

Avis au marché

**Projet intégré de transport collectif
de calibre mondial,
le *Réseau express métropolitain
de l'Est de Montréal***

Montréal,
le 19 octobre 2021

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	1
1.1 Objectif et contenu de l'Avis au marché	1
1.2 Caisse de dépôt et placement du Québec	1
1.3 CDPQ Infra inc.....	2
2. PRÉSENTATION DU PROJET.....	3
2.1 Vue d'ensemble	3
2.2 Tracé envisagé du Projet.....	4
2.3 Allocation de responsabilités	7
2.4 Facteurs clés considérés lors des appels d'offres	9
3. ÉCHÉANCES DE RÉALISATION DU PROJET	10
4. PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT	11
4.1 Autorisation de l'Autorité des Marchés Publics	11
4.2 Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics	12

1. INTRODUCTION

1.1 OBJECTIF ET CONTENU DE L'AVIS AU MARCHÉ

CDPQ Infra inc. (« CDPQ Infra ») a débuté la planification d'un projet intégré de transport collectif de calibre mondial, de type métro léger automatisé et électrique : le Réseau express métropolitain de l'Est, ci-après « le Projet » ou le « REM de l'Est ».

Le REM de l'Est consiste en 32 km de métro léger et 23 nouvelles stations pour créer de nouveaux liens rapides et confortables entre les résidents et les quartiers de l'est de Montréal.

Le présent Avis au marché s'adresse à toute partie intéressée par la réalisation du Projet. Les informations qu'il contient sont données à titre indicatif compte tenu de l'avancement de la planification détaillée du Projet. Elles ont pour objectif de permettre à toute partie intéressée d'avoir une idée générale du Projet. Le Projet continuera d'évoluer pour intégrer les modifications et les améliorations en cours de développement.

Vous trouverez:

- À la section 1, une brève description de la Caisse de dépôt et de placement du Québec (la « Caisse ») et de CDPQ Infra, sa filiale en propriété exclusive qui sera chargée de la réalisation du Projet.
- À la section 2, une description des faits saillants, du tracé envisagé et des composantes du Projet.
- À la section 3, les principales échéances de réalisation du Projet.
- À la section 4, des informations liées au processus d'approvisionnement du Projet.

Des informations additionnelles sur le Projet sont disponibles sur le site web de CDPQ Infra, à partir du lien suivant :

- <https://cdpqinfra.com/fr/rem-est>

Une séance d'information sera organisée par web diffusion à la date indiquée ci-dessous afin de répondre aux questions des parties intéressées à participer à la réalisation du Projet. Les questions peuvent être préalablement adressées par courriel à « appro-projets@cdpqinfra.com » en indiquant « 03-CDPQI-AAM Questions » dans l'objet du courriel. Toutes les réponses seront apportées lors de la séance d'information qui aura lieu :

le 19 novembre de 10h00 à 12h00.

Toutes les personnes désirant assister à cette séance d'information sont priées de confirmer leur participation au plus tard **le 8 novembre 2021** en écrivant à « appro-projets@cdpqinfra.com » et en précisant leur nom, titre, et nom de la compagnie.

1.2 CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

Créée en 1965, la Caisse est aujourd'hui l'un des plus importants gestionnaires de fonds institutionnels au Canada et en Amérique du Nord. Elle est le premier investisseur en placements privés au Canada et figure également parmi les dix plus importants gestionnaires d'actifs immobiliers au monde.

La Caisse dessert 42 groupes de déposants, qui sont principalement des caisses de retraite et d'assurance publiques et parapubliques. Au 31 décembre 2020, l'actif net de ses déposants s'élevait à 365,5 milliards de dollars (dont 28 milliards de dollars dans le portefeuille d'infrastructures). Le portefeuille d'infrastructures comprend des investissements importants dans le secteur des transports, tels que :

- Eurostar (participation de 30 %) - Eurostar est le premier opérateur de trains à grande vitesse en Europe et le seul prestataire de services entre Londres et le continent européen, transportant plus de 11 millions de passagers par an via le tunnel sous la Manche.
- InTransit BC (participation de 33,3 %) - InTransit BC est une concession de 35 ans pour un service de métro léger sur une ligne de transport en commun de 19,5 km reliant le centre-ville de Vancouver à la ville de Richmond et à l'aéroport international de Vancouver.
- Sydney Metro (participation de 24,9 %) – la Caisse a acquis une participation dans le contrat de partenariat public-privé pour les trains, les systèmes, l'exploitation et la maintenance de Sydney Metro, le plus grand projet de transport public et le premier système de métro sans conducteur d'Australie. Il comprend les lignes North West et City & Southwest.

La situation financière de la Caisse lui vaut les meilleures cotes de crédit émises par les agences de notation suivantes : Moody's Investors Service ("AAA"), Standard and Poor's ("AAA"), DBRS ("AAA") et Fitch ("AAA").

1.3 CDPQ INFRA INC.

CDPQ Infra, filiale en propriété exclusive de la Caisse, est une société fermée qui a été constituée en 2015 en vertu de la *Loi québécoise sur les sociétés par actions*. Son siège social est situé au 1000, place Jean-Paul-Riopelle, Montréal, Québec, Canada.

Ses activités principales consistent en la planification, le financement, la réalisation et l'exploitation de projets majeurs d'infrastructures.

Une entente commerciale a été signée entre le gouvernement du Québec et la Caisse définissant le cadre général et les principes directeurs qui permettent à CDPQ Infra de réaliser des projets d'infrastructures au Québec. CDPQ Infra a également la possibilité d'investir dans des projets ailleurs au Canada et à l'international, lesquels ne sont pas assujettis à cette entente.

À ce jour, le portfolio de CDPQ Infra est composé de plusieurs projets d'infrastructure :

- En phase de réalisation :
 - Le Réseau express métropolitain (le « REM ») est un nouveau métro léger automatisé qui reliera le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île, la Rive-Nord et l'aéroport sur 67 kilomètres;
- En phase de planification détaillée :
 - Le REM de l'Est, annoncé le 15 décembre 2020, consiste en 32 km de métro léger automatisé et 23 nouvelles stations pour créer de nouveaux liens rapides et confortables entre les résidents et les quartiers de l'est de Montréal;
- En phase d'étude préalable :
 - CDPQ Infra a été mandatée par le gouvernement du Québec pour effectuer des études préalables pour d'autres projets d'infrastructure de transport collectif au Québec, lesquelles études sont en cours.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

2.1 VUE D'ENSEMBLE

Le REM de l'Est est une infrastructure complète visant à offrir un nouveau service de métro léger automatisé dans l'est et le nord-est de la ville de Montréal. Il est envisagé qu'il soit constitué de deux branches qui se rejoignent en un tronçon commun en direction du centre-ville de Montréal. Long de 32 km, il serait composé de 23 stations et couvrirait un large territoire, depuis le centre-ville de Montréal jusqu'à la pointe est de l'île et le nord de l'île jusqu'au boulevard Maurice Duplessis à proximité du Cégep Marie-Victorin. Le tracé actuel prévoit environ 24 km de voies en structure aérienne et plus de 8 km en tunnel.

À ce stade des études, il n'est pas prévu d'interopérabilité entre le REM et le REM de l'Est : aucune connexion des voies ferrées n'est envisagée entre les deux projets.

Le **Tableau 1** présente les caractéristiques du Projet, tel qu'elles sont envisagées en ce moment.

Tableau 1 : Caractéristiques du Projet

	REM de l'EST
Dimensionnement	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tracé de 32 km de voies doubles desservant l'est, le nord-est et le centre-ville de Montréal ○ 23 stations accessibles universellement, fermées depuis la voie et tempérées ○ Capacité de rabattement optimisée en transport collectif, en transport actif et en véhicules privatifs ○ 3 stationnements incitatifs ○ 8 km de tunnels sur la branche nord ○ Environ 700 m de tunnel au centre-ville ○ 24 km en structure aérienne ○ Un centre d'exploitation et d'entretien (le «CEE»), incluant un poste de commande centralisé (le «PCC») ainsi qu'un PCC de repli
Matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> ○ Flotte d'environ 80 voitures ○ Rames de 2 voitures insécables
Choix technologiques	<ul style="list-style-type: none"> ○ Voiture de type métro léger, électrique ○ Système automatisé sans conducteur (GoA4) ○ Quai d'environ 40m de long ○ Portes palières sur les quais ○ Alimentation électrique par caténaire 1500Vdc ○ Ascenseurs et escaliers mécaniques aux stations ○ Wi-Fi sur tout le réseau ○ 5G dans le(s) tunnel(s)
Exploitation et Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> ○ Conduite automatique intégrale ○ Préposés circulant dans les rames et stations pour information et contrôle ○ Intégration des réseaux et rabattements des autobus exploités par les autres opérateurs aux stations ○ Titres vendus dans les stations aux distributeurs automatiques ○ Inspection journalière, maintenance régulière des infrastructures ferroviaires, ouvrages d'art et bâtiments (ex : fondations de la voie ferrée et emprise, stations, CEE, sous-stations et conduites électriques, stationnements incitatifs, ponts et tunnels) ○ Maintenance du matériel roulant, du système de conduite automatisée, du centre de contrôle, des portes palières et de l'ensemble des systèmes courant faible et courant fort

2.2 TRACÉ ENVISAGÉ DU PROJET

La **Figure 1** présente le tracé envisagé pour la réalisation du Projet.

Tronçon commun

Le tronçon commun débute au centre-ville de Montréal en souterrain et s'insère en aérien sur le boulevard René-Lévesque à l'entrée de la station Saint-Urbain jusqu'à la rue Notre-Dame. À l'est du centre-ville, le tracé se poursuit sur la rue Notre-Dame et dessert plusieurs secteurs en redéveloppement dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Viauville avant de bifurquer vers le nord à proximité de la rue Dickson et de se séparer en deux branches distinctes. Le Projet prévoit également une station au niveau du boulevard Pie-IX afin d'assurer une correspondance avec le futur service rapide par bus sur le Boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX). Ce tronçon commun comprend 7 km de tracé, une station souterraine et 7 stations aériennes.

Branche Marie Victorin

Cette branche permet de rejoindre le secteur du Cégep Marie-Victorin avec un tracé de 11 km et 8 stations. Le tracé débute à la limite du tronçon commun en insertion aérienne et effectue une transition vers une insertion souterraine dans l'axe du boulevard de l'Assomption. Une station aérienne est prévue à proximité de la station Assomption de la ligne verte du métro de Montréal. Ensuite, le tracé souterrain se poursuit vers le nord, assure une desserte de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et s'insère à proximité du boulevard Lacordaire et de la rue Jean-Talon, où la future station Lacordaire du prolongement de la ligne bleue est prévue et avec laquelle une connexion intermodale est prévue. Le tracé souterrain franchit ensuite l'autoroute 40 puis se poursuit à Saint-Léonard, toujours en insertion souterraine dans l'axe du boulevard Lacordaire. Par la suite, le tracé passe sous la ligne ferroviaire de la subdivision Saint-Laurent du CN avant de rejoindre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal-Nord en insertion souterraine puis entreprend sa dernière courbe pour rejoindre le boulevard Maurice Duplessis à proximité du Cégep Marie-Victorin. La portion souterraine compte 7 stations et environ 8 km de tunnel.

Branche Pointe-aux-Trembles

La branche Pointe-aux-Trembles assure la desserte de l'est de Montréal avec un tracé de 14 km et 7 stations aériennes. Le tracé débute à l'est du tronçon commun près de la rue Dickson, puis longe l'avenue Souigny avant de franchir l'autoroute 25 pour rejoindre la rue Sherbrooke Est, permettant une connexion avec la station terminus Honoré-Beaugrand de la ligne verte du métro de Montréal. Le tracé s'insère en aérien sur la rue Sherbrooke dans le secteur Mercier-Est, puis se poursuit dans Montréal-Est jusqu'à Pointe-aux-Trembles. La station terminale de cette branche se situe à proximité de la Gare de Pointe-aux-Trembles, offrant une correspondance avec la ligne de trains de banlieue de Mascouche. La branche Pointe-Aux-Trembles offre plusieurs opportunités de rabattement d'autobus et d'automobiles depuis l'autoroute 25 et l'autoroute 40.

Figure 1 : Tracé envisagé du Projet



Les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Elles seront également conçues afin de permettre l'installation de portillons aux points d'accès pour valider les titres de transport.

Les édicules seront fermés et tempérés. Les quais seront protégés des voies par des portes palières ne s'ouvrant qu'en présence d'une rame.

La sécurité des clients sera assurée par un système de vidéo surveillance constante des quais, des stations et à l'intérieur des voitures. Les clients pourront aussi entrer en communication avec un PCC pour les urgences ou l'information à la clientèle, et ce, à partir des voitures ou des quais. Ils pourront également utiliser une application mobile ou leur téléphone pour entrer en contact avec le service à la clientèle.

Il est envisagé un CEE spécifique pour le remisage, l'entretien et l'exploitation des rames du REM de l'Est.

Le CEE intègre également le PCC, le PCC de repli, et les zones de remisage des véhicules de maintenance industrielle du REM de l'Est, une machine à laver les rames et un système d'inspection automatisé des rames.

Plusieurs connexions intermodales sont prévues le long du tracé :

- aux stations de métro de Montréal (lignes verte et future bleue);
- au train de banlieue (Mascouche);
- au SRB Pie-IX;
- aux réseaux d'autobus (Société de Transport de Montréal, Société de Transport de Laval, Réseau de Transport de Longueuil, Exo/Réseau de transport métropolitain); au REM (Gare Centrale); et
- aux trains interurbains (Gare Centrale).

2.3 ALLOCATION DE RESPONSABILITÉS

Les processus d'approvisionnement du Projet (les « Appels d'offres ») mèneront, à la signature de contrats de grande envergure, qui pourraient comprendre :

- Un contrat pour la fourniture du matériel roulant et des systèmes (Contrat MRS).
- Un contrat de conception et construction d'un tunnel (Contrat tunnel)
- Un contrat de conception et construction pour les travaux de génie civil et aérien (Contrat Génie civil et aérien).
- Un contrat en deux phases pour les services d'un opérateur en amont et pour les services d'exploitation et de maintenance des infrastructures et des éléments d'actif du Projet (Contrat OAEM).

Pour fins d'optimisation, un ou plusieurs Appels d'offres additionnels pourraient également être lancés pour la réalisation de lots de construction portant sur certains aménagements périphériques du Projet.

Un groupe de réflexion est en cours afin d'étudier les meilleures solutions de gestion quant aux sujets d'intégration entre les différents contrats et/ou avec les tierces parties. Un plan d'intégration sera inclus dans l'appel de propositions de chaque contrat permettant d'identifier au préalable les interfaces critiques et de déterminer les entités les mieux placées et les plus expérimentées dans la gestion de ces interfaces.

L'approche contractuelle est en cours de définition. Plusieurs variantes sont à l'étude. Le type de contrat sera précisé au lancement de chacun des Appels d'offres.

Le **Tableau 2** présente l'allocation préliminaire envisagée des responsabilités de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien régulier et de maintenance entre les Contrat Tunnel, Contrat Génie civil et aérien, le Contrat OAEM, et le Contrat MRS.

Tableau 1 - Allocation envisagée de responsabilités

	MRS	Tunnel	Génie civil et aérien	Exploitation et maintenance	Autres
Tunnel Nord-Sud					
Environ 8 km de tunnel foré, incluant le(s) puit(s) de lancement et les murs tympanaux aux stations		X			
Tunnel en tranchée couverte d'environ 50m, incluant portail du tunnel		X			
Tranchée ouverte d'environ 100m et remblai pour la transition vers la structure aérienne		X			
MEP tunnel (Ventil. Drainage, protection incendie, éclairage)			X		
Travaux civils, ouvrage d'art et bâtiments					
Viaducs			X		
Tunnel au centre-ville d'environ 700m			X		
Stations souterraines : excavation/bétonnage/étanchéisation de l'enveloppe extérieure des stations. souterraines			X		
Stations souterraines: Structures intérieures, finis architecturaux, MEP			X		
Stations aériennes			X		
Conception et construction du Centre d'exploitation et d'entretien (CEE)			X		
Stationnements et éclairage extérieurs			X		
Circulation, signalisation et éclairage			X		
Aménagements paysagers			X		
Modifications aux infrastructures existantes et travaux préparatoires					
Déplacement d'utilités			X		
Travaux préparatoires					X
Superstructures					
Voie ferrée et appareils de voie			X		
Système et équipements caténaires			X		
Barrières acoustiques, mesures et équipements de sécurité, éclairage et autres			X		
Énergie auxiliaire			X		
Énergie de traction			X		
Matériel roulant et systèmes					
Matériel Roulant	X				
Système de conduite automatisé (CBTC)	X				
Poste de Contrôle Centralisé (PCC)	X				
Portes palières			X		
Télécommunication - Com - Scada	X				
Système d'information et vidéosurveillance & signalétique	X				
Système de détection d'intrusion et contrôle des accès	X				
Billétique (installation et tests seulement)	X				
Exploitation et maintenance					
Conseiller en phase de planification				X	
Conseiller en phase de réalisation				X	
Exploitation et maintenance				X	
Maintenance patrimoniale					X

Note, MEP – mécanique, électricité et plomberie

2.4 FACTEURS CLÉS CONSIDÉRÉS LORS DES APPELS D'OFFRES

À titre indicatif, des facteurs critiques de succès des contrats pourraient être considérés lors des processus d'évaluation.

Pour les Contrat Tunnel et Génie civil et aérien (« Contrats de construction ») :

- Capacité financière.
- Approche et expérience en gestion intégrée de projets de grande envergure.
- Organisation, expérience, capacité et profondeur de l'équipe proposée.
- Approche de gestion à l'égard des enjeux, des risques et des mesures d'atténuation afférentes.
- Capacité de planifier, d'organiser et d'optimiser la réalisation de travaux selon un allotissement spécifique et défini entre différents lots.
- Expérience dans la gestion des parties prenantes lors de la conception et lors de la réalisation des travaux notamment en milieu urbain.
- Expérience dans la réalisation de projets de transport collectif sur voies ferrées entièrement automatisés dans une région présentant des conditions climatiques hivernales et changeantes, similaires à celles de la région de Montréal.
- Expérience et capacité à réaliser des ouvrages de voies ferrées implantés au sol, en aérien, en pont et en souterrain.
- Expérience dans l'obtention de permis et d'autorisations environnementales requis pour réaliser des travaux dans divers types d'environnement (incluant secteurs fortement urbanisés, milieu autoroutier, secteurs à caractère patrimonial et historique, traversée de cours d'eau, sols contaminés, etc.).

Pour le Contrat MRS :

- Capacité financière.
- Expérience dans la conception de voitures de type métro léger automatisé et électrique.
- Expérience dans l'intégration de matériel et d'équipements aux fins de la réalisation de voitures de type métro léger automatisé et électrique.
- Expérience dans les essais et la mise en œuvre d'un service de métro léger, incluant l'obtention d'une certification de sécurité et mise en marche et d'exploitation d'un système de transport collectif.
- Santé, sécurité et environnement.
- Gestion de projet.

Pour le Contrat OAEM :

- Capacité financière.
- Expérience dans l'exploitation d'un métro léger électrique et automatisé, incluant : atelier de maintenance, système d'exploitation, centre de contrôle, signalisation, connexion et déconnexion de rames de métro ou de trains, etc.
- Expérience dans la maintenance courante et maintenance à long terme, dans des conditions hivernales similaires à celles de la région de Montréal.
- Expérience dans les essais et la mise en œuvre du service d'un métro léger, incluant l'obtention d'une certification de sécurité et expérience de la mise en marche et d'exploitation d'un système de transport collectif.
- Santé, sécurité, sûreté et environnement.

3. ÉCHÉANCES DE RÉALISATION DU PROJET

Le **Tableau 3** présente les principales échéances visées de réalisation du Projet ¹.

Table 3 : Principales échéances

	Échéances
Avis public au marché	19 octobre 2021
Séance d'information	19 novembre 2021
Processus d'approvisionnement pour le Contrat OAEM	Automne 2021
Processus d'approvisionnement pour les Contrats de construction	Hiver 2022
Tenue du processus de consultations du Bureau d'audiences publiques en environnement (le « BAPE »)	Printemps 2022
Processus d'approvisionnement pour le Contrat MRS	Printemps 2022
Réception des Propositions pour le Contrat OAEM	Printemps 2022
Réception des Propositions pour le Contrat MRS	Automne 2022
Réception des Propositions pour le Contrat de construction - Tunnel	Automne 2022
Réception des Propositions pour le Contrat de construction – Génie civil et aérien	Été 2023
Début de la réalisation pour les Contrats de construction	Printemps/Été 2023
Mise en service complète	2029

¹ Des échéances et/ou des activités pourraient être retirées ou repoussées

4. PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

La gouvernance et les exigences des processus d'approvisionnement seront conformes aux meilleures pratiques de l'industrie et aux politiques d'approvisionnement de CDPQ Infra pour assurer un traitement équitable, transparent et impartial à toutes les parties intéressées.

Plusieurs vérificateurs de processus ont été mandatés pour surveiller les processus d'approvisionnement et le choix des soumissionnaires sélectionnés. Des ressources seront aussi affectées à l'examen des relations d'affaires et des conflits d'intérêts pendant les processus d'approvisionnement et la réalisation du Projet. Des comités d'évaluation seront mis sur pied pour évaluer des segments spécifiques des propositions. Ces comités seront indépendants les uns des autres et seront composés d'évaluateurs internes et externes. Les recommandations des différents comités d'évaluation seront acheminées à un comité d'examen interne qui sera responsable du contrôle de la qualité, du respect des règles et des recommandations finales.

4.1 AUTORISATION DE L'AUTORITÉ DES MARCHÉS PUBLICS

Les parties intéressées à participer à un Appel d'offres, ainsi que leurs partenaires et sous-traitants, devront, comme plus amplement précisé dans les Appels d'offres, obtenir une autorisation de contracter de l'Autorité des marchés publics (AMP). L'obtention de cette autorisation pouvant occasionner des délais, il est fortement suggéré aux parties intéressées et à leurs partenaires et sous-traitants d'initier ces démarches le plus tôt possible.

Au moment du dépôt de leur dossier, les parties intéressées ainsi que leurs partenaires et sous-traitants devront fournir ce certificat ou, s'ils ne l'ont pas encore obtenu, une preuve de dépôt de la demande ou de son renouvellement.

L'AMP met à la disposition des entreprises québécoises et étrangères² un guide pour les aider à préparer leur demande d'autorisation. Ce guide est accessible aux liens suivants :

- En français :
 - (entreprises québécoises) <https://www.amp.quebec/autorisation-de-contracter/guides-et-declarations/>
 - (entreprises étrangères) <https://www.amp.quebec/autorisation-de-contracter/entreprise-etrangeres-et-personnes-physiques-exploitant-une-entreprise/>
- En anglais :
 - (entreprises québécoises) <https://amp.quebec/en/authorization-to-contract/guides-and-declarations/>
 - (entreprises étrangères) <https://amp.quebec/en/authorization-to-contract/foreign-enterprises-and-natural-persons-operating-an-enterprise/>

² Les « entreprises étrangères ou basées dans une autre province canadienne » incluent les entreprises qui ne sont pas constituées en vertu d'une loi québécoise et qui n'ont, au Québec, ni siège social ni établissement où elles exercent principalement leurs activités.

D'autres informations pertinentes à la préparation d'une demande d'autorisation de l'AMP incluent :

Type de demandeurs	Source d'informations	Site Internet
Entreprises québécoises	Demande d'autorisation à soumettre à partir des services en ligne de l'AMP	https://amp.quebec/autorisation-de-contracter/services-en-ligne/ (site bilingue)
Entreprises étrangères ou basées dans une autre province canadienne	Demande d'autorisation à compléter de façon manuscrite	https://amp.quebec/autorisation-de-contracter/entreprise-etrangeres-et-personnes-physiques-exploitant-une-entreprise/ (site bilingue)

4.2 REGISTRE DES ENTREPRISES NON ADMISSIBLES AUX CONTRATS PUBLICS

Le Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics (le « RENA ») consigne le nom des entreprises ayant commis une infraction prévue à l'annexe 1 de la *Loi sur les contrats des organismes publics* (L.R.Q., chapitre C-65.1) (la « LCOP »). De plus, la LCOP prévoit l'inscription au RENA des entreprises s'étant vues refuser ou révoquer par l'AMP une autorisation de conclure des contrats publics ou sous-contrats publics. Ainsi, à compter de son inscription au RENA, une entreprise ne peut se voir accorder un contrat public ou sous-contrat public ou poursuivre un tel contrat en cours d'exécution.

Les parties intéressées à présenter un dossier en réponse aux Appels d'offres pour le Projet, ainsi que leurs partenaires et sous-traitants, ne devront pas être inscrits au RENA. Cette information étant publique, CDPQ Infra vérifiera à plusieurs stades du processus que ces personnes n'y sont pas inscrites.