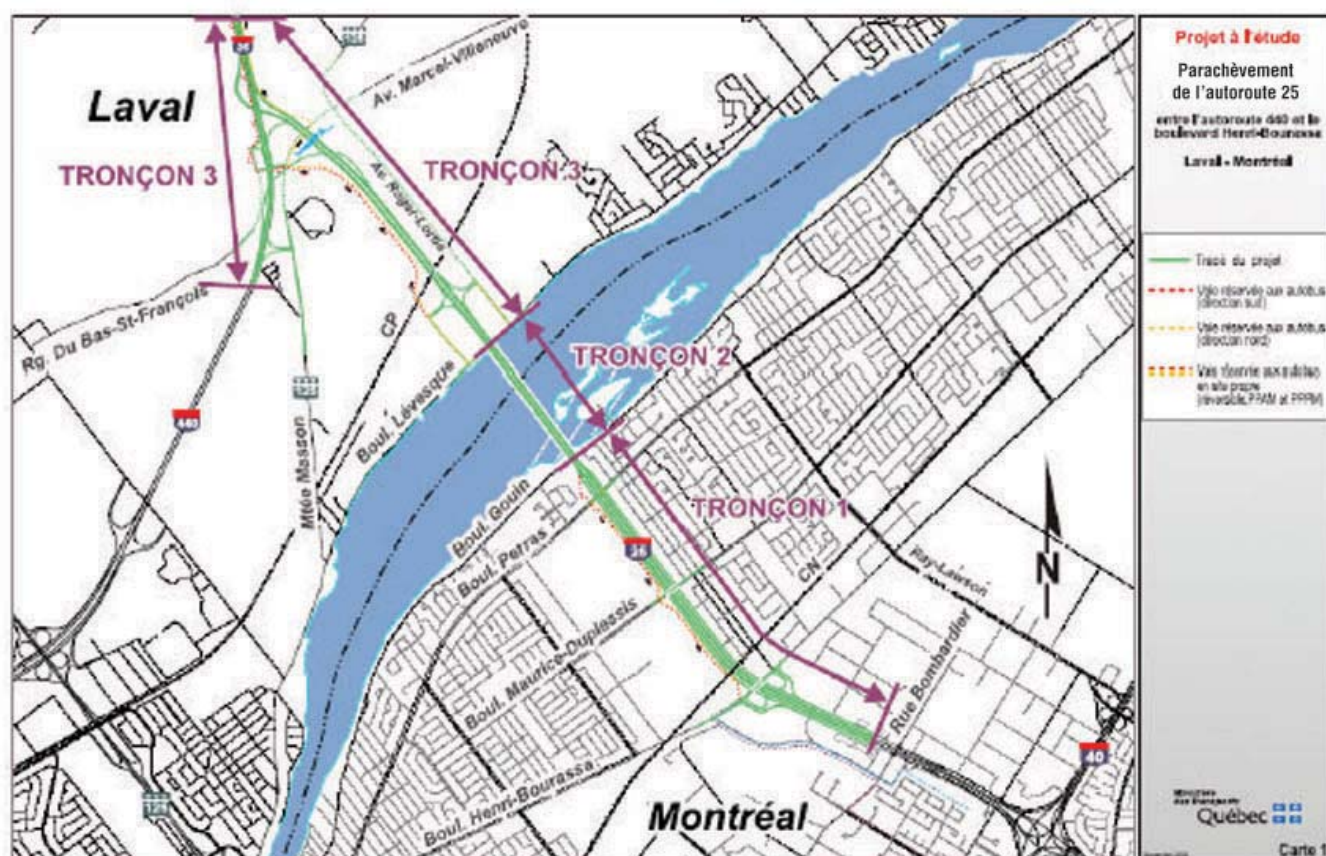
Description des principales exigences techniques du parachèvement de l'Autoroute 25



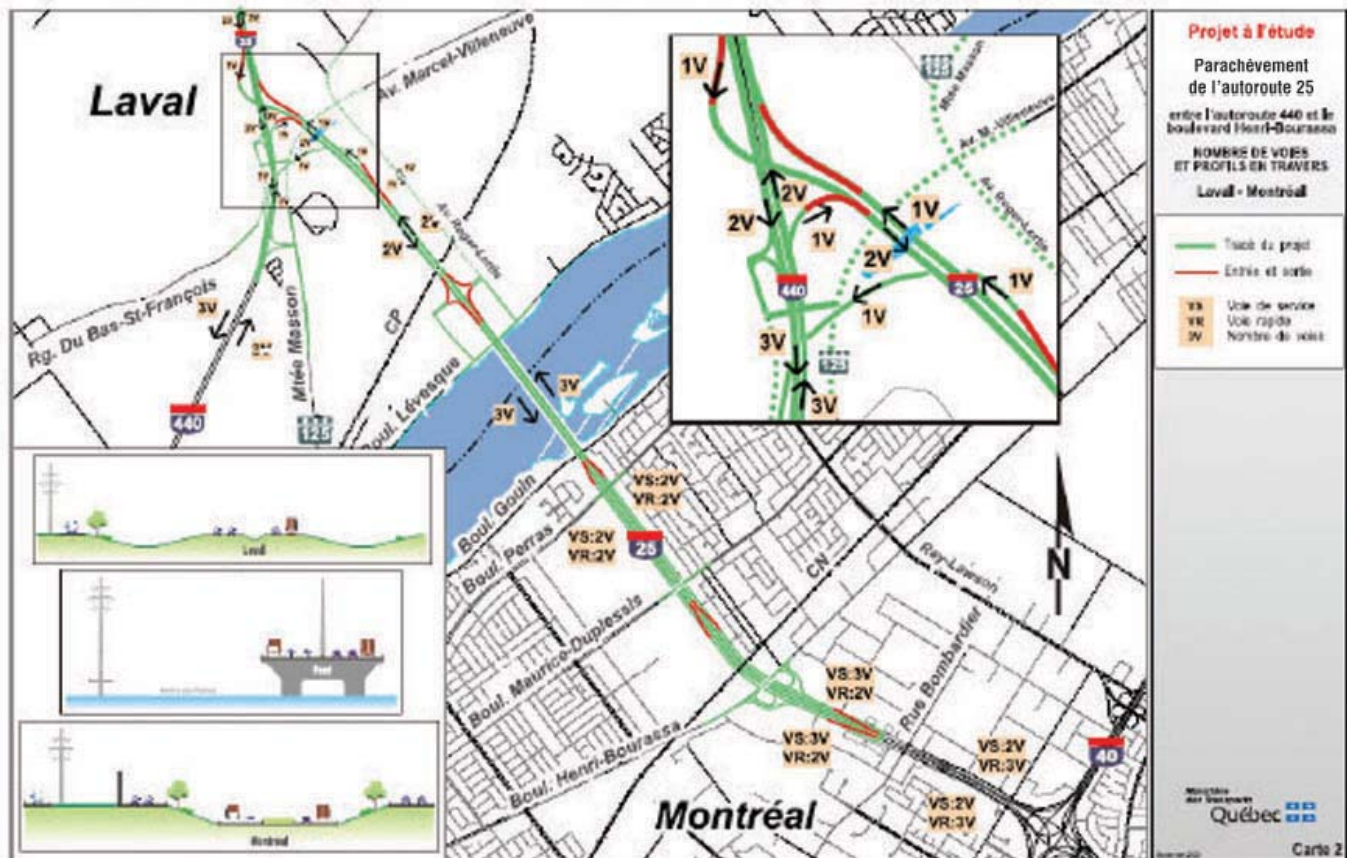
Le MTQ a envisagé divers scénarios d'aménagement physique qui permettraient d'atteindre d'ici 2010 les résultats recherchés par le Projet. L'aménagement physique qui répondait le mieux aux résultats recherchés tout en minimisant le coût de réalisation a été étudié plus en détail et utilisé pour entamer le processus provincial d'approbations environnementales. Les aménagements physiques du Projet qui seront proposés à l'étape de l'appel de propositions par les Candidats qualifiés pourront s'éloigner de l'aménagement physique développé par le Ministère mais devront en

respecter les exigences, y compris les exigences environnementales, l'ensemble des résultats recherchés par le Projet, les règles de l'art, les normes du Ministère relatives à la conception, la construction et l'entretien de l'Infrastructure ainsi que les autres normes et exigences précisées à l'appel de propositions.

Cette annexe présente les principales exigences d'aménagement physique telles qu'elles sont envisagées par le Ministère⁵. Les cartes ci-dessous montrent les trois tronçons qui composent le Projet.



5. Des informations additionnelles sur le Projet sont disponibles dans le site Internet du MTQ :
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/bmoppp>



L'ensemble du Projet s'étend sur 7,2 km du boulevard Henri-Bourassa à Montréal jusqu'à la jonction avec l'Autoroute 440 existante dans la partie est de la ville de Laval.

À ces voies rapides, il faut ajouter les longueurs des voies de desserte à Montréal soit 2,5 km, les bretelles d'accès aux voies rapides à Montréal et à Laval, les bretelles de l'échangeur Lévesque et de l'échangeur A-440 / A-25, les modifications aux réseaux municipaux de Laval et de Montréal, les trois ponts d'étagement routier à Montréal et le pont d'étagement ferroviaire du Canadien National, également à Montréal.



Description des principaux éléments du tronçon 1

La partie du Projet sur l'île de Montréal, identifiée comme étant le tronçon 1, inclut les principaux éléments physiques suivants :

- Les raccordements des voies rapides et des voies de desserte existantes de l'Autoroute 25 en partant approximativement de 150 mètres au sud du pont d'étagement existant de la rue Larrey jusqu'aux voies rapides et aux voies de desserte du Projet sous le boulevard Henri Bourassa;
- Les ponts d'étagement des boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis et Perras avec leur configuration géométrique actuelle au-dessus des voies rapides ainsi que des voies de desserte, y compris les bretelles d'accès, les feux de circulation et tous les aménagements requis;
- Les voies rapides à quatre voies du point de raccordement près du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à la culée du pont située près du boulevard Gouin, y compris les entrées et sorties prévues entre les voies de desserte et les voies rapides;
- La voie de desserte du côté est comprenant deux voies par direction, le réaménagement du boulevard Louis-Hippolyte-La Fontaine, les protections anti-bruit, les raccordements locaux (Arthur-Léveillé, la voie réservée, rues et terrains locaux, etc.) et tout aménagement pour accommoder les services publics requis pour le Projet et au voisinage de celui-ci;
- Tous les ouvrages connexes au Projet dont le drainage, l'éclairage, la signalisation, l'aménagement paysager, les protections environnementales et autres équipements, tel que le Ministère aurait été tenu de les réaliser s'il avait conçu et réalisé lui-même le Projet;

- Raccordement de l'extension du système de gestion de la circulation du Ministère à partir d'un point situé dans l'échangeur d'Anjou. Extension du système du point de raccordement jusqu'à l'échangeur A-440/A-25 à Laval.

Parmi ces éléments, les seuls qui seront réalisés par le Ministère selon une approche conventionnelle sont les suivants et, par conséquent, sont exclus du Partenariat :

- Le pont d'étagement ferroviaire du Canadien National (Chemins de fer nationaux) au-dessus des voies rapides et des voies de desserte du Projet;
- La voie réservée aux autobus en site propre;
- La voie de desserte ouest entre les boulevards Perras et Henri-Bourassa.

Description des principaux éléments du tronçon 2

La partie du Projet enjambant la rivière des Prairies, identifiée comme étant le tronçon 2, consiste en un pont.

Le pont principal du Projet a une longueur d'environ 1 200 mètres et compte plusieurs portées, dont une ayant une longueur suffisante pour franchir une zone sensible en rivière dont la largeur est estimée à 200 mètres. Ce pont permettra de franchir la rivière des Prairies avec six voies de circulation. L'ouvrage inclut tous les aménagements physiques nécessaires entre la culée sud située près du boulevard Gouin à Montréal et la culée nord située près du boulevard Lévesque à Laval.

Tous les éléments du tronçon 2 sont inclus dans le Partenariat.



Description des principaux éléments du tronçon 3

La partie du Projet sur le territoire de la ville de Laval, identifiée comme étant le tronçon 3, inclut les éléments physiques suivants :

- Les voies rapides à quatre voies entre la culée du pont principal et le point de raccordement du Projet avec l'échangeur A-440 et l'Autoroute 25 à construire;
- L'échangeur Lévesque comprend l'aménagement des feux de circulation et les bretelles autoroutières pour les directions nord et sud de l'Autoroute 25 à construire;
- La conception géométrique des bretelles d'accès est également prévue pour servir éventuellement de boulevard de desserte locale;
- Le système de péage entièrement électronique ainsi que les équipements nécessaires pour percevoir la contribution des usagers. Cet élément du Projet pourrait inclure, selon la conception du Candidat, un centre de service à la clientèle qui servira également de centre de service technique du Projet. Aux fins de présentation du Projet au Bureau des audiences publiques sur l'environnement, le Ministère a localisé le poste de perception au nord du pont;
- La protection et le réaménagement, si nécessaire, du pont ferroviaire du Canadien Pacifique (Chemins de fer Québec-Gatineau) et toutes les responsabilités que le Ministère assume par entente avec le Canadien Pacifique au sujet de ce pont d'égagement ferroviaire;
- L'échangeur A-440 / A-25 à construire comprenant les réaménagements des boulevards municipaux et des voies rapides existantes. La conception de l'échangeur doit être faite de telle sorte que cet élément n'empiétera pas sur le marais existant.

Parmi ces éléments, les seuls qui seront réalisés par le Ministère selon une approche conventionnelle sont les suivant et, par conséquent, sont exclus du Partenariat :

- L'avenue Roger-Lortie;
- La montée Masson/avenue Marcel-Villeneuve;
- Une voie réservée aux autobus en site propre et la bretelle d'accès entre la montée Masson/avenue Marcel-Villeneuve et l'A-25 Nord;
- Les bretelles de sortie et d'entrée de l'A-440 Nord pour la montée Masson/avenue Marcel-Villeneuve;
- Les structures situées sur la bretelle A-25 Nord/A-440 Ouest aux croisements de la montée Masson/avenue Marcel-Villeneuve et de l'autoroute 440.

Le Partenaire privé conserve la responsabilité de compléter le raccordement de l'Infrastructure au Projet.



Annexe 3

Faits saillants de l'Entente de partenariat



Glossaire

À moins d'indication que le contexte n'indique un sens différent, les mots et expressions utilisés dans le présent sommaire ont la signification donnée à ceux-ci au glossaire de l'A/Q.

Mise en garde

Ces informations sont soumises à titre indicatif seulement afin d'illustrer le mode de partenariat que le Ministère envisage. Les termes et conditions du Partenariat seront déterminés dans le projet d'Entente de partenariat qui sera remis aux Candidats qualifiés lors de l'appel de propositions.

1. OBJET; PARTIES :

Selon les termes de l'Entente de partenariat, le Partenaire privé (qui pourrait être une société de projet mise sur pied pour les fins du Partenariat) aura la responsabilité de concevoir, construire, financer, exploiter, gérer et entretenir l'Infrastructure, y compris le système de péage. Le MTQ mettra l'emprise nécessaire pour les fins du Partenariat à la disposition du Partenaire privé. Le MTQ conservera la propriété de l'emprise et deviendra le propriétaire de l'Infrastructure (y compris le système de péage) dès sa construction. Le Gouvernement bénéficiera également de tous les droits de propriété intellectuelle nécessaires à l'exploitation du péage.

2. DURÉE :

La durée de Partenariat sera de 35 ans, incluant la période de conception et de construction, sauf en cas de résiliation.

3. PARTAGE DES RISQUES ET DES RESPONSABILITÉS :

3.1 L'Entente de partenariat répartira les risques entre les parties et définira leurs responsabilités respectives dans le cadre du Partenariat. Le tableau 1, présenté à la fin de la présente annexe, donne un aperçu de la répartition de certains risques et de certaines responsabilités.

3.2 L'Entente de partenariat obligera le Partenaire privé à concevoir, construire et financer tous les travaux du Partenariat. Le Partenaire privé sera également responsable d'exploiter et d'entretenir l'Infrastructure pendant la Période d'exploitation.

4. PAIEMENTS :

Les paiements suivants seront payables au Partenaire privé :

4.1 Des paiements progressifs de l'ordre de 80 millions \$ au total durant la période de conception et de construction, (les « Paiements de construction ») :

4.2 À chaque semestre suivant la mise en exploitation, un paiement de disponibilité et de performance (les « Paiements de disponibilité »);

4.3 À chaque semestre suivant la mise en exploitation, un paiement lié aux revenus de péage perçus (les « Remises liées aux revenus de péage »), sous réserve du mode de partage explicité au point 6;

4.4 À la fin prévue de l'Entente de partenariat, un paiement final de l'ordre de 100 millions \$ (en dollars courants de l'année durant laquelle il sera versé), sous réserve de l'état de l'Infrastructure et des autres conditions qui seront prévues à l'Entente de partenariat (le « Paiement final »).



Les Paiements de construction, Paiements de disponibilité, Remises liées aux revenus de péage et le Paiement final sont collectivement désignés les « Paiements ».

5. MODALITÉS RELATIVES AUX PAIEMENTS DE DISPONIBILITÉ :

Le premier Paiement de disponibilité sera payable à la fin du premier semestre suivant la mise en exploitation. Le versement de chaque Paiement de disponibilité sera lié à deux conditions essentielles :

- la disponibilité de l'Infrastructure;
- la performance de l'Infrastructure.

Dans une proportion de 60 à 80 %, le Paiement de disponibilité exigible pour le semestre sera lié à la disponibilité effective de l'Infrastructure durant le semestre, sans égard à sa performance. Les paramètres de disponibilité seront définis dans l'Entente de partenariat et reposeront notamment sur l'existence d'une disponibilité minimale de l'Infrastructure durant le semestre exprimée en nombre de voies et en temps.

Dans une proportion de 20 à 40 %, le Paiement de disponibilité sera lié à l'atteinte, durant le semestre, de critères de performance tels le niveau de service, l'entretien, etc. Ces critères de performance seront décrits en détail dans l'Entente de partenariat.

6. REMISES LIÉES AUX REVENUS DE PÉAGE :

6.1 Le Partenaire privé sera libre de fixer et de percevoir le péage à l'égard de l'Infrastructure, sous réserve des normes qui seront prévues dans l'Entente de partenariat ou par règlement du Gouvernement. Le péage sera perçu pour le compte du Gouvernement et lui sera remis.

6.2 Le Partenaire privé aura droit à des Remises liées aux revenus de péage dont le montant sera lié aux revenus de péage effectivement perçus et remis au Gouvernement, sous réserve des ajustements prévus ci-après. Les revenus de péage comprennent les revenus perçus de toutes formes de tarification aux usagers empruntant l'Infrastructure.

6.3 La formule de remise de péage visera à garantir au Partenaire privé une portion substantielle des revenus annuels prévus par l'étude réalisée par le conseiller en achalandage et revenus du Ministère, dans la mesure où le Partenaire privé rencontre les exigences qui seront déterminées dans l'Entente de partenariat.

6.4 Par ailleurs, cette formule permettra au Gouvernement de conserver une partie des revenus de péage advenant que ces derniers excèdent de façon significative, dans une proportion à être déterminée, les revenus annuels prévus par l'étude d'achalandage et revenus du Ministère.

7. MODALITÉS RELATIVES AU PAIEMENT FINAL :

Les conditions de remise auxquelles s'attend le Gouvernement, le processus d'inspection de la condition de l'Infrastructure et le mécanisme de calcul du Paiement final seront décrits en détail à l'Entente de partenariat.



8. AUTRES REVENUS ET AUTRES SERVICES :

Le Partenaire privé ne pourra offrir aucun autre service et ne pourra percevoir aucun autre revenu tiré de l'Infrastructure ou de son emprise sans le consentement préalable du MTQ.

Le Partenaire privé pourra toutefois fixer et percevoir des frais d'administration et d'autres frais accessoires aux usagers, sous réserve des normes prévues dans l'Entente de partenariat ou par règlement du Gouvernement.

9. ASSURANCES ET GARANTIES :

L'Entente de partenariat prévoira la mise en place et le maintien de couvertures d'assurance, garanties, lettres de crédit et cautionnements appropriés.

10. AJOUT DE CAPACITÉ :

Les modalités concernant la construction et la mise en service d'une voie additionnelle seront précisées dans l'Entente de partenariat.

11. PRÉROGATIVES GOUVERNEMENTALES :

L'Entente de partenariat réservera au Gouvernement la faculté d'utiliser le site, l'Infrastructure et l'emprise pour les services publics, ainsi que des portions d'Infrastructure pour les transports en commun reliant Laval et Montréal. Le Partenaire privé sera tenu de respecter certains droits de passage et les servitudes publiques consentis par le MTQ sur l'emprise.

Le Partenaire privé devra exploiter et entretenir toutes les infrastructures routières conformément au

Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2) et à toute autre législation applicable aux routes publiques (incluant toute législation future).

Le Gouvernement conservera le droit de légiférer et d'assurer l'application de toute loi applicable à l'Infrastructure. Le Gouvernement ne sera pas limité non plus quant à l'offre de nouveaux services de transport qui pourraient ou non concurrencer le Projet dans l'avenir.

L'Entente de partenariat prévoira toutefois des mesures d'indemnisation du Partenaire privé en cas d'actions discriminatoires et de résiliation discrétionnaire unilatérale du Gouvernement.

12. GÉNÉRALITÉS :

Une assurance adéquate de la capacité financière du Partenaire privé d'assumer et d'exécuter ses obligations et responsabilités en vertu de l'Entente de partenariat, doit être fournie par le Partenaire privé, ses Membres et/ou une personne qui se porte caution, le cas échéant. Les modalités et les limites seront décrites dans l'Entente de partenariat.

L'Entente de partenariat contiendra les termes, conditions, déclarations, garanties et indemnités usuelles que l'on retrouve couramment dans ce type de transaction PPP.



TABLEAU 1
Répartition de certains risques et de certaines responsabilités

Risques et responsabilités	Responsabilité attribuée au :	
	Partenaire Privé	Gouvernement
Obtention des permis et autorisations environnementaux		
– CAR		✓
– CAC	✓	
– permis et autorisations fédérales nécessaires	✓	
Autorisations en vertu de la <i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i> [L.R.Q., c. A-19.1]		✓
Autres permis et autorisations	✓	
Conception et construction de l'Infrastructure et du système de péage faisant l'objet du PPP		
– dépassement de coûts	✓	
– délais	✓	
– déplacement des services publics	✓	
– choix de la technologie de péage	✓	
– sols contaminés - avant la signature de l'Entente de partenariat		✓
– sols contaminés - après la signature de l'Entente de partenariat	✓	
– risques géotechniques	✓	
Conception et construction de la partie de l'infrastructure qui sera réalisée par le MTQ selon approche conventionnelle		
– dépassements de coûts		✓
– délais		✓
– étagement de la voie ferrée du Canadien National		✓
Financement et conditions de financement		
– risque d'inflation durant la période de construction	✓	
– risque d'inflation durant la période d'exploitation	✓	✓
– risque de fluctuation du taux d'intérêt de base entre le moment de la sélection du Candidat sélectionné et la date de la clôture du financement		✓
– risque de fluctuation des taux d'intérêt après la date de la clôture de financement	✓	
– partage du bénéfice de refinancement	✓	✓
Acquisition et propriété de l'emprise		✓
Obtention des servitudes		✓



TABEAU 1 (suite)
Répartition de certains risques et de certaines responsabilités

Risques et responsabilités	Responsabilité attribuée au :	
	Partenaire Privé	Gouvernement
Prise en charge de tous les risques et de toutes les responsabilités afférentes au site, à l'Infrastructure et au système de péage	✓	
Exploitation et entretien		
– exploitation de l'Infrastructure	✓	
– exploitation et fonctionnement du système de péage	✓	
– entretien régulier de l'Infrastructure et du système de péage	✓	
– entretien majeur de l'Infrastructure et du système de péage	✓	
– condition des actifs lors de leur remise au Gouvernement à la fin de la Période de partenariat	✓	
Péage (voir section 6 - Remises liées aux revenus de péage)	✓	✓
Incapacité de percevoir les péages	✓	
Acquittement des Paiements		✓
Maîtrise d'œuvre du chantier au sens de la Loi sur la santé et la sécurité du travail (L.R.Q., c. S-2.1)	✓	



Annexe 4

Formule d'engagement



APPEL DE QUALIFICATION
pour
la conception, la construction,
le financement, l'exploitation
et l'entretien d'une portion du
parachèvement de l'Autoroute 25
dans la région métropolitaine de Montréal
22 décembre 2005

Numéro de Projet : 20-5100-8847-A

FORMULE D'ENGAGEMENT

(À remplir par le Candidat et chacun de ses Membres, Participants et les Personnes clés qui ne sont pas employés du Candidat ou d'un Membre ou d'un Participant du Candidat, et à inclure avec la Candidature).

DESTINATAIRE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Le soussigné est (cochez la case a) ou b) ou c)) :

- ☐ a) un représentant dûment autorisé de (encerclez l'une des entités suivantes) :
- (i) le Candidat;
 - (ii) un Membre du Candidat;
- ☐ b) un représentant dûment autorisé d'un Participant du Candidat
- ☐ c) une Personne clé

(chacun, une « partie intéressée ») et déclare avoir le pouvoir et l'autorité de signer la présente formule d'engagement pour et au nom de la partie intéressée ou, le cas échéant, en son nom propre. La partie intéressée accepte d'agir, selon le cas, comme Candidat, Membre du Candidat, Participant du Candidat ou Personne clé du Candidat. Par les présentes, la partie intéressée reconnaît avoir reçu, lu, examiné et compris le document intitulé : « Appel de qualification pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'une portion du parachèvement de l'Autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal » et tous les documents afférents au projet en titre, ainsi que toutes les conditions et modalités qui y sont contenues, notamment, sans s'y restreindre, l'ensemble des annexes qui y sont jointes et les autres renseignements rendus disponibles à l'égard de l'A/Q. La partie intéressée déclare avoir pris les renseignements nécessaires sur la nature des services à fournir et les exigences du Partenariat.

En livrant la présente formule d'engagement, la partie intéressée convient d'être liée par toutes les modalités et conditions de l'A/Q et de s'y conformer.

Par les présentes, la partie intéressée reconnaît et convient que le Gouvernement, le MTQ et leurs conseillers respectifs pourront vérifier tout renseignement contenu dans la Candidature et mener toute enquête sur les antécédents (y compris, sans restriction, des enquêtes sur les casiers judiciaires, des enquêtes de solvabilité, des recherches en matière de litiges, ainsi que des enquêtes sur des renseignements relatifs aux contribuables et à l'enregistrement de requête de mise en faillite) à l'égard de la partie intéressée.

Par les présentes, la partie intéressée consent à l'utilisation et à la collecte, par le Gouvernement, le MTQ et leurs conseillers respectifs, de renseignements confidentiels ou personnels sur la partie intéressée aux fins de l'évaluation de la Candidature qui est jointe à la présente formule d'engagement et à la transmission de tels renseignements aux personnes responsables d'évaluer la Candidature, à la transmission au public, tel qu'énoncé à la **section 6.3** de l'A/Q et suivant ce que peut exiger la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (L.R.Q. chapitre A-2.1).

La partie intéressée accepte d'être liée et assujettie à la décision du Ministre pour ce qui est d'établir, si le Candidat :

- a satisfait aux critères d'évaluation établis dans l'A/Q;
- est considéré par le Ministre comme étant qualifié pour l'appel de propositions;
- sera invité à participer à l'appel de propositions.

Par les présentes, la partie intéressée confirme ce qui suit :

- la disponibilité de chaque Personne clé pour le Partenariat (Candidat seulement)
- ne pas être liée ou autrement associée à un Candidat autre que (_____ : nom du Candidat) ou à une des entreprises ou personnes nommées à la **section 1.6** du document d'A/Q;
- ne pas être en conflit d'intérêt avec le Ministère ou le Gouvernement pour les fins de cette Candidature.

Les expressions définies qui sont utilisées dans la présente formule d'engagement ont le sens qui leur est conféré dans l'A/Q.

Nom du Candidat :

Nom de la partie intéressée :

Adresse :

No de téléphone :

No du télécopieur :

Nom du représentant autorisé (lettres moulées) :

Fonction :

Signature :

Signé à

le

2006.



Annexe 5

Étiquette de retour



ENVOI DE LA CANDIDATURE

LE CANDIDAT DOIT :

- Utiliser une enveloppe de format approprié.
- Découper et apposer l'ÉTIQUETTE DE RETOUR suivante sur l'enveloppe.
- Indiquer son nom et son adresse de retour dans le coin supérieur gauche de l'enveloppe.

CANDIDATURE	APPEL DE QUALIFICATION N° PROJET: 20-5100-8847-A
	Date et heure limites de réception : 3 mars 2006, 15h00

**APPEL DE QUALIFICATION
POUR UNE PORTION DU
PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25**

PRICEWATERHOUSECOOPERS s.r.l.
Compétence de Richard Deslauriers, CA, EEE
1250, boulevard René-Lévesque Ouest
Bureau 2800
Montréal (Québec) CANADA
H3B 2G4



Découper le long du pointillé

ÉTIQUETTE À APPOSER SUR L'ENVELOPPE DE RETOUR

