



ANNEXE 1.1 – FORMULAIRE D'ENGAGEMENT

Le Candidat et chacun de ses Membres, Participants et Personnes clés doit remplir le présent formulaire d'engagement. Il fait partie intégrante d'une Candidature et doit être joint à la lettre introductive. Aux fins de ce formulaire d'engagement, le Candidat et chacun de ses Membres, Participants et Personnes clés sont une « Partie intéressée » et les expressions définies qui y sont utilisées ont le sens qui leur est conféré dans l'Appel de qualification.

DESTINATAIRE : La Ville de Québec

Le soussigné déclare être une Partie intéressée ou avoir le pouvoir et l'autorité de signer le présent formulaire d'engagement pour le compte de la Partie intéressée visée. 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 :

- A. reconnaît avoir reçu, lu, examiné et compris le document intitulé : « Appel de qualification pour la conception, la construction, le financement et l'entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway » et tous les documents s'y rattachant (notamment tous les addenda émis le cas échéant), ainsi que toutes les modalités qui y sont contenues, y compris toutes les annexes qui y sont jointes, et tout autre renseignement rendu disponible par la Ville ou ses représentants à l'égard de l'Appel de qualification;
- B. reconnaît que la Ville, les membres de son personnel, ses mandataires, ses conseillers et représentants pourront vérifier tout renseignement contenu dans la Candidature et mener toute enquête sur les antécédents de la Partie intéressée dont, notamment, effectuer toute enquête à l'égard du crédit et de la solvabilité, du casier judiciaire, de tout litige ou procédure en faillite ou insolvabilité, du statut fiscal ainsi que sa conformité en regard de toutes les lois à caractère fiscal qui lui sont applicables;
- C. convient d'être liée par toutes les modalités du présent Appel de qualification et de s'y conformer;
- D. consent à l'utilisation et à la recherche par la Ville, les membres de son personnel, ses mandataires, ses conseillers et représentants, de renseignements confidentiels ou personnels sur la Partie intéressée aux fins de l'évaluation de la Candidature qui est jointe au présent formulaire d'engagement et à la transmission de tels renseignements aux Personnes responsables d'évaluer la Candidature, à la transmission au public conformément aux dispositions du présent Appel de qualification et suivant ce que peut exiger ou permettre la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (RLRQ, c. A-2.1);
- E. reconnaît également que la Ville peut communiquer les renseignements compris dans la Candidature aux différents mandataires, représentants, membres de leur personnel ou conseillers qui assistent la Ville dans le cadre du Processus d'approvisionnement;
- F. reconnaît et convient qu'un Vérificateur du processus s'assurera de l'équité, de la transparence et de l'impartialité du processus d'Appel de qualification et que, de ce fait, les renseignements faisant partie d'une Candidature pourront être transmis au Vérificateur du processus ou à ses employés, représentants ou conseillers dans le cadre de ce mandat afin qu'il puisse exécuter adéquatement son mandat;



- G. reconnaît et convient qu'un Comité d'évaluation juridique s'assurera d'examiner les cas qui créent ou qui sont susceptibles de créer une situation de conflit d'intérêts ou d'avantage indu et de rendre une décision. La décision du Comité d'évaluation juridique concernant une situation réelle ou apparente, actuelle ou appréhendée de conflit d'intérêts ou d'avantage indu en réponse à une demande de la Ville ou d'un Candidat pourra faire l'objet d'un appel auprès d'un arbitre en conflit d'intérêts à être identifié à cette fin. Elle lie la Personne sollicitant la décision et toutes les parties, incluant les Candidats, les Soumissionnaires, les Membres, la Compagnie mère de chacun des Membres ou Participants, les Participants, les Personnes clés, et la Ville;
- H. consent à ce que ses renseignements personnels soient communiqués aux différents organismes provinciaux mentionnés à l'Appel de qualification, et ce, aux fins pour lesquelles les organismes les demandent et qui sont décrites précédemment. Ces renseignements sont, de façon non limitative: son nom, que la Candidature du Candidat dont fait partie cette Partie intéressée soit retenue ou non et le fait que la Candidature soit retenue le cas échéant;
- I. s'engage à respecter ou que soient respectées par les membres de leur personnel ou leurs représentants respectifs les exigences relatives au lobbying ou aux obligations d'après mandat énoncées notamment à la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbying* (RLRQ, c. T-11.011), à la *Loi sur le lobbying* (L.R.C. (1985), c. 44 (4^e Suppl.)) et aux règlements d'application de ces lois ainsi qu'au Règlement de gestion contractuelle de la Ville adopté en vertu de la l'article 573.3.1.2 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c.19). Aucun membre de l'Assemblée nationale du Québec, du comité exécutif de la Ville, du conseil de Ville ou du conseil d'agglomération n'est admissible à une part quelconque découlant de l'Appel de qualification, de l'Appel de propositions ou du Contrat à être conclu, ni à un avantage y étant rattaché. La Partie intéressée comprend que si elle, un Candidat, un de ses Membres ou Participants et les membres de leur personnel ou représentants respectifs ou encore une de leurs Personnes clés violent les obligations en matière de lobbying ou les obligations d'après-mandat aux fins de l'Appel de qualification ou de l'Appel de propositions, la Ville peut, à son entière discrétion, disqualifier le Candidat;
- J. reconnaît ne pouvoir divulguer aucune information (y compris, sans limiter la portée de ce qui précède, émettre un communiqué de presse ou autre annonce publique) relative au Projet RSTC – Volet tramway, à sa Candidature ou au Processus d'approvisionnement à quiconque, à l'exception des Personnes identifiées dans sa Candidature respective ou ayant participé à son élaboration, sans le consentement préalable écrit de la Ville;
- K. accepte d'être liée et assujettie à la décision de la Ville pour ce qui est d'établir si elle :
- a) a satisfait aux critères d'évaluation établis dans l'Appel de qualification;
 - b) est considérée par la Ville comme étant un Candidat qualifié;
 - c) sera invitée à participer à l'Appel de propositions;
 - d) est disqualifiée en raison du non-respect de l'une ou l'autre des modalités prévues à l'Appel de qualification;
- L. confirme la disponibilité de chaque Personne clé pour le Projet RSTC – Volet tramway (confirmation par la Personne clé personnellement; par chacun des Membres et Participants pour les Personnes clés à leur emploi respectif; et par le Candidat pour les Personnes clés n'étant ni à l'emploi d'un Membre ou d'un Participant);
- M. confirme ne pas être liée ou autrement associée à un Candidat autre que le Candidat identifié au bloc de signature du présent formulaire d'engagement, sauf par suite d'une transaction ou d'une



opération corporative visée à la Section 8.1 du présent Appel de qualification et conformément aux dispositions de celle-ci;

- N. confirme ne pas être en situation de conflit d'intérêts réel ou apparent, actuel ou appréhendé ou d'avantage indu avec la Ville, pour les fins de cette Candidature;
- O. déclare ne pas posséder ou avoir possédé d'information confidentielle (autre que l'information donnée par la Ville) en lien avec le Projet RSTC – Volet tramway ou le Processus d'approvisionnement.

Le présent engagement et les obligations qui en découlent sont régis par les lois en vigueur au Québec. La Partie intéressée qui s'engage aux termes de ce formulaire d'engagement s'en remet irrévocablement à la compétence des tribunaux du Québec.

Informations	Réponses
Nom du Candidat :	
Le soussigné est : (Cochez la case)	☐ a. un représentant dûment autorisé du Candidat
	☐ b. un représentant dûment autorisé d'un Membre du Candidat
	☐ c. un représentant dûment autorisé d'un Participant du Candidat
	☐ d. une Personne clé ou son représentant dûment autorisé
Nom de la Partie intéressée :	
Adresse postale:	
N° de téléphone :	
Adresse courriel:	
Nom du représentant autorisé, le cas échéant :	
Fonction :	
Signature :	
Date et lieu de signature :	



ANNEXE 1.2 – FORMULAIRE DE DÉCLARATION CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE LOBBYISME

Le Candidat le cas échéant et chacun de ses Membres et Participants doit remplir le présent formulaire de déclaration concernant les activités de lobbyisme. Il fait partie intégrante d'une Candidature et doit être joint à la lettre introductive. Aux fins de ce formulaire de déclaration concernant les activités de lobbyisme, le Candidat et chacun de ses Membres et Participants est une « Partie intéressée » et les expressions définies qui y sont utilisées ont le sens qui leur est conféré dans l'Appel de qualification.

Nom du Candidat, Membre ou Participant : _____

Nom du représentant : _____

Je, soussigné(e), _____
(Nom et titre du représentant autorisé du Candidat, Membre ou Participant)

En présentant à la Ville la Candidature ci-jointe à la suite de l'Appel de qualification, dossier n° 73224, lancé par cette dernière, atteste que les déclarations ci-après sont vraies et complètes à tous égards au nom de :

(Nom du Candidat, Membre, Participant)

(ci-après appelé le « Déclarant »)

DÉCLARATION

1. J'ai lu et je comprends le contenu de la présente déclaration;
2. Je suis autorisé(e) par le Déclarant à signer la présente déclaration et à présenter, en son nom, la présente déclaration;
3. Je déclare que personne n'a exercé pour le compte du Déclarant, que ce soit à titre de lobbyiste d'entreprise, de lobbyiste d'organisation ou de lobbyiste-conseil, des activités de lobbyisme au sens de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* (RLRQ, c. T-11.011) et des avis émis par le Commissaire au lobbyisme*, préalablement à cette déclaration relativement au présent Appel de qualification, à moins que la case suivante ne soit cochée :

Relativement au présent Appel de qualification, des activités de lobbyisme, au sens de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* et des avis émis par le Commissaire au lobbyisme*, ont été exercées pour le compte du Déclarant et elles l'ont été en conformité avec cette loi, avec ces avis ainsi qu'avec le *Code de déontologie des lobbyistes** (RLRQ, c. T-11.011, r.2).

Nom des personnes ayant exercé des activités de lobbyisme

(ajouter des lignes au besoin) :



4. Je reconnais que, si la Ville a des motifs raisonnables de croire que des communications d'influence non conformes à la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* et au *Code de déontologie des lobbyistes** ont eu lieu pour être qualifié et invité pour la deuxième étape du Processus d'approvisionnement, une copie de la présente déclaration pourra être transmise au Commissaire au lobbyisme* par la Ville et une telle situation pourra entraîner le rejet de la Candidature ou, le cas échéant, le rejet de sa Proposition ou la résiliation du Contrat en résultant.

Et j'ai signé, _____
 (Signature) (Nom en caractères d'imprimerie) (Date)

* La Loi, le Code et les avis émis par le Commissaire au lobbyisme sont disponibles à cette adresse : www.commissairelobby.qc.ca



ANNEXE 3 – FICHE-PROJET

Instructions aux Candidats :

Chaque section du présent formulaire peut avoir la longueur que vous jugez appropriée. Toutefois, chaque fiche projet ne doit pas dépasser cinq (5) pages.

Présenter une fiche par projet.

NOM DU CANDIDAT : _____

1. IDENTIFICATION DU PROJET

Nom du projet :		Ville / Pays :
Nom du donneur d'ouvrage :		Ville / Pays :
Année de réalisation :		
Nommez deux personnes à l'emploi du donneur d'ouvrage lors de la réalisation du projet présenté :		
1	Nom :	Fonction :
Adresse actuelle complète :		
Téléphone :		Courriel :
2	Nom :	Fonction :
Adresse actuelle complète :		
Téléphone :		Courriel :

2. DESCRIPTION DU PROJET

- Description sommaire du projet incluant le mode de réalisation (entrepreneur général, gérance, CC, CCF, CCFE, CCFFE, etc.);
- Décrire la nature des travaux, la complexité, les particularités et les contraintes.

3. RÔLE ET RESPONSABILITÉ ET ORGANISATION DU TRAVAIL DU MEMBRE OU DU PARTICIPANT

- Nom du Membre ou du Participant (ou leur Personne liée) ayant participé au projet ainsi qu'une description du rôle et des responsabilités assumées;
- Dans le cas où le Membre ou le Participant détient ou détenait une participation financière dans la société du projet, indiquez son pourcentage de participation;
- Indiquez la valeur des travaux effectués ou en cours de réalisation;



- Identifier toutes les disciplines professionnelles ou techniques impliquées, le nombre de ressources impliquées et les efforts en heures totales pour les travaux effectués par le Membre ou le Participant;
- Décrire l'expertise acquise ou démontrée, les principaux risques gérés, les innovations, l'approche de réalisation et les leçons apprises;
- Décrire les similitudes avec le Projet RSTC – Volet tramway;
- Dans le cas d'un projet réalisé par une Personne liée, le Candidat doit clairement indiquer le lien avec le Membre ou le Participant et comment le transfert d'expertise au Candidat a été ou sera réalisé;
- Présenter toute autre information jugée pertinente et illustrée par le biais d'exemples concrets, afin de mettre en valeur l'expérience et l'expertise acquises par le Membre ou le Participant afin de permettre une évaluation de la maîtrise et de la performance du Membre ou du Participant dans le cadre du projet présenté;
- Si le projet a été réalisé en mode alternatif, présenter un organigramme illustrant la structure organisationnelle du projet en pièce jointe;
- Présenter quatre (4) photographies illustrant l'ampleur du projet en pièce jointe.

4. AUTRES

- Échéancier prévu avec les dates des étapes clés (signature du contrat, fin des travaux de construction, fin du contrat, etc.) et l'échéancier réel pour le projet selon l'avancement à ce jour, avec la justification des écarts, le cas échéant.

- Le coût en capital prévu, son coût final (pour les projets terminés) et la justification des écarts le cas échéant.

Pièces jointes : - Un maximum de quatre (4) photographies illustrant l'ampleur physique du projet;
 - Un organigramme illustrant la structure organisationnelle du projet.



ANNEXE 4 – CURRICULUM VITAE

Chaque section du présent formulaire peut avoir la longueur que vous jugez appropriée. Toutefois, chaque curriculum vitae ne doit pas dépasser trois (3) pages.

Identification

Nom :

Fonction :

Membre ou Participant d'appartenance :

Résumé de carrière et expériences professionnelles pertinentes

- Expérience pertinente pour rencontrer les exigences de Personne clé;
- Autres expériences pertinentes et les postes occupés.

Formation professionnelle, formation complémentaire et perfectionnement

Langue(s) parlée(s) et écrite(s)

ADDENDA N^o 2

Date : 16 avril 2020

Expéditeur : approtramway@ville.quebec.qc.ca

Dossier n^o 73224

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

La date limite pour le dépôt des Candidatures demeure celle indiquée à l'Addenda numéro 1.

Cet addenda, distribué à tous les détenteurs du document de l'Appel de qualification, en fait partie intégrante et le modifie ou le complète comme suit :

MODIFICATIONS, PRÉCISION ET COMPLÉMENT AU DOCUMENT DE L'APPEL DE QUALIFICATION

N ^o	Document de l'Appel de qualification
A.	Les paragraphes suivants sont ajoutés à la Section 1.3 du présent Appel de qualification à la suite de [d] ...et de l'Entretien.] : <i>« De façon plus précise, la Ville vise à s'associer un Partenaire privé de calibre international regroupant l'ensemble des expertises requises pour mener à bien le Projet RSTC – Volet tramway et à tirer profit de sa capacité de gestion de projet complexe et d'innovation, pour réaliser les éléments suivants :</i> <i>i. Conception détaillée;</i> <i>ii. Construction des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport;</i> <i>iii. Acquisition, fabrication et intégration du Système de transport (incluant le Matériel roulant et l'ensemble des autres sous-systèmes modaux);</i> <i>iv. Entretien et réhabilitation du Système de transport;</i> <i>v. Financement.</i> <i>La Ville tient à obtenir du Partenaire privé, une approche intégrée de réalisation du Système de transport qui permettra à la Ville de Québec d'offrir à ses citoyens un réseau attractif et sécuritaire, garantissant une qualité de service et de confort. La Ville souhaite également assurer une intégration urbaine du Système de transport dans les milieux traversés, digne de son statut de ville patrimoniale. »</i>
B.	Le paragraphe a) de la Section 5.6 de l'Appel de qualification est remplacé par le suivant : a) <i>À l'exception des documents exigés pour le critère 5 énumérés aux points 1 à 9 de l'Annexe 2 du présent Appel de qualification (Annexe 2.5 – Page 70) et des extraits certifiés conformes des résolutions (ou autre document autorisant la signature de la Candidature et des formulaires d'engagements), qui peuvent être rédigés en français ou en anglais, la Candidature et les documents afférents, s'il en est, doivent obligatoirement être rédigés en français.</i>
C.	Le paragraphe b) de la section 6.4 de l'Appel de Qualification est remplacé par le suivant : <i>« Confirmer que ni le Candidat, ni l'un ou l'autre de ses Membres ou de ses Participants n'est, <u>10 Jours</u> avant la date et l'heure limites de dépôt des Candidatures, inscrit au RENA, à moins que le Candidat ne puisse démontrer, à l'égard de la personne inscrite au RENA, à la satisfaction de la Ville :</i> <i>[i)....] »</i>

Veuillez noter que cette page devra être dûment signée et jointe à votre Candidature, tel que précisé à la clause 6.5 « Exigences de conformité », alinéa f.

En cas de désaccord avec son contenu, vous pouvez déposer une plainte auprès du vérificateur général via la ligne de signalement fraude et inconduite.

Addenda n° 2 (suite)

Nous vous remercions à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Linda Labbé, conseillère en approvisionnement
Service des approvisionnements

LL/kg

Nous avons pris connaissance du présent addenda et notre Candidature en tient compte.

NOM DU CANDIDAT

DATE

NOM DU REPRÉSENTANT DU CANDIDAT
(EN LETTRES MOULÉES)

SIGNATURE DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ DU
CANDIDAT

ADDENDA N° 3

Date : 29 avril 2020

Expéditeur : approtramway@ville.quebec.qc.ca

Dossier n° 73224

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

La date limite pour le dépôt des Candidatures demeure celle indiquée à l'Addenda numéro 1.

Cet addenda, distribué à tous les détenteurs du document de l'Appel de qualification, en fait partie intégrante et le modifie ou le complète comme suit :

MODIFICATIONS ET COMPLÉMENTS AU DOCUMENT DE L'APPEL DE QUALIFICATION

N°	Document de l'Appel de qualification
A.	En complément au paragraphe de la Section 1.7 de l'Appel de qualification, la Ville ajoute la phrase suivante : <i>« À la suite d'un appel d'offres public, la firme CIM Conseil en immobilisation et Management, en la personne de monsieur Bernard Côté, a obtenu le contrat pour agir à titre de vérificateur du processus de sélection dans le cadre du Projet du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway ».</i>
B.	Le dernier paragraphe de la Section 6.4 b) de l'Appel de qualification est modifié de la façon suivante : <i>Si l'un ou l'autre du Candidat, de ses Membres ou Participants est inscrit au RENA entre la date de la confirmation à l'effet que ces derniers n'étaient pas inscrits au RENA et l'annonce des Candidats qualifiés invités, le Candidat doit en aviser immédiatement la Ville en transmettant au Courriel officiel un avis à cet effet ainsi que toute la documentation nécessaire pour faire la démonstration requise conformément à ce qui est décrit ci-dessus.</i>
C.	L'alinéa e) de la Section 8.2 de l'Appel de qualification est remplacé par : <i>e) Vérificateur du Processus : CIM Conseil en immobilisation et Management, en la personne de monsieur Bernard Côté.</i>
D.	- Vous trouverez jointe au présent addenda la version anglaise du document de l'Appel de qualification. - Le premier paragraphe de la Section 8.16 de l'Appel de qualification est remplacé par ce qui suit : <i>« Seule la version française du document d'Appel de qualification est officielle et produit des effets juridiques. Une version anglaise de l'Appel de qualification est disponible par le biais du présent addenda, mais seulement par courtoisie et à titre d'information.</i>

Veuillez noter que cette page devra être dûment signée et jointe à votre Candidature, tel que précisé à la clause 6.5 « Exigences de conformité », alinéa f.

En cas de désaccord avec son contenu, vous pouvez déposer une plainte auprès du vérificateur général via la ligne de signalement fraude et inconduite.

Nous vous remercions à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Linda Labbé, conseillère en approvisionnement
Service des approvisionnements

LL/kg

Nous avons pris connaissance du présent addenda et notre Candidature en tient compte.

_____	_____
NOM DU CANDIDAT	DATE
_____	_____
NOM DU REPRÉSENTANT DU CANDIDAT (EN LETTRES MOULÉES)	SIGNATURE DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ DU CANDIDAT

[TRANSLATION FOR INFORMATION PURPOSES ONLY]



REQUEST FOR QUALIFICATION

Design, build, financing and maintenance of Quebec City's structuring
public transit network – Tramway Component

File No. 73224

Date: February 28, 2020





TABLE OF CONTENTS

1. INTRODUCTION	9
1.1. PURPOSE AND CONTENTS OF THE DOCUMENT	9
1.2. BRIEF PRESENTATION OF THE RSTC PROJECT	9
1.3. PROCUREMENT PROCESS	10
1.4. OBJECTIVES OF THE REQUEST FOR QUALIFICATION.....	10
1.5. PROCUREMENT PROCESS TIMELINE	11
1.6. GOVERNANCE OF THE RSTC PROJECT AND STAKEHOLDERS	11
1.7. PROCESS AUDITOR	13
1.8. INDEPENDENT CERTIFIER	14
1.9. INDEPENDENT SAFETY ASSESSOR	14
2. DESCRIPTION OF THE RSTC PROJECT – TRAMWAY COMPONENT	15
2.1. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES	16
2.2. TRANSPORT SYSTEM	17
2.3. PLANNED ALLOCATION OF THE MAIN RISKS	18
2.4. MANAGEMENT OF INTERFACES AND ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES.....	19
3. REMUNERATION AND GUARANTEES.....	25
3.1. PAYMENT OF CONTRACT PRICE	25
3.2. CLOSING AND PROPOSAL SECURITY DEPOSITS.....	25
3.3. PERFORMANCE SECURITY DURING THE WORK	25
3.4. PERFORMANCE SECURITY DURING THE GUARANTEE PERIOD	26
3.5. PERFORMANCE SECURITIES DURING THE MAINTENANCE PERIOD.....	26
3.6. PARENT COMPANY GUARANTEE	26
3.7. INSURANCE PROGRAM	26
4. PROCUREMENT.....	27
4.1. PROCUREMENT PROCESS	27
4.2. TERMS AND CONDITIONS	27
4.3. TRANSPARENCY OF THE PROCUREMENT PROCESS.....	29
5. INSTRUCTIONS TO RESPONDENTS	30
5.1. OBTAINING DOCUMENTS RELATED TO THE REQUEST FOR QUALIFICATION	30
5.2. DEADLINE AND PLACE FOR FILING A RESPONSE.....	30
5.3. COMMUNICATION WITH THE CITY	31
5.4. DOCUMENT REVIEW	31



5.5. REQUESTS FOR INFORMATION	32
5.6. DRAFTING OF A RESPONSE AND RULES OF PRESENTATION	32
5.7. RESPONSE FORMAT	33
5.8. PARTICIPATION COMMITMENT FORM	35
5.9. LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM	36
5.10. WITHDRAWAL OR CHANGE OF A RESPONSE	36
5.11. CONFLICTS OF INTEREST REQUEST	36
6. EVALUATION OF RESPONSES	37
6.1. EVALUATION PROCESS FOR RESPONSES	37
6.2. OWNERSHIP OF DOCUMENTS	37
6.3. SELECTION COMMITTEE	37
6.4. ELIGIBILITY REQUIREMENTS	38
6.5. COMPLIANCE REQUIREMENTS.....	39
6.6. EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS	40
6.7. CHOICE OF QUALIFIED RESPONDENTS.....	40
6.8. SENDING OF THE EVALUATION RESULTS TO RESPONDENTS.....	41
7. LEGAL FRAMEWORK	42
7.1. RELEVANT PROVINCIAL LAWS (PARTIAL LIST).....	42
7.2. RELEVANT FEDERAL LAWS (PARTIAL LIST)	42
8. GENERAL CONDITIONS	43
8.1. CHANGES TO A RESPONDENT'S COMPOSITION	43
8.2. PERSONS INELIGIBLE TO ACT ON BEHALF OF A RESPONDENT	44
8.3. ACCESS TO INFORMATION	45
8.4. COMMUNICATION	45
8.5. CONFLICT OF INTEREST MANAGEMENT	46
8.6. COMPLAINT HANDLING PROCESS.....	46
8.7. EXCLUSIVITY	46
8.8. CANADIAN CONTENT	47
8.9. LOBBYING AND POST-MANDATE OBLIGATIONS.....	47
8.10. DISCLOSURE AND PUBLIC COMMENTS.....	47
8.11. COLLUSION.....	48
8.12. RESPONDENTS' COSTS AND EXPENSES.....	48
8.13. THE CITY'S RIGHTS	48
8.14. RESPONSIBILITY FOR ACCURACY OF INFORMATION	48



8.15. FRANCIZATION CERTIFICATE	48
8.16. OFFICIAL LANGUAGE	49
8.17. ELECTRONIC DOCUMENT MANAGEMENT SYSTEM	49
SCHEDULE 1 – STANDARD LETTERS AND FORMS	50
SCHEDULE 1.1 – PARTICIPATION COMMITMENT FORM	51
SCHEDULE 1.2 – LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM	54
SCHEDULE 1.3 – INSURANCE COVERAGE – INSURANCE BROKER CONFIRMATION LETTER	56
SCHEDULE 1.4 – BOND – CONFIRMATION LETTERS FROM INSURERS AND FINANCIAL INSTITUTIONS	57
SCHEDULE 1.5 – REQUEST FOR CLARIFICATION FORM	59
SCHEDULE 2 – EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS	60
SCHEDULE 2.1 – COMPOSITION OF RESPONDENT	62
SCHEDULE 2.2 – MUNICIPAL INFRASTRUCTURES AND TRANSPORT INFRASTRUCTURES DESIGN AND BUILD SKILLS	64
SCHEDULE 2.3 – SKILLS IN DESIGN, MANUFACTURING, INSTALLATION, TESTING AND OPERATION OF TRAMWAY SYSTEMS AND OPERATING SYSTEMS	66
SCHEDULE 2.4 – MAINTENANCE SKILLS	68
SCHEDULE 2.5 – FINANCIAL CAPABILITY AND FINANCIAL EXPERTISE	69
SCHEDULE 3 – PROJECT FILE	72
SCHEDULE 4 – RESUMÉ	74
SCHEDULE 5 – DESCRIPTION OF TECHNICAL SPECIFICATIONS	75
1. BACKGROUND	75
2. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES	76
2.1 URBAN PLANNING	76
2.2 URBAN PLANNING INTENTIONS	76
2.3 ARCHITECTURAL COMPOSITION	76
2.4 LANDSCAPING STRATEGY AND GREEN SPACES	77
2.5 PUBLIC ART	77
2.6 ROAD NETWORK	77
2.7 MAINS, SEWERS AND RAINWATER PIPES	78
2.8 URBAN TECHNICAL NETWORKS (UTN)	78
2.9 PERMANENT STRUCTURES	78
3. TRANSPORT SYSTEM	79
3.1. SERVICE OFFERED	79
3.2. SIZING OF THE TRANSPORT SYSTEM	83



3.3. TRAMWAY SYSTEMS	84
3.4. TRANSPORT INFRASTRUCTURES	88
3.5. OPERATING SYSTEMS.....	99
4. PERFORMANCE AND SAFETY	103
4.1 GENERAL INFORMATION	103
4.2 FUNCTIONALITY, MAINTAINABILITY, AVAILABILITY AND SAFETY MEASURES (FMAS)	103
4.3 FIRE PROTECTION.....	104
4.4 BUILDING INFORMATION MODELING (BIM).....	104
SCHEDULE 6 – ENVELOPE IDENTIFICATION MODEL.....	105

Reference Tables - Charts

Figure 1 – Organizational chart of the BPRSTC.....	12
Figure 2 - Illustration of the Municipal Infrastructures and Transport System	15
Figure 3 – Reference route of the Quebec City tramway	16
Figure 4 – Anticipated tramway development.....	76
Figure 5 – Operating timetable for the line.....	79
Figure 6 – Anticipated location for temporary services	81
Figure 7 – Preliminary diagram of power distribution	85
Figure 8 – Typical cross-section of a classic tramway corridor and track.....	88
Figure 9 – Typical cross-section of undercut tramway corridor and track.....	88
Figure 10 – Location of stations.....	91

Reference Tables - Tables

Table 1 – Procurement Process timeline	11
Table 2 – Planned allocation of the main risks	18
Table 3 – Allocation of responsibilities and interfaces for the Municipal Infrastructures.....	20
Table 4 – Allocation of responsibilities and Transport System interfaces	21
Table 5 – Brief description of interfaces required with third parties	24
Table 6 – Requested format and number of copies of Responses.....	33
Table 7 - Evaluation criteria for the Request for Qualification and weighting	60



GLOSSARY

AMP	Authority responsible under the laws and regulations for issuing an authorization to contract to contractors and subcontractors of public bodies that are required to hold such an authorization pursuant to the laws and regulations, namely the <i>Autorité des marchés publics</i> and any successor, replacement or authorized assign thereof having regard to such role. (AMP)
AMP Authorization	Authorization to contract issued by the AMP pursuant to the <i>Act respecting contracting by public bodies</i> , CQLR, c. C-65.1, and particularly in accordance with its orders in council and implementing regulations and the <i>Integrity in Public Contracts Act</i> , S.Q., 2012, c. 25. (Autorisation de l'AMP)
Associate	A Person is another party's Associate when it has a relationship with that party (as that term is defined in section 5 of the <i>Securities Act</i> (CQLR c. V-1.1)). Moreover, a Person is another party's Associate when it is a subsidiary thereof within the meaning of section 9 of the <i>Securities Act</i> (CQLR, c. V-1.1). (Personne liée)
BPRSTC	The RSTC Project management office. (BPRSTC)
Building Information Modeling (BIM)	The method and tool used to support the modeling of infrastructure and buildings. (BIM)
Canadian Content	Requirement set forth in section 5 of the <i>Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec</i> (S.Q. 2019, c. 15). (Contenu canadien)
DB	Contract for the design and build of a project. (CC)
City	Quebec City. (Ville)
Closing Security Deposit	The financial security provided by the preferred Proponent to replace the Proposal Security Deposit in the form of one or more irrevocable and unconditional letters of credit from a Financial Institution, the whole in accordance with the requirements set forth in the Request for Proposals. (Dépôt de garantie de clôture)
CN	The Canadian National Railway Company. (CN)
Collaborators	The Key Individuals and any Person working on or associated with the Response, the whole in connection with Section 8.1 of this Request for Qualification. (Collaborateurs)
Consortium	A grouping of two or more Persons that is to be legally incorporated for the purposes of submitting a Response. (Consortium)
Contract	Contract to be signed by the City and the Private Partner that will be tasked with completing the Work and Maintenance on the RSTC Project – Tramway Component. (Contrat)
Day	A calendar day. (Jour)



DBF	Contract for the design, build and financing of a project. (<i>CCF</i>)
DBFM	Contract for the design, build, financing and maintenance of a project. (<i>CCFE</i>)
DBFOM	Contract for the design, build, financing, operation and maintenance of a project. (<i>CCFEE</i>)
Dollars or \$	Canadian dollars. (<i>Dollars ou \$</i>)
Final Completion	The full and final completion(s) of the Work set out in the Contract in accordance with the terms, conditions and requirements of the Contract, as confirmed by one or several attestations of final completion issued by the Independent Certifier. (<i>Réception définitive</i>)
Financial Institution	A bank listed in one of Schedules I, II or III to the <i>Bank Act</i> (Canada) (S.C. 1991, c. 46) or a Quebec financial services cooperative whose long-term unsecured debt is rated “A” or better by Standard & Poor’s or “A2” or better by Moody’s, and any other recognized Canadian financial institution deemed acceptable by the City, in its sole discretion, that is established pursuant to the laws of Canada and does business in Canada. The Request for Proposals and Contract will provide for the terms and conditions that apply in cases where the credit rating of a Financial Institution no longer satisfies the minimal requirements or, according to the City, poses fluctuation risks. (<i>Institution financière</i>)
Guarantees	The series of guarantees given in accordance with Sections 3.2 to 3.6., inclusively, of this Request for Qualification. (<i>Garanties</i>)
Guarantor	A Person holding a permit issued in accordance with the <i>Act respecting insurance</i> (CQLR, c. A-32) authorizing it to offer surety insurance, a trust company holding a permit issued pursuant to the <i>Act respecting trust companies and savings companies</i> (CQLR, c. S-29.01), a financial services cooperative subject to the <i>Act respecting financial services cooperatives</i> (CQLR, c. C-67.3), or a bank within the meaning of the <i>Bank Act</i> (S.C. 1991, c. 46). The Guarantor must under no circumstances be a restricted Person. (<i>Caution</i>)
Independent Certifier	The Person appointed as the Independent Certifier that is responsible, among other duties, for assessing the value of the work carried out or completion of the milestones and issuing attestations of Substantial Completion and Final Completion in the context of the Contract. (<i>Certificateur indépendant</i>)
Independent Safety Assessor	The independent entity with the requisite skills in the technical areas of the RSTC Project – Tramway Component whose role consists of assessing the Transport System’s safety. It is therefore an assessment of the Transport System in its environment, its operation both in the future and during the commissioning phases, as well as all of the maintenance and interfaces this will entail. (<i>Évaluateur indépendant de la sécurité</i>)



Ineligible Person	The persons identified in Section 8.2 of this Request for Qualification. (<i>Personne inadmissible</i>)
Information	Any information pertaining to the Respondent's Response, whether or not it is confidential and regardless of the format thereof, the whole in connection with Section 8.1 of this Request for Qualification. (<i>Information</i>)
Insurer	An insurance company that is legally authorized to carry on its activities and that holds the permits required to operate a business in Quebec, issued in accordance with the applicable laws and regulations. To be eligible, the insurance company must be able to provide the specific insurance required under the Contract and have a minimum credit rating of "A-" from A.M. Best Company or its substitute rating agency, or an equivalent rating from another rating agency, on the understanding that in the latter case the insurance company's eligibility must be confirmed in advance by the City. (<i>Assureur</i>)
Invited Qualified Respondent	A Respondent that qualifies pursuant to the Request for Qualification that will be invited to participate in the Request for Proposals once the Responses have been evaluated in accordance with Section 6 of this Request for Qualification. (<i>Candidat qualifié invité</i>)
Key Individual	An individual holding a key position on behalf of the Respondent and acting as one of the following: ▪ Project Manager; ▪ Quality Manager; ▪ Design Manager, Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Engineering; ▪ Design Manager, Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Architecture; ▪ Construction Manager, Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures; ▪ Tramway System Design, Manufacturing, Installation, Testing and Commissioning Manager; ▪ Maintenance Manager; ▪ Financial Manager. Key Individuals will be subject to an evaluation as specified in Schedule 2 to this Request for Qualification. The terms and conditions presented in Section 8.1 of this Request for Qualification govern the modification of a Respondent's composition, including these Key Individuals. The City reserves the right to add other Key Individuals in the Request for Proposals phase. (<i>Personne clé</i>)
Legal Review Committee	The committee set up by the City whose mandate consists, among other things, of examining various legal issues including, in accordance with Section 8.5 of this Request for Qualification, cases that are referred to it and that create, or are liable to create, a situation of apparent or real, current, anticipated or undue conflict of interest and to make a decision. (<i>Comité d'évaluation juridique</i>)



Maintenance	The routine maintenance services, repairs and rehabilitation of the Transport Infrastructures and Tramway Systems up to the end of the maintenance period, in accordance with the terms and conditions that will be set forth in the Contract. Maintenance will also include certain activities associated with the Operating Systems that will be specified in the Contract. (<i>Entretien</i>)
Maintenance Price	The lump-sum submitted by a Proponent for Maintenance. (<i>Prix de l'Entretien</i>)
Member	One or all Persons of a Consortium making up the Respondent. (<i>Membre</i>)
MERX	The official site for Canadian public tenders. (<i>MERX</i>)
MTQ	The Ministère des Transports du Québec, its representative or any other government department or body that fulfills functions similar to those performed by the said government department. (<i>MTQ</i>)
Municipal Infrastructures	Infrastructures that includes, without limitation, the following elements: (i) road networks, (ii) sidewalks, curbs and pedestrian zones, (iii) bicycle lanes and paths, (iv) public road improvements and lighting, (v) transfer hubs and drop-off areas for pedestrians, cyclists, buses and vehicles, (vi) delivery areas, (vii) green spaces and landscaping, (viii) water mains, sewers, rain water pipes and retention basins, (ix) urban technical networks (UTNs), (x) permanent structures, (xi) retaining walls, (xii) sound abatement walls, (xiii) urban furniture. (<i>Infrastructures municipales</i>)
Official Email Address	The email address of the City identified in Section 5.3 of this Request for Qualification. (<i>Courriel officiel</i>)
Operating Systems	All of the assets, network systems or equipment needed to operate the tramway line, including, without limitation, the following elements: (i) operation control centre (OCC) and local control centre (LCC), (ii) supervisory control and data acquisition (SCADA), (iii) networking, (iv) access control system, (v) public address system (sound), (vi) closed-circuit television (CCTV), (vii) intruder detection system, (viii) time distribution system, (ix) telephone and interphone systems, (x) wifi, (xi) operations control & real-time passenger information system (OCPIS), (xii) ticketing system, (xiii) radio communications system, and (xiv) road traffic management system. (<i>Systèmes d'exploitation</i>)
Operator	The RTC. (<i>Exploitant</i>)
Parent Company	A Person of which another Person is a direct or indirect subsidiary within the meaning of section 9 of the <i>Securities Act</i> (CQLR, c. V-1.1); the Parent Company named by each Member forming the Respondent must be acceptable to the City, in its sole discretion. (<i>Compagnie mère</i>)



Parent Company Guarantee	The guarantee given by the Parent Company of each of the Members in accordance with Section 3.6 of this Request for Qualification to solidarily secure all of the Proponent's obligations to the City. (<i>Garantie parentale</i>)
Participant	A Person who, on behalf of a Respondent, will be responsible for at least one of the following elements: ▪ 25% of the value of the design of the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Engineering; ▪ 40% of the value of the design of the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Architecture; ▪ 25% of the value of the construction work on the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures; ▪ 25% of the value of the Tramway Systems; and ▪ 25% of the value of the Maintenance. Any Person designated by a Respondent as a Participant because of the particular expertise the Person may bring to the Contract's completion is also deemed to be a Participant for the purposes of this Request for Qualification. (<i>Participant</i>)
Participation Commitment	The form signed by each Invited Qualified Respondent invited to participate in the Request for Proposals included in the Request for Proposals documentation. (<i>Engagement de participation</i>)
Person	A natural person, legal person, partnership (including a limited partnership), trust, fund, association, organization or any other group of persons, whether or not constituting a legal person, as well as a natural person or any other person acting as a trustee, liquidator, executor or legal representative. (<i>Personne</i>)
Preferred Proponent	At the outcome of the Request for Proposals, the Preferred Proponent that will be invited to sign the Contract. (<i>Soumissionnaire privilégié</i>)
Private Partner	The Preferred Proponent selected after the Request for Proposals that signed the Contract with the City to carry out the RSTC Project – Tramway Component. (<i>Partenaire privé</i>)
Process Auditor	The independent Person whose mandate is to observe the entire Procurement Process to account for its openness, fairness and transparency. (<i>Vérificateur du processus</i>)
Procurement Process	Steps that will lead to the signing of the Contract, including, in order, the Request for Qualification, the Request for Proposals (which will include the bilateral collaborative meetings) and the financial closing. The Procurement Process ends when the Contract is executed. (<i>Processus d'approvisionnement</i>)
Procurement Services	The City's Procurement Services. (<i>Service des approvisionnements</i>)
Proponent	An Invited Qualified Respondent that has signed the Participation Commitment and is authorized to participate in the Request for



Proposals process. (*Soumissionnaire*)

Proposal	The proposal submitted by a Proponent in response to the Request for Proposals that includes a technical component, a financial component and the required Guarantees. (<i>Proposition</i>)
Proposal Security Deposit	The financial security provided by the Proponent along with its Proposal in the form of one or more irrevocable and unconditional letters of credit from a Financial Institution, the whole in accordance with the requirements set forth in the Request for Proposals. (<i>Dépôt de garantie de proposition</i>)
Qualification Period	Time allowed to Respondents to file a duly completed Response. (<i>Délai de qualification</i>)
Qualified Respondent	A Respondent that qualifies following the evaluation of the Responses in accordance with Section 6 of this Request for Qualification. (<i>Candidat qualifié</i>)
RENA	The register of enterprises ineligible for public contracts created under the <i>Act respecting contracting by public bodies</i> (CQLR, c. C-65.1), which may be consulted online at https://amp.gouv.qc.ca/rena . (<i>RENA</i>)
Request for Proposals	The Request for Proposals pertaining to the RSTC Project – Tramway Component that will be given to the Qualified Respondents invited to participate therein. (<i>Appel de propositions</i>)
Request for Qualification	This Request for Qualification, including its schedules and, where applicable, addenda. (<i>Appel de qualification</i>)
Respondent	A Person or Consortium that obtains Request for Proposals documents through the SEAO or MERX (with a link to SEAO) and may choose to submit a Response to this Request for Qualifications. (<i>Candidat</i>)
Respondent's Representative	The natural Person designated by the Respondent to be its representative and to sign the documents required under this Request for Qualification on its behalf. (<i>Représentant du candidat</i>)
Response	All the information prepared and supplied by a Respondent in support of its Response under the present Request for Qualification together with all information deriving from verifications carried out by the City and clarifications obtained in the evaluation of this Respondent's Response. (<i>Candidature</i>)
Revenu Québec	Quebec's revenue agency. (<i>Revenu Québec</i>)
Rolling Stock	Tramsets, certain technical specifications of which are presented in Schedule 5 to this Request for Qualification and will be described in greater detail in the Request for Proposals. (<i>Matériel roulant</i>)
RSTC	The <i>Réseau structurant de transport en commun</i> (structuring public transit network) of the City. (<i>RSTC</i>)



RSTC Project	The City's <i>Réseau structurant de transport en commun</i> (structuring public transit network project), including: ▪ the tramway component; ▪ the trambus component; ▪ the dedicated infrastructure component. (<i>Projet RSTC</i>)
RSTC Project – Tramway Component	The tramway component of the RSTC Project includes the Work and Maintenance needed to establish the tramway line and its operation by the Operator. (<i>Projet RSTC – Volet tramway</i>)
RTC	The <i>Réseau de transport de la Capitale</i> (Quebec City's public transit agency). (<i>RTC</i>)
SEAO	The electronic tendering system approved by the Government of Quebec and the municipalities. (<i>SEAO</i>)
Selection Committee	The committee responsible for receiving the recommendations of each sub-committee, evaluating the Responses and making recommendations to the relevant authorities of the City regarding the selection of Invited Qualified Respondents. (<i>Comité de sélection</i>)
SQI	The Société québécoise des infrastructures. (<i>SQI</i>)
Submission Price	The sum of the Work Price and Maintenance Price. (<i>Prix de soumission</i>)
Substantial Completion	The substantial completion(s) of the Work targeted by the Contract in accordance with the terms, conditions and requirements of the Contract, as confirmed by one or several attestations of substantial completion issued by the Independent Certifier. (<i>Réception provisoire</i>)
Tramway Systems	The Rolling Stock and systems required for its operation, including, without limitation, the following elements: (i) rolling stock, (ii) system power supply and overhead contact system (OCS), (iii) traction power substations, (iv) electromagnetic compatibility, (v) tramway signalling system, (vi) road traffic signalling, (vii) reliability, availability, maintainability and safety (RAMS) management, and (viii) specialized maintenance and snow removal vehicles. (<i>Systèmes modaux</i>)
Transport Infrastructures	Infrastructures that includes, without limitation, the following elements: (i) tramway corridor and track, (ii) at ground level or underground stations, (iii) intermodal hubs and terminus, (iv) "park-and-ride" incentive parking facilities, (v) tunnel, (vi) maintenance and storage facility (MSF), with ancillary equipment and tools, and (vii) mechanical and operations rooms. (<i>Infrastructures de transport</i>)
Transport System	All of the Transport Infrastructures, Tramway Systems and Operating Systems needed to operate the RSTC's tramway line. (<i>Système de transport</i>)



Work	The design, build, manufacture, installation, testing, commissioning and financing of the Municipal Infrastructures, Transport Infrastructures, Tramway Systems and operating systems specifically used by the Private Partner for its RSTC Project – Tramway Component Maintenance needs until Final Completion. The work also includes the installation of certain equipment in the Rolling Stock. <i>(Travaux)</i>
Work Price	The lump-sum submitted by a Proponent for the Work. <i>(Prix des Travaux)</i>

1. INTRODUCTION

1.1. PURPOSE AND CONTENTS OF THE DOCUMENT

The City would like to begin the process of entering into a contract with a Private Partner for the RSTC Project – Tramway Component, namely the creation of a 22 km tramway line that includes the Municipal Infrastructures and Transport System needed to operate the Quebec City tramway.

The RSTC Project – Tramway Component is carried out on a DBFM basis.

The purpose of this Request for Qualification is to invite a maximum of three (3) Respondents qualified to participate in the Request for Proposals and to submit a Proposal for the completion of the RSTC Project – Tramway Component.

This Procurement Process does not constitute either a direct or indirect offer to enter into a contract and does not require the City to enter into such a contract with any particular party. The City may at any time terminate or modify the Procurement Process, in its sole discretion.

1.2. BRIEF PRESENTATION OF THE RSTC PROJECT

1.2.1. Overview of the RSTC Project

The RSTC Project is one of the priorities of the Quebec and Canadian governments regarding sustainable mobility: improving transport, reducing air pollution, reinforcing communities and growing the economy.

This new network will, depending on the sector, make optimal use of the transportation solutions that are most suited to the urban agglomeration's transportation needs. It consists of the following elements:

- (a) A 22 km tramway line that will connect Charlesbourg north to Sainte-Foy west, and will have one tunnel between the Jean-Paul-L'Allier garden and the Montcalm ward. The tramway will have thirty-five (35) stations;
- (b) Two trambus lines (double-articulated wheeled buses) with their own exclusive 15-km lane that will connect the D'Estimauville and Université Laval intermodal hubs, and the ExpoCité sector to the Saint-Roch intermodal hub. The trambus line will have twenty-one (21) stations;
- (c) The public transit infrastructure (ex.: new reserved lanes) consisting of an exclusive, priority-access, 16 km, open-air lane that may be used by the buses of the RTC;
- (d) Intermodal hubs at Sainte-Foy, Université Laval, Saint-Roch and D'Estimauville will facilitate direct access to or transfers between the network's various components, while offering users new services;
- (e) Two (2) mechanical links between Basse-Ville and Haute-Ville will be integrated into the RSTC Project in the Hôpital du Saint-Sacrement sector near Cégep Garneau;
- (f) Park-and-ride incentive parking facilities at Le Gendre, Bastien, Clemenceau and Henri-IV.

This Request for Qualification only covers the RSTC Project – Tramway Component, as described at greater length in Section 2 and Schedule 5 to this Request for Qualification.

The development of the trambus, dedicated infrastructures, the intermodal hub at Estimauville, the two mechanical links and the park-and-ride incentive parking facilities (not including the one at Le Gendre) will



be subject to separate design and construction contracts and carried out as separate conventional projects.

The costs associated with the design, build and financing of the RSTC Project will be financed by the City, the Government of Quebec and the Government of Canada. The costs associated with maintenance will be financed by the City and the RTC.

1.2.2. Orientations

The major orientations of the RSTC Project include:

- (a) Providing an attractive network that is safe, reliable, frequent, fast, fluid, comfortable and well integrated into its streetscape;
- (b) Fostering a harmonious coexistence between all road users;
- (c) Maintaining acceptable road conditions on major roadways.

More information is available on the RSTC Project's website: <https://www.reseaustructurant.info>

1.3. PROCUREMENT PROCESS

The City would like to enter into a contract with a Private Partner, by way of the Procurement Process, that will be able to meet its objectives and requirements, which more specifically include:

- (a) Meeting the RSTC Project – Tramway Component's overall timeline;
- (b) Performing quality Work and Maintenance at the best price;
- (c) Adopting an innovative approach;
- (d) Establishing a partnership that is supported by practices of openness and integrity throughout the performance of the Work and Maintenance.

1.4. OBJECTIVES OF THE REQUEST FOR QUALIFICATION

The objective of this Request for Qualification is to:

- (a) Present the RSTC Project – Tramway Component, the scope of the Work and Maintenance as well as the Procurement Process to the Respondents;
- (b) Invite the Persons likely to become Respondents to respond to the Request for Qualification targeting the execution of the Work and Maintenance;
- (c) Specify the information that must be presented in the Responses;
- (d) Define the eligibility requirements and evaluation criteria that the City will use to evaluate the Respondents;
- (e) Retain a maximum of three (3) Invited Qualified Respondents.

The Response guidelines, as well as the eligibility and evaluation criteria, are outlined in Sections 5 and 6, and Schedule 2 of this Request for Qualification.



1.5. PROCUREMENT PROCESS TIMELINE

Table 1 presents the Procurement Process timeline for the RSTC Project – Tramway Component. These dates are subject to change, at the City's discretion.

Table 1 – Procurement Process timeline

Stages	Target Dates
Launch of the Request for Qualification	February 28, 2020
Deadline for receipt of information requests	May 18, 2020
Deadline for submitting Responses	May 28, 2020, 2:00 p.m.
Notice to Invited Qualified Respondents and uninvited Respondents	June 2020
Launch of the Request for Proposals	Fall 2020
Environmental Order in Council	Winter 2021
Filing of Proposals	Summer 2021
Selection of the Preferred Proponents	Summer/Fall 2021
Execution of the Contract	Summer/Fall 2021
Anticipated date of tramway's commissioning	Fall 2026

1.6. GOVERNANCE OF THE RSTC PROJECT AND STAKEHOLDERS

This section presents the main organizations and Persons involved in the RSTC Project – Tramway Component's governance.

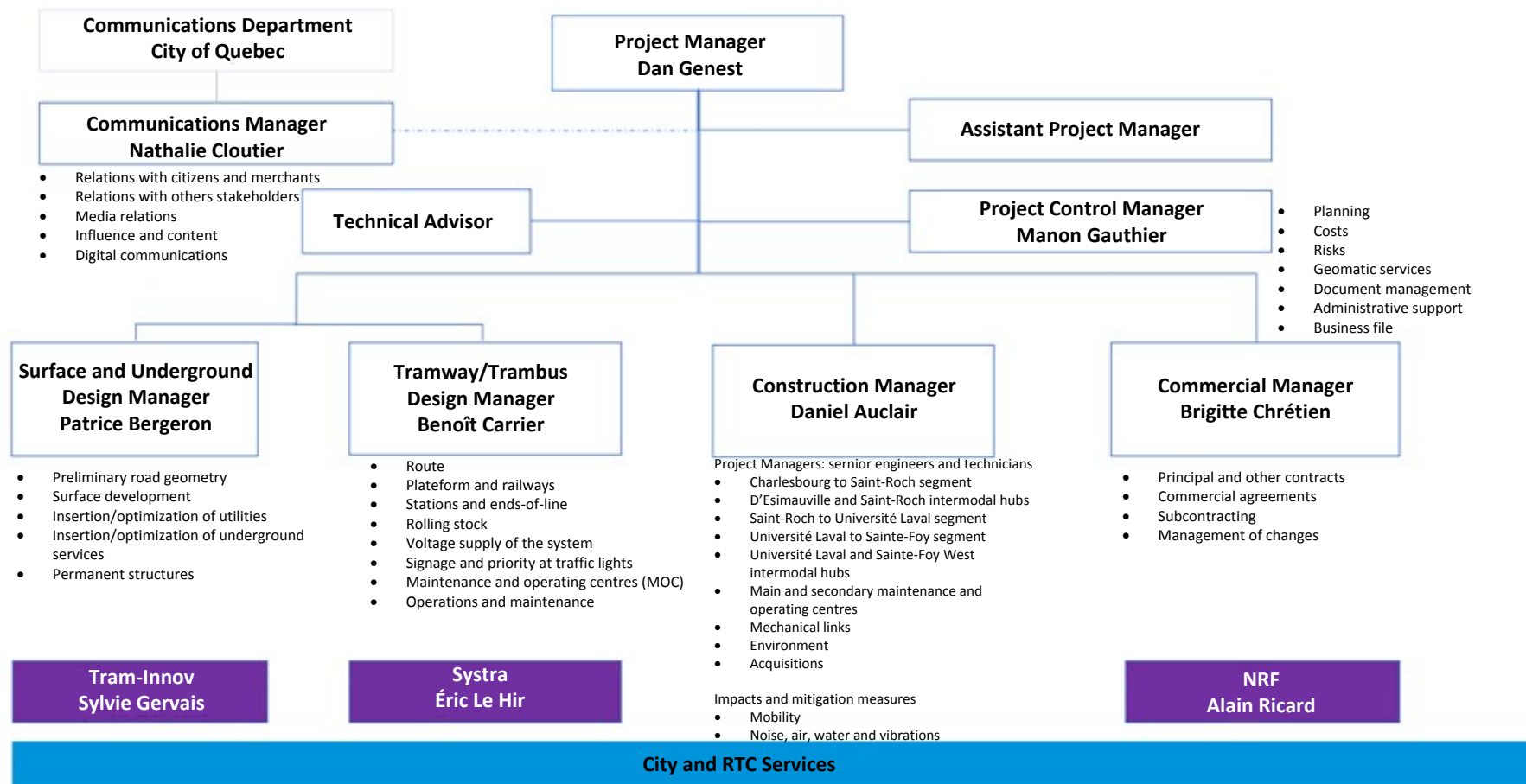
1.6.1. The City

The City is responsible for completing the RSTC Project and, as such, acts as project owner, as confirmed by the *Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* (SQ 2019, c. 15). To that end, it has created the BPRSTC, which sees to the orientation, management and piloting of the RSTC Project. Procurement Services will lend its support to the BPRSTC in the performance of its duties, the whole in accordance with the applicable regulations.

Among other things, the BPRSTC brings together all of the resources hired by the City and the RTC specifically for the RSTC Project, based on the various areas of expertise required by the RSTC Project. Figure 1 presents the organizational chart of the BPRSTC and identifies the key officials.



Figure 1 – Organizational chart of the BPRSTC





1.6.2. Expert Advisors

The expert advisors are the external firms mandated by the City to support the BPRSTC in their specific areas of expertise. These advisors include, more specifically, Systra Canada, Tram-Innov and Norton Rose Fulbright Canada.

1.6.3. RTC

The RTC is responsible for mass transit in the Greater Québec City Area and, as such, will operate the tramway upon its commercial commissioning.

1.6.4. Governments of Quebec and Canada

The governments of Quebec and Canada have undertaken to contribute to the RSTC Project's completion in accordance with the general framework and guiding principles agreed upon.

1.6.5. SQI

The SQI represents the Government of Quebec in the context of the RSTC Project. The City is supported by the SQI whose mission, pursuant to the *Public Infrastructure Act* (CQLR, c. I-8.3), is to support public bodies in managing their public infrastructure projects.

1.6.6. MTQ

The MTQ ensures access to sustainable mobility for both people and goods throughout the territory of Québec by means of an efficient and safe transportation system that contributes to the province's development.

1.6.7. Other Stakeholders

The other stakeholders of the RSTC Projects – Tramway Component more specifically include, in alphabetical order:

- (a) CN;
- (b) Communities (groups of citizens, residents, community or environmental organizations and business communities);
- (c) Urban technical network (UTN) providers (including Énergir, Hydro-Québec, Videotron, Bell and Telus);
- (d) Commercial partners that remain to be identified;
- (e) Université Laval.

1.7. PROCESS AUDITOR

Over the next few weeks, a Process Auditor will be tasked with observing the Procurement Process and the selection of the Qualified Respondents and Preferred Proponents until the Contract is signed. The Process Auditor's mandate will be to verify and give an opinion to the City, the Respondents and the Proponents that the Procurement Process is impartial, open, fair and transparent, and proceeds in accordance with the terms and conditions set out in the Request for Qualification and the Request for Proposals. The Process Auditor will therefore observe the conduct of the Procurement Process as a whole. To that end, the Process Auditor will be required to attend any workshop, meeting, visit or other session organized with the Proponents as part of the Procurement Process. At the end of each milestone of the Procurement Process, the Process Auditor will issue a report that will be made public.



1.8. INDEPENDENT CERTIFIER

The City will have to issue a call for tenders to retain the services of an Independent Certifier tasked, among other things, with assessing the value of the work carried out or the milestones completed, and issuing Substantial Completion and Final Completion attestations as part of the Contract. More details regarding the responsibilities and the scope of the Independent Certifier's role will be included in the Request for Proposals.

1.9. INDEPENDENT SAFETY ASSESSOR

The City will have to issue a call for tenders to retain the services of an Independent Safety Assessor to assess the safety of the Transport System in its environment, its operation both in the future and during the commissioning phases, as well as all of the maintenance and interfaces this will entail. More details regarding the responsibilities and the scope of the Independent Safety Assessor's role will be included in the Request for Proposals.



2. DESCRIPTION OF THE RSTC PROJECT – TRAMWAY COMPONENT

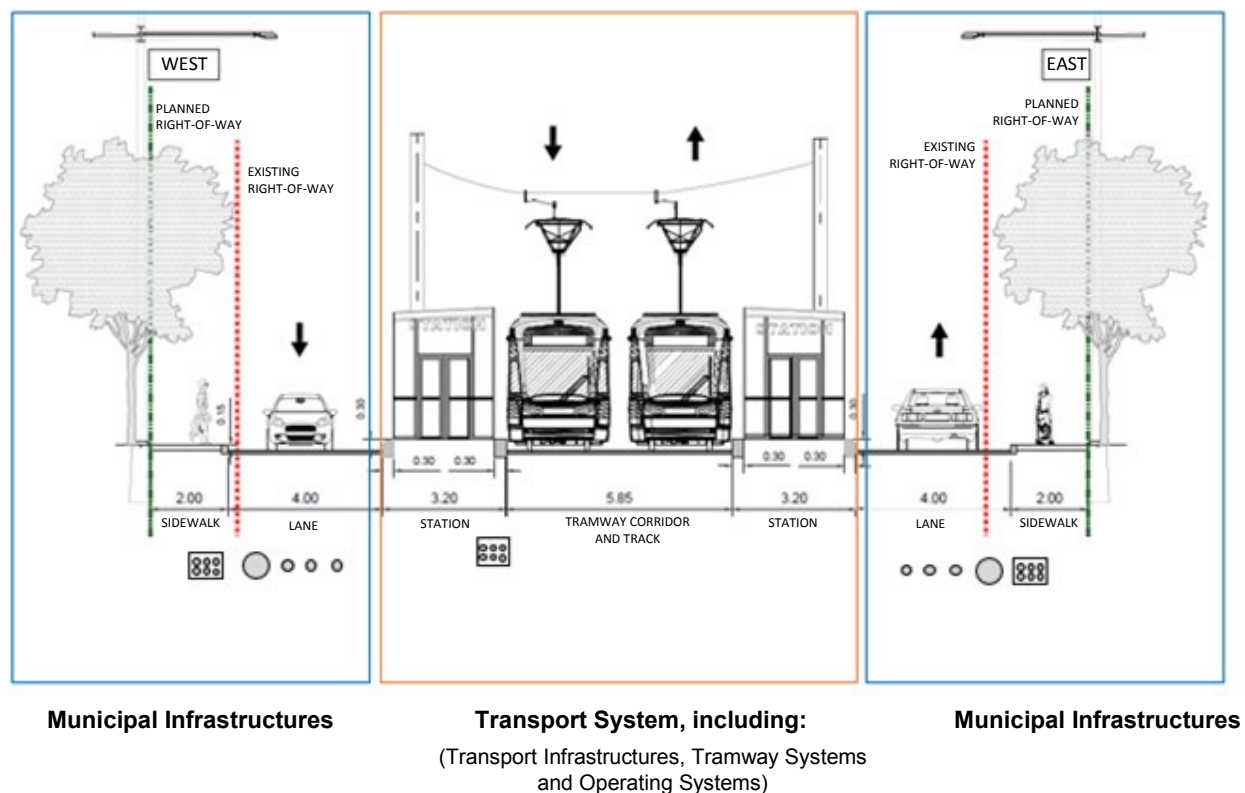
All the elements of the RSTC Project – Tramway Component can be broken down into two major categories, namely:

- (a) Municipal Infrastructures;
- (b) Transport System:
 - Transport Infrastructures;
 - Tramway Systems;
 - Operating Systems.

The purpose of this section is to give an overview of the elements of the RSTC Project – Tramway Component and what responsibilities the City intends to entrust to the Private Partner where the Contract is concerned.

Figure 2 illustrates, for information purposes, the elements of the Municipal Infrastructures and Transport System. A technical and functional description of the elements is presented in Schedule 5 to this Request for Qualification.

Figure 2 - Illustration of the Municipal Infrastructures and Transport System





Once completed, the 22-km tramway line will be the backbone of the City's structuring public transit network, and its reference line is presented in Figure 3. The projected location of the thirty-five (35) stations, the three (3) intermodal hubs, the two (2) terminuses, the tunnel, the two (2) maintenance and storage facilities and the six (6) permanent structures are represented. The surface route and its stations are determined by the City. However, the underground route and underground stations can be optimized by the Private Partner.

The RSTC Project – Tramway Component is founded on principles of mobility and sustainable development.

Figure 3 – Reference route of the Quebec City tramway



2.1. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES

It is crucial to the City that the Transport System be properly integrated into the existing streetscape. To do this, Municipal Infrastructures will need to be upgraded, which will require the road network and urban amenities to undergo reconfiguration work. To minimize service interruptions, the Private Partner must remove the public utilities underneath the tramway corridor and track. This work will require that certain water mains, sewers and urban technical network be displaced, upgraded, replaced or even reconfigured if necessary.

Construction of the Municipal Infrastructures will also require work to maintain traffic, temporary work and work to dismantle existing infrastructures.



The City intends to carry out a limited amount of preparatory work that will allow the Private Partner to accelerate and facilitate its work on the Municipal Infrastructure. The details of this work will be disclosed in connection with the Request for Proposals.

Discussions regarding agreements entered into with the owners of the urban technical networks are underway. It was moreover agreed that Hydro-Québec is responsible for integrating the requisite needs and data of all urban technical networks. The City has an excellent knowledge of the location of the mains, sewers and urban technical networks. The planned allocation of the associated risks, presented in Section 2.3 of this Request for Qualification, establishes that the City is ready to guarantee these locations.

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, it is anticipated that the Municipal Infrastructures will be designed and built by the Private Partner and maintained by the City. Details in this regard are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.

2.2. TRANSPORT SYSTEM

The City and the Operator would like to benefit from the industry's know-how and innovation to help them achieve their operating goals.

2.2.1. Transport Infrastructures

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, it is anticipated that, barring exception, the Transport Infrastructures will be designed, built and maintained by the Private Partner for a thirty (30) year period. Specific details are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.

The tramway line crosses historic neighborhoods, dynamic thoroughfares, residential areas, green corridors and entrance zones to the City gateway. The City will ask that the Transport Infrastructures' architectural signature, development and insertion be adapted so that they can be successfully integrated into the urban landscape.

Some sites, such as intermodal hubs, stations and terminuses, have been identified for their economic development potential along the tramway line. The City assesses these development opportunities while ensuring that their impact on the Private Partner's Work is minimize

2.2.2. Tramway Systems

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, it is anticipated that, barring exception, the Tramway Systems will be designed, built, manufactured, tested, commissioned and maintained over a thirty (30) year period by the Private Partner. Specific details are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.

2.2.3. Operating Systems

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, the Operating Systems used for operating needs are under the City's responsibility and those that are used specifically by the Private Partner for its Maintenance needs are under its responsibility. The Private Partner is entrusted with installing the equipment on board the Rolling Stock. Specific details are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.



2.3. PLANNED ALLOCATION OF THE MAIN RISKS

Table 2 presents a summary of the planned allocation of the main risks. This allocation of risks will be specified in the Request for Proposals.

Table 2 – Planned allocation of the main risks

Main risks	Allocation	
	Private Partner	City
Obtain permits and authorizations		
Certificate of authorization to complete the project (<i>certificat d'autorisation de réalisation</i> or CAR) issued by the government under the <i>Environment Quality Act</i> (CQLR, c. Q-2)		X
Certificate of authorization for construction (CAC) issued by the government in accordance with section 22 of the <i>Environment Quality Act</i> (CQLR, c. Q-2)	X	X
Road work authorizations and permits	X	
Certification of the Transport System's safety	X	X
Other required permits and authorizations	X	
Acquisition of land and surface rights		X
Obtaining additional or temporary servitudes	X	
Design and construction		
Detailed design – Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures	X	
Construction work of the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures	X	
Construction work – geotechnical risks	X	X
Construction work – archeological risks		X
Construction work – UTN	X	X
Design, manufacture, installation, testing and commissioning of Tramway Systems	X	
Design, manufacture, installation, testing and commissioning of Operating Systems		X
Management of contaminated soils – undocumented and existing		X
Management of contaminated soils – documented or resulting from construction	X	
Financing		
Inflation throughout the term of the DBFM contract	X	
Fluctuating exchange rates throughout the term of the DBFM contract	X	
Fluctuating interest rates between filing of the proposal's financial component and the financial closing		X
Fluctuating interest rates after the financial closing	X	



To reduce the risks that the RSTC Project – Tramway Component poses to both the City and the Private Partner, the City specifies that:

- (a) It has already started to take steps and established a mechanism for liaising with the Government of Quebec to integrate certain certificates of authorization for construction (CAC) in the certificate of authorization to complete the project (CAR);
- (b) It will put in place a team from the BPRSTC that will be the Private Partner's sole contact for any application to obtain permits or support from the City's various departments, making it easier to obtain these permits. The Private Partner will be indemnified for any delays caused by the City;
- (c) In the Request for Proposals, it will formulate certain requirements designed to facilitate the management of interfaces between the Municipal Infrastructures and Transport System branches of the Private Partner at the time of acceptance and commissioning;
- (d) Planning of the acquisitions is underway. The *Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* (SQ 2019, c. 15) adopted in June 2019 facilitates the City's acquisition process. The objective is to complete most of the acquisitions by December 31, 2021;
- (e) Considerable effort is being deployed by the BPRSTC and its consultants to make progress in the preliminary design, which means that the Proponents will benefit from a considerable amount of information to prepare their Proposal. As regards this design, the tramway surface route is essentially fixed, with a particular focus on the tunnel. Generally speaking, the objective is to create an appropriate mix of "performance" and "prescriptive" elements in the technical requirements;
- (f) The plans to relocate UTN will be detailed. Hydro-Québec will play the key role of integrator. The City will guarantee the location of the UTN;
- (g) Several geotechnical studies have already been completed by the City or are underway. A "Geotechnical Baseline Report (GBR)" will be submitted to the Proponents at the beginning of the Request for Proposals, and it undertakes to guarantee the information contained therein. Should there be a discrepancy between the guaranteed information and actual soil conditions, the City will indemnify the Private Partner;
- (h) Archeological potential studies have already been completed by the City or are underway in those areas that are at greater risk. If archeological discoveries are made, it will indemnify the Private Partner;
- (i) Several soil characterization studies have already been completed by the City, and some decontamination work is underway. The data from these studies will be guaranteed and the Private Partner will be entitled to an indemnity in the event of a discrepancy;
- (j) A detailed traffic maintenance plan will be submitted to the Proponents. Planning for the measures has begun and work is underway along the route to allow priority vehicles to circulate when the time comes.

2.4. MANAGEMENT OF INTERFACES AND ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES

Sections 2.4.1 and 2.4.2 of this Request for Qualification set out the proposed allocation of responsibilities between the Private Partner and the City for Work and Maintenance. A description of the main interfaces to be managed by the Private Partner with third parties other than the City is also presented in Section 2.4.3 of this Request for Qualification. The allocation of responsibilities between the



Private Partner, the City, the Operator and other third parties will be specified in the Request for Proposals.

2.4.1. Allocation of responsibilities and management of interfaces for the Municipal Infrastructures

Table 3 – Allocation of responsibilities and interfaces for the Municipal Infrastructures

	Design		Construction		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
1. Municipal Infrastructures							
Generally speaking, the Municipal Infrastructures are designed and built by the Private Partner and maintained by the City.							
Road network	R		R			R	
Water mains and sewers	R		R			R	
Urban technical networks	R		R				Interfaces with the urban technical network suppliers (see Section 2.4.3)
Sidewalks and pedestrians' areas	R		R			R	
Bicycle lanes	R		R			R	
Connection areas and drop-off areas for pedestrians, cyclists, buses and vehicles (except those of the transfer hubs and terminuses)	R		R			R	
Landscaping	R		R			R	
Street lighting	R		R		R	R	When street lighting is incorporated in the overhead contact line poles, the Private Partner is responsible for Maintenance, unless the responsibility is attributed to the City.
Urban furniture	R		R			R	
Sound abatement walls	R		R			R	
Retaining walls	R		R			R	
Permanent structures of the MTQ and CN	R		R			R	Interfaces with the MTQ and CN (see Section 2.4.3)
Drouin bridge permanent structures	R		R			R	
Green spaces and landscaping	R		R			R	
Notes: (1) Private Partner (2) City and Operator				Legend: R: Responsible			



2.4.2. Allocation of responsibilities and support for the Transport System interfaces

Table 4 – Allocation of responsibilities and management of Transport System interfaces

	Design		Construction and manufacture		Integration		Testing and commissioning		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
2. Transport Systems											
Generally speaking, the Transport Infrastructures, the Tramway Systems and the Operating Systems used by the Private Partner for its Maintenance needs are designed, built, manufactured, installed, tested, commissioned and maintained by the Private Partner. Generally speaking, the Operating Systems used for operating needs are under the City’s responsibility. The City pilots the Transport System integration testing. For each phase of the RSTC Project – Tramway Component, the Private Partner contributes directly and closely to the integration of the Transport System, the handling of interfaces between the subsystems under its responsibilities and the subsystems under the City’s responsibility.											
2.1 Transport Infrastructures											
Generally speaking, the Transport Infrastructures are designed, built and maintained by the Private Partner.											
Tramway corridor and track	R		R		R		R		R		Interface with the City for snow removal and de-icing
Ground level stations	R		R		R		R		R		Interface with the City for snow removal and de-icing
Underground stations	R		R		R		R		R		
Intermodal hubs and terminuses (including transfer areas)	R		R		R		R		R		
Park-and-ride incentive parking facilities	R		R		R		R		R		
Underground structures (tunnels) and exits	R		R		R		R		R		
Maintenance and storage facility	R		R		R		R		R		
Technical and operating rooms	R		R		R		R		R		
Signage	R		R		R		R		R		



	Design		Construction and manufacture		Integration		Testing and commissioning		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
2.2 Tramway Systems											
Generally speaking, the Tramway Systems are designed, manufactured, installed, tested, commissioned and maintained by the Private Partner.											
Rolling Stock	R		R		R		R		R		Interface with the Operator for the Operating Systems that have on-board equipment in the Rolling Stock.
Overhead contact system and power supply	R		R		R		R		R		
Tramway signaling system	R		R		R		R		R		Interface with the City for the traffic management system and computer network.
Road traffic signalling	R		R		R		R		R	R	
Road traffic management system		R		R		R		R		R	
Special purpose maintenance and snow removal vehicles	R		R		R		R		R		
2.3 Operating systems											
Generally speaking, the Operating Systems used for operating needs are the City's responsibility and those that are used specifically by the Private Partner for by the Private Partner for its Maintenance needs are the Private Partner's responsibility. The Private Partner is responsible for installing the on-board equipment in the Rolling Stock.											
Systems <u>used by the Private Partner</u> for its Maintenance needs: • Computerized Maintenance Management System (CMMS) • Public address system (sound) • Telephone and Interphone system • Access control system • Closed-circuit television • Multi-service network • Intruder detection system	R		R		R		R		R		



	Design		Construction and manufacture		Integration		Testing and commissioning		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
Systems used by the City for operating needs: • Operation Control Centre • Operations Control & Real-Time Passenger Information system • Ticketing system • Public address system (sound) • Time distribution system • Telephone and Interphone system • Access control system • Closed-circuit television • Multi-service network • Intruder detection system • Radio system / WiFi		R		R		R		R		R	Software interface between the Operating Systems and the systems used by the Private Partner for its Maintenance needs.
Supervisory Control And Data Acquisition		R		R		R		R		R	Interface with the Tramway Systems.
Power supply supervision and control system	R		R		R		R		R		Interface with the Tramway Systems.
On-board equipment in the Rolling Stock (OCPIS system, ticketing system, radio system, etc.)		R		R		R		R	R	R	The City will be responsible for acquiring the equipment. The Private Partner will be responsible for installations on board the tramsets. Responsibility for Maintenance will be shared.
Upgrade and renewal of the City's Operating Systems										R	The responsibility for upgrading and renewing the Operating Systems used by the Operator are the latter's responsibility. The Private Partner must collaborate to adapt the Transport System. Renewal of these Operating Systems will be carried out in keeping with the design process up until commissioning. The Request for Proposals will specify the City's expectations in that regard.



2.4.3. Interfaces with third parties other than the City and the Operator

A summary description of the interfaces required with third parties other than the City and the Operator is presented in Table 5 of this Request for Qualification.

The City would like to enter into an agreement with each of the stakeholders before the launch or during the Request for Proposals in order to facilitate management of the interfaces during the Work and Maintenance. It is understood that the Private Partner will be responsible for managing the interfaces with the stakeholders while receiving continued support from the City. The City insists on maintaining the already existing good relations with all stakeholders and on working in collaboration with them in order to facilitate completion of the Private Partner's Work and minimize the risks faced by the City and the Private Partner.

Table 5 – Brief description of interfaces required with third parties

Stakeholders	Brief description of interfaces required with third parties
CN	Two (2) permanent structures crossing the CN railroad. Responsibility for the design and construction of the extension of Mendel Street that will cross over the railroad will be entrusted to the Private Partner. CN will be responsible for designing and repairing the permanent structure that crosses 1st Avenue. The tramway corridor and track will pass under the CN's permanent structure. The Private Partner and CN will collaborate as of the detailed design phase of the Transport System and Municipal Infrastructures that cross the CN's railroad.
Urban technical network providers	The Private Partner will coordinate with the various providers throughout the detailed design and the construction. These providers will be responsible for installing and connecting their fibres and cables. Hydro-Québec will be responsible for integrating the design of these networks.
MTQ	Three (3) permanent structures belonging to the MTQ along the route. The permanent structure that crosses Autoroute Duplessis has already been rebuilt. The Private Partner will need to collaborate with the MTQ to make modifications to the permanent structure as of the detailed design phase. The MTQ will rebuild the permanent structure crossing Autoroute Henri-IV. The tramway will pass under the permanent structure crossing Autoroute de la Capitale. The Private Partner will need to collaborate with the MTQ to make modifications to the permanent structure as of the detailed design phase.
Commercial partners	The Private Partner will need to coordinate its activities with the owners of the intermodal hubs, where applicable, throughout the detailed design and construction phases.
Université Laval	The Private Partner will need to coordinate the Université Laval campus' activities throughout the detailed design and construction phases.



3. REMUNERATION AND GUARANTEES

3.1. PAYMENT OF CONTRACT PRICE

In consideration for the performance of all of the Private Partner's obligations in accordance with the terms and conditions of the Contract, the method of remuneration could include:

- (a) A mobilization payment;
- (b) Milestone payments. All milestone payments and mobilization payments must correspond to a maximum of 75% to 80% of the Work Price;
- (c) Payments following the Substantial Completion. It is anticipated that the Substantial Completion of the Municipal Infrastructures will be separated from the Substantial Completions of the Transport System. A progressive tramway commissioning strategy should also be taken into consideration;
- (d) The Final Completion payments;
- (e) The monthly payments made throughout the maintenance period to cover the balance on the Work Price;
- (f) The monthly payments made throughout the maintenance period to cover the Maintenance Price.

Some of these payments may be subject to deductions or not be made, either in whole or in part, if the Contract's requirements are not met.

Moreover, the City provides, among other things, for the imposition of liquidated damages payable for each Day of delay with respect to the anticipated Substantial Completion and Final Completion dates.

Finally, the City is considering a form of performance appraisal for the Work phase and the Maintenance phase.

3.2. CLOSING AND PROPOSAL SECURITY DEPOSITS

The City currently anticipates that the Proponents will be required to provide a Proposal Security Deposit in accordance with the terms and conditions set forth in the Participation Commitment. This Proposal Security Deposit must be valid the moment it is remitted up until the proposal validity period expires, which will be specified in the Request for Proposals. The Preferred Proponent will be required to provide a Closing Security Deposit in the days following the announcement of the Preferred Proponent. The Proposal Security Deposits submitted by a Proponent not selected in the context of the Request for Proposals will be returned to it in accordance with the terms and conditions set forth in the Participation Commitment.

The amounts of the Proposal Security Deposit and Closing Security Deposit mentioned above will be announced in the Request for Proposals document and will reflect standard industry practices.

3.3. PERFORMANCE SECURITY DURING THE WORK

An evaluation process is underway to confirm the nature and scope of the Guarantee program that will be required of the Private Partner. This Guarantee Program will be finalized and detailed in the Request for Proposals. For information purposes, the City is considering implementing the following Guarantees:



- (a) A Contract performance security in the form of an irrevocable and unconditional letter of credit from a Financial Institution for an amount equal to one hundred million dollars (\$100,000,000) or a bond for at least five hundred million dollars (\$500,000,000) or a combination of the two instruments. In the event of such a combination, the equivalency factors used will be five (5) for the irrevocable letter of credit and one (1) for the bond;
- (b) An advance payment guarantee covering one hundred percent (100%) of the Mobilization Payment amount. This guarantee will be progressively reduced in accordance with the terms and conditions that will be established in the Contract.

3.4. PERFORMANCE SECURITY DURING THE GUARANTEE PERIOD

The Private Partner will remain responsible for remedying defects on that portion of the Work not maintained by the Private Partner for a period of two (2) years following the Substantial Completion date for the said Work. The performance securities required will be specified in the Request for Proposals.

3.5. PERFORMANCE SECURITIES DURING THE MAINTENANCE PERIOD

The Private Partner will remain responsible for remedying defects on the Transport System throughout the Maintenance term.

For information purposes, the City currently anticipates that the following Guarantees will be required from the Private Partner during the Maintenance period, currently estimated at thirty (30) years: one or several irrevocable and unconditional letters of credit from a Financial Institution for an amount equal to 50% of the annual value of Maintenance payments or a performance security representing 150% of the said payments.

3.6. PARENT COMPANY GUARANTEE

The City will, where applicable, require Parent Company Guarantees in an amount representing 40% of the Submission Price of the Contract to solidarily secure all of the Private Partner's obligations to the City.

3.7. INSURANCE PROGRAM

The City currently evaluates the nature and scope of insurance requirements that will be required from the Proponents. The Respondent must, at the Request for Qualification stage, demonstrate that it has the ability to take out insurance coverage for a minimum value equal to eight hundred million dollars (\$800,000,000).



4. PROCUREMENT

4.1. PROCUREMENT PROCESS

The Procurement Process leading to the selection of the Preferred Proponent includes two main stages:

- (a) This Request for Qualification, issued on the SEAO, with a link from MERX, at the end of which the Respondents will be qualified and up to three (3) of them will be invited to participate in the Request for Proposals for the completion of the Work and Maintenance. The guidelines for the Respondents, as well as the eligibility requirements and evaluation criteria for the Respondents are described in Sections 5 and 6 as well as Schedule 2 of this Request for Qualification;
- (b) The public notice for the Request for Proposals will be published on the SEAO (with a link from MERX) with a link referring the Invited Qualified Respondents to the electronic document management system of the BPRSTC and that will culminate in the selection of a Preferred Proponent.

4.2. TERMS AND CONDITIONS

The terms and conditions described below have been provided for information purposes only and may be amended by the City in the Request for Proposals.

4.2.1. Consortium

Various experiences, expertise and capabilities will need to be pooled in order to perform the Work and Maintenance. The City is therefore open to receiving Responses from Consortia. In such a case, the Respondent must give a detailed description of the composition and functioning of its Consortium, together with the roles of its Members, Participants and Key Individuals, as provided in Schedule 2.1.

4.2.2. Participation Commitment

Signing the Participation Commitment form will be a mandatory prerequisite for obtaining the status of Proponent and authorization to submit a Proposal as part of the Request for Proposals process. The Participation Commitment will, in particular, specify the obligations of the Proponents concerning confidentiality, intellectual property and Guarantees, as well as the terms and conditions for the compensation to be paid to Proponents who are not selected and who submitted a compliant Proposal.

If, when the Request for Proposals is issued, one of the three Invited Qualified Respondents withdraws from the Procurement Process or is disqualified due, for example, to a refusal to sign the required Participation Commitment, the City will then invite the Qualified Respondent having obtained the fourth highest final score to participate in the Request for Proposals. This new Invited Qualified Respondent will then also have to sign the Participation Commitment to be eligible to participate in the Request for Proposals.



4.2.3. Proposal

The Proposal will include in particular a technical component, a financial component and the required Guarantees of which the form will be specified in the Request for Proposals.

The Proposal shall present the main elements included in Work and Maintenance with a sufficient degree of detail for evaluation purposes. More specifically, the Proposal shall include, but not be limited to:

- (a) Preliminary plans and estimates and a report describing the concept and its characteristics, the materials and the planned construction and installation techniques for Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures. This report will also describe how the technical solution will meet the technical requirements;
- (b) Preliminary plans and estimates and a report describing the design, manufacturing, integration, testing, commissioning, the operational support and the Long-Term Maintenance of the Tramway Systems and certain elements of the Operating Systems covered by the Contract;
- (c) A report describing the management of the interfaces between the Work and Maintenance Services to be provided by the Private Partner, the City and the Operator;
- (d) A report describing the monitoring, quality control, logistical support and administrative management of all the Work and Maintenance;
- (e) A lump-sum offer in Dollars;
- (f) A confirmation of the capacity of the Proponent, of its Members and of its Participants, and of the Parent Company of each of its Members or Participants, to implement the Guarantees, surety bonds and insurance required upon execution of the Contract;
- (g) An update of the financial position of the Proponent, its Members and its Participants, and the Parent Company of each of its Members or Participants, particularly through their most recent financial statements;
- (h) A Proposal Security Deposit;
- (i) The demonstration that the Proposal meets all the requirements of the Request for Proposals.

4.2.4. Contract

A draft Contract will be included in the Request for Proposals.

Invited Qualified Respondents will have the opportunity to submit questions, comments and suggestions for changes to the Contract. In light of these comments and suggestions, a revised version of the draft Contract may be issued. The City reserves the right to accept or refuse, in its sole discretion, any suggestion for a change to the draft Contract.

The revised Contract shall be used by the Proponents for purposes of preparing their Proposals.

4.2.5. Closing phase

Between the announcement of the Preferred Proponent and the financial closing, the Procurement Process shall include a closing phase to agree on the adjustments required for the final version of the Contract based on the Proposal of the Preferred Proponent.



4.2.6. Financial compensation

Steps are currently being taken with the relevant authorities to authorize payment of financial compensation to the Non-selected Proponents whose proposal is deemed compliant with the terms and conditions of the Request for Proposals. This financial compensation will be used, in particular, to cover a portion of the costs and expenses incurred in connection with the Procurement Process.

The amount of this compensation will be established in accordance with market practices and will be communicated by addenda, conditional upon the approval of the relevant authorities.

This financial compensation will be paid subject to compliance with the conditions related to the payment thereof as described in the Participation Commitment and in consideration of the Proponent assigning, for the benefit of the City, all concepts, ideas and property presented, carried out or incorporated in one way or another to the Proponent's Proposal, which were designed and developed for purposes of the RSTC Project – Tramway Component and which belong to the Proponent, to its Members or Participants.

4.3. TRANSPARENCY OF THE PROCUREMENT PROCESS

This Request for Qualification concerning the RSTC Project – Tramway Component was published through the SEAO, with cross-reference from MERX.

At the end of the Request for Qualification process, the report by the Process Auditor relating to the Request for Qualification will be published on the RSTC Project – Tramway Component website.



5. INSTRUCTIONS TO RESPONDENTS

5.1. OBTAINING DOCUMENTS RELATED TO THE REQUEST FOR QUALIFICATION

Respondents must obtain all documents related to the Request for Qualification on the SEAO website (www.seao.ca) or at 1 866 669-7326. A public notice is also published on MERX (www.merx.com) referring interested parties to the SEAO website. The obtaining of documents is subject to the pricing of these organizations, based on their respective terms and conditions. A Respondent who obtains documents related to the Request for Qualification other than through the SEAO, assumes full responsibility to obtain the relevant and complete information related to the Request for Qualification.

It should be noted that the Request for Qualification documents may not be used for purposes other than the preparation of the Responses.

The City reserves the right to make changes or modifications to the Request for Qualification by addenda prior to the filing deadline for Responses as set out in Section 5.2 in this Request for Qualification, including, if applicable, a change in the filing deadline.

Any addendum becomes an integral part of this Request for Qualification of which it completes, amends or replaces the provisions, as the case may be. Any addendum shall be sent electronically by the SEAO to all the firms that ordered documents.

5.2. DEADLINE AND PLACE FOR FILING A RESPONSE

The Response shall be filed with the Procurement Service at 50 rue Marie-de-l'Incarnation, 2nd floor, Quebec City, Quebec G1N 3E7 prior to the filing deadline for Responses indicated in Section 5.

It is incumbent on Respondents to make sure that their Responses are delivered on time to the specific location for the filing of Responses. All Responses received after the deadline (date and time) shall be returned unopened to their sender. No Responses may be sent by fax, electronic messaging or any other similar method of transmission.

The Response is presented in an envelope, a package or a sealed box, identified on behalf of the Respondent, marked as **STRICTLY CONFIDENTIAL**, the file number, name and return address in the upper lefthand part (including the name of the Respondent's Representative), as well as all the required information on the envelope identification model provided in Schedule 6 of this Request for Qualification.

The Respondent is responsible for requesting a signed receipt that confirms the filing date and time of his Response.

RESPONSE FILING DEADLINE

May 28, 2020, 2:00 p.m., Quebec City time



The City reserves the right to extend the deadline for filing Responses by addenda, at its sole discretion, and no later than five (5) business days prior to the deadline for filing Responses.

The City shall not be liable for delays due to the means used by Respondents to send their Response.

The Response is valid and irrevocable for a period of one hundred and eighty (180) days following the deadline for filing Responses.

Respondents will make no claim for the costs incurred to prepare and present their Response, nor to obtain information, or for a visit of the premises, if applicable.

5.3. COMMUNICATION WITH THE CITY

For purposes of ensuring a consistent interpretation of the Request for Qualification documents and facilitating the exchange of information, any communication with the City must be made using the following email address, specifying "TRAMWAY" in the subject of the message:

Official Email Address:	Subject:
approtramway@ville.quebec.qc.ca	TRAMWAY - (specify the subject of the request)

This Official Email Address is the only way for Respondents to communicate with the City regarding the Request for Qualification. Any information provided by a Party other than through this address does not bind the City and the Respondent must not rely on such information. Any communication with any Party not authorized by the City may result in the rejection of the Response.

5.4. DOCUMENT REVIEW

The Respondent must ensure that it has obtained all the documents for this Request for Qualification including the schedules listed in the table of contents as well as the addendas. Unless otherwise notified in writing to the Official Email Address five (5) business days prior to the deadline for filing Responses, it shall be presumed that all the documents reached the Respondent.

The Respondent shall attentively review the documents of this Request for Qualification and the Respondent is responsible for inquiring about the subject and requirements of this Request for Qualification.

If the Respondent considers that there are ambiguities, oversights, contradictions in the documents or if the Respondent has doubts regarding their meaning, it shall notify the City thereof using the Official Email Address. As indicated in the commitment form presented in Schedule 1.1 of this Request for Qualification, the Respondent, by filing its Response, acknowledges having read the documents and agrees to all the terms and conditions therein.



5.5. REQUESTS FOR INFORMATION

All information requests or questions concerning this Request for Qualification shall be submitted to the representative of the City by Official Email as of the launch date of the Request for Qualification. The deadline for sending information requests is indicated in Table 1 of Section 1 of this Request for Qualification.

All requests for information must be submitted in accordance with the template set out in Schedule 1.5 of this Request for Qualification. Respondents shall complete and send a form for each request. The requests, whether they are confidential or not, shall be sequentially numbered by the Respondent.

If the “confidential request” box is checked off by a Respondent submitting a request for information, the City will analyze the validity of the requested confidentiality and will reply only to the Respondent issuing this request if the requested confidentiality is justified. If the confidentiality request is deemed unsubstantiated, the City will inform the Respondent thereof. The Respondent may then resend the request for information on a non-confidential basis.

Any information request will be dealt with at the sole discretion of the City. The City reserves the right not to respond to any request for information and shall notify the concerned Respondent thereof.

If a question or a response results in a change to this Request for Qualification, this change will be made through the issuance of an addendum published on the SEAO. The addendum shall state the relevant issue without disclosing the identity of the Respondent who formulated the question and the response provided by the City. Any addenda shall complete or replace the information and the requirements contained in this Request for Qualification. Only the information provided by addenda shall change the requirements of this Request for Qualification.

5.6. DRAFTING OF A RESPONSE AND RULES OF PRESENTATION

The rules for the presentation of Responses, which are also requirements for compliance, are as follows:

- (a) Responses and any related documents must be in French, except financial statements, annual reports and credit rating reports, as described in criterion 5 in Schedule 2 of this Request for Qualification, and certified excerpts of resolutions or other documents authorizing the signing of the Response and the Participation Commitment forms, which may be in English or French;
- (b) Responses must follow the presentation structure specified in Section 5.7 of this Request for Qualification;
- (c) The maximum number of pages stated in Section 5.7 of this Request for Qualification must be observed. Any pages in excess of the maximum number of pages set out will be removed from the Response. It is understood that a double-sided sheet constitutes two (2) pages;
- (d) The Response must be provided on 8½” x 11” paper or the international system equivalent (A4) with the exception of the organizational chart required in Schedule 2.1 of this Request for Qualification, which may be presented on 11” x 17” paper or the equivalent in the international system (A3);
- (e) The font used must be Arial 11 points, single-spaced, with the exception of:
 - Text within organizational charts, of which the font may be minimum 9 points;



- Titles and subtitles appearing in the body of the Response, of which the font may be minimum 12 points.
- (f) The Response may be neither conditional nor restrictive;
- (g) A Respondent may submit only one Response;
- (h) Deletions or corrections made to the documents to be completed should be initialed by the Respondent's Representative;
- (i) No indication in any form whatsoever regarding the Submission Price that the Respondent could have estimated should appear in the Respondent's documents.

The Selection Committee and the evaluation sub-committees are responsible for analyzing and evaluating the Responses. The evaluation sub-committees review the Responses based on the criteria and weighting defined in Schedule 2 of this Request for Qualification and make recommendations to the City's Selection Committee regarding Respondents' qualification. It is therefore essential that Respondents provide clear and thorough answers to the set criteria and indicate, for each criterion, why they are qualified to perform the Work and Maintenance.

5.7. RESPONSE FORMAT

The Respondent shall submit copies of its Response, in paper and electronic version (on a USB key), using the requested format and the quantities indicated in Table 6 below. If the storage capacity of a single USB key is insufficient, the Respondent may use as many USB keys as is necessary, by numbering them.

Table 6 – Requested format and number of copies of Responses

Envelope (or packet)	Contents	Number of copies	
		Paper version	On USB key
Original	In a sealed package marked "Original ": the complete original version of the Response, including the contents of envelopes 1 to 7.	1	1
1	In a sealed package marked "Envelope 1": the parts of the Response meeting eligibility requirements set out in Section 6.4.	4	1
2	In a sealed package marked "Envelope 2": the parts of the Response meeting compliance requirements set out in Section 6.5 and in Schedule 1 (forms, letters).	4	1
3	In a sealed package marked "Envelope 3": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 1 presented in Schedule 2.1 (Composition of Respondent). (a) Presentation text of the Respondent's composition of a maximum of twelve (12) pages; (b) Organizational chart presented on a maximum of one 11" x 17" page or A3;	7	1



Envelope (or packet)	Contents	Number of copies	
		Paper version	On USB key
	(c) Project Manager's resumé (maximum three (3) pages); (d) Quality Manager's resumé (maximum three (3) pages); (e) A maximum of ten (10) project files. Each project file cannot exceed five (5) pages, excluding attachments.		
4	In a sealed package marked "Envelope 4": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 2 presented in Schedule 2.2 (Design and construction competencies in Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures). (a) Text on the design and build teams (maximum twelve (12) pages). (b) Resumé for the Design Manager – Engineering of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures (maximum three (3) pages). (c) Resumé for the Design Manager – Architecture of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures (maximum three (3) pages). (d) Resumé for the Construction Manager of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures (maximum three (3) pages). (e) A maximum of eight (8) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.	7	1
5	In a sealed package marked "Envelope 5": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 3 presented in Schedule 2.3 (competencies in design, manufacture, installation, testing and Tramway Systems and Operating Systems). (a) Text on the design, manufacturing, installation, testing and operation team of the Tramway Systems and Operating Systems (maximum twelve (12) pages). (b) Resumé for the Design, Manufacturing, Installation, Testing and Operation Manager of Tramway Systems (maximum three (3) pages). (c) A maximum of five (5) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.	7	1
6	In a sealed package marked "Envelope 6": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 4 presented in Schedule 2.4 (Maintenance competencies). (a) Text on the Maintenance team (maximum	7	1



Envelope (or packet)	Contents	Number of copies	
		Paper version	On USB key
	twelve (12) pages). (b) Maintenance Manager's resumé (maximum three (3) pages). (c) A maximum of five (5) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.		
7	In a sealed package marked "Envelope 7": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 5 presented in Schedule 2.5 (Financial Capacity and financing competencies). (a) The annual audited financial statements of each Member and Participant for the last three (3) years; ¹ (b) The annual reports of each Member and Participant for the last three (3) years; (c) Confirmation of absence of any undisclosed significant financial obligation for each Member and Participant; (d) Confirmation of absence of any undisclosed significant negative change for each Member and Participant; (e) Credit rating reports; (f) Confirmation of the estimated level of the equity stake; (g) Description of cash, short-term investments, credit margins or other available cash for each Member and Participant; (h) The letter requested in Schedule 1.3; (i) The letter requested in Schedule 1.4; (j) Text on the project financing experience (maximum five (5) pages); (k) Financial Manager's resumé (maximum three (3) pages); (l) A maximum of three (3) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.	7	1

5.8. PARTICIPATION COMMITMENT FORM

With the filing of its Response, the Respondent must provide the Participation Commitment Form set out in Schedule 1.1 of this Request for Qualification, duly signed by the Respondent's Representative, each of its Members, Participants as well as Key Individuals.

¹ The financial statements of a private company do not have to be on a USB key or in the "original" envelope. The paper copies included in envelope 7 will be returned to the private companies.



5.9. LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM

With the filing of its Response, the Respondent must provide the lobbying activities declaration form presented in Schedule 1.2 of this Request for Qualification, duly signed by the Respondent's Representative, if applicable, by each of its Members and its Participants.

5.10. WITHDRAWAL OR CHANGE OF A RESPONSE

The Respondent may withdraw its Response by written notice delivered by Official Email Address at any time.

The Respondent may modify its Response by withdrawing it before the deadline for filing Responses, without waiving his right to present a new response within the prescribed deadline.

5.11. CONFLICTS OF INTEREST REQUEST

A Respondent may ask the Legal Review Committee to rule on a case that creates or that is likely to create a real or apparent, existing or apprehended situation of conflict of interest or an undue advantage. This request may be submitted on the basis of preliminary information. The Legal Review Committee will analyze any such request, the whole in accordance with Section 8.5 of this Request for Qualification.

A request may be submitted to the Official Email and must contain:

- (a) The names and information required to communicate with the Respondent and the Person for whom the advance ruling is requested;
- (b) The description of the relationship that raises the possibility or appearance of a conflict of interest or undue advantage;
- (c) A description of the measures already adopted or of those proposed to eliminate the conflict of interest or undue advantage;
- (d) Copies of any relevant information.

Any request for a decision will be treated confidentially. If a Respondent, one of its Members, Participants, Key Individuals, or an advisor of a Respondent is considered an Ineligible Person, its name could be added to Section 8.2 by an addendum to this Request for Qualification or entered as such in the Request for Proposals documents.

The City may also petition the Legal Review Committee for a ruling if it suspects or believes that a Person should be declared ineligible. In this case, the required information is submitted to the Legal Review Committee and the Relevant Person is informed so it may directly formulate its comments to the Legal Review Committee.



6. EVALUATION OF RESPONSES

The Responses must be presented according to the instructions indicated in Section 5 and in Schedule 2 of this Request for Qualification and the expected format and number of copies indicated in Table 6 of Section 5.7 of this Request for Qualification.

6.1. EVALUATION PROCESS FOR RESPONSES

The evaluation of the Responses will take into account the following elements:

- (a) Responses received by the City in connection with this Request for Qualification;
- (b) Information, specifications or confirmations obtained in writing in connection with the requests for clarification issued by the City;
- (c) All information obtained from research by the City or its advisors, including Respondent reference checks or any other verification in connection with the Responses received.

The City will evaluate only the above-mentioned documents. The City will not evaluate information such as references to website addresses that contain additional information or technical manuals or brochures that have not been submitted with the Response.

The evaluation of the Responses includes three steps: compliance with the eligibility requirements (Section 6.4 of this Request for Qualification), fulfillment of compliance requirements (Section 6.5 of this Request for Qualification) and evaluation of the technical capabilities and evaluation of financial position (Section 6.6 of this Request for Qualification).

Respondents are encouraged to provide written comments regarding the RSTC Project – Tramway Component, particularly with respect to alternatives in terms of design and construction requirements, payment mechanisms and conditions, Guarantees, etc. These comments must be recorded in a separate section of the Response and clearly identified for this purpose. Although these comments or remarks can be taken into account by the City for the drafting of the Request for Proposals or other contractual documents, they will not be considered for the evaluation of the Responses.

6.2. OWNERSHIP OF DOCUMENTS

Any Response presented and all documents prepared by a Respondent for purposes of the Response are the property of the City and will not be returned to the Respondent. However, this provision does not apply to documents withdrawn by the Respondent prior to the filing deadline for Responses. All documents related to the Responses are subject to the City's current archive retention schedule, with the exception of the financial reports of the private firms that will be systematically returned to the Respondents at the end of the Request for Qualification process.

6.3. SELECTION COMMITTEE

Responses will be analyzed and evaluated by a Selection Committee. The Selection Committee will be accompanied by evaluation sub-committees.

The Selection Committee will be comprised of three (3) members appointed by the City. A secretary will be tasked with coordinating the activities.

The Selection Committee and the sub-committees will study the Responses on the basis of the requirements and documents specified in the Request for Qualification. The services of experts in



relevant fields may be retained to support the work of these committees, if necessary.

The role of the Selection Committee's secretary is to coordinate activities. The secretary does not evaluate offers. Its main duties are to prepare and lead the work of the Selection Committee, compile results and report to the authorities concerned.

The members of the committees must act fairly and impartially. They must have no significant relationship with a Respondent, a Member, a Participant or a Key Individual who has filed a Response and may not, in accordance with the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19), be an elected officer of the City. They must declare to the Legal Review Committee any significant relationship and any situation presenting a potential significant relationship. In such a case, the Legal Review Committee evaluates the situation and may or may not decide to retain the person concerned in his or her functions with respect to this Request for Qualification. At all times, the City preserves the confidentiality of the identity of the members of any committee. The content of the deliberations and the documents emanating therefrom must remain confidential unless a court decides otherwise.

6.4. ELIGIBILITY REQUIREMENTS

Any Response that fails to meet the eligibility requirements set out below will be deemed ineligible and will be automatically rejected. A Respondent must:

- (a) Submit its Response at the place indicated and within the time period indicated in this Request for Qualification;
- (b) Confirm that neither the Respondent, nor any of its Members or its Participants, at the deadline for filing Responses, are included in the RENA, unless the Respondent can demonstrate the following, with respect to the person listed in the RENA, to the satisfaction of the City:
 - (i) Its listing in the RENA stems from a reason other than the AMP's refusal to grant it or renew the authorization to enter into contracts or if the AMP revoked its authorization to enter into contracts, its period of eligibility for public contracts will be terminated when the technical proposals are received, as specified in Table 1 of this Request for Qualification; or
 - (ii) Its listing in the RENA stems from the AMP's refusal to grant it or renew the authorization to enter into contracts or if the AMP revoked its authorization to enter into contracts, it will be in a position to obtain the said authorization to enter into contracts before the time prescribed for the receipt of the technical proposals, as specified in Table 1 of this Request for Qualification.

If any of the Respondent, its Members or Participants is listed in the RENA between the Response filing date and the announcement of the Invited Qualified Respondents, the Respondent must immediately notify the City thereof by sending a notice thereof to the Official Email Address as well as all necessary documentation to perform the required demonstration in accordance with what is described above.

- (c) Provide an attestation from Revenu Québec (confirming the delivery of the filings and reports required under Quebec tax laws and the absence of any past due accounts



thereunder) or, alternatively, an attestation that the Respondent has no establishment in Quebec.

It is important to note that when their Proposal is filed, the Proponents and their Members and Participants must have first obtained an authorization to contract from the AMP². Obtaining this authorization may result in delays, so it is strongly suggested that these steps be initiated as soon as possible. Such authorization is not necessary for the filing of the Response.

Also, upon submission of the Proposal, Proponents shall provide a licence in due form issued under the *Building Act* (CQLR c B-1.1). Some of the work required is subject to the *Building Act* (CQLR c B-1.1) and regulations thereunder such as construction work requiring a licence prior to execution. As a result, the Private Partner shall hold at least a general contractor's licence, subclass 1.3: Contractor – All buildings, issued by the Régie du bâtiment and any other subclass and general or specialized contractor's licence required by the Work that will be performed directly by the Private Partner or that will be subcontracted.³

6.5. COMPLIANCE REQUIREMENTS

The Responses must meet the compliance requirements set forth in Sections 5.6 to 5.9 and in Schedule 1 of this Request for Qualification. For a Response to be deemed compliant, all compliance conditions described below and in Schedule 1 must be satisfied:

- (a) The Respondent's Representative, and a representative of each of its Members and its Participants as well as Key Individuals must individually complete and sign the Participation Commitment Form set out in Schedule 1.1 of this Request for Qualification. This form must be drafted in French;
- (b) The Respondent's Representative, as well as a representative of its Members and of its Participants must individually complete and sign the Lobbying Activities Declaration Form set out in Schedule 1.2 of this Request for Qualification. This form must be drafted in French;
- (c) The Respondent must provide a certified true extract of a resolution or another document showing that the Respondent's Representative is authorized to sign the Response on behalf of the Respondent, its Members and its Participants;
- (d) The Respondent must provide proof of the ability to obtain the letter of confirmation from an insurance broker on the basis of the template provided in Schedule 1.3 of this Request for Qualification;
- (e) The Respondent must provide proof, by one or more Financial Institutions or by an insurer, of the ability to obtain the letters of credit or guarantees on the basis of the template provided in Schedule 1.4 of this Request for Qualification;
- (f) The Respondent must provide a copy of all the duly signed addenda, if any.

² The AMP provides Quebec and foreign enterprises with a guide to help them prepare their Application for Authorization by the AMP. This guide is available at the following link: <https://amp.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/guides/pap/Guide-accompagnement-Demande-autorisation-Papier-Janvier2019.pdf>

³ Following link provides more extensive information on the licences issued by the Régie du bâtiment: <https://rbq.gouv.qc.ca/>



That being said, a Response will not be automatically rejected if it contains an error or an omission, on the condition that the Respondent corrects it to the satisfaction of the City within a period determined by the City, which period will be at least two (2) business days following a written request from the City.

6.6. EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS

Responses deemed administratively eligible and compliant will be analyzed and evaluated using the evaluation criteria and the weighting set out in Schedule 2 of this Request for Qualification.

For the evaluation of its capabilities and competencies, each Respondent must present its qualifications, including the information requested in Schedule 2 of this Request for Qualification, which provides details on the evaluation criteria and presentation structure for Responses.

With regard to each evaluation criterion, a Response must specify the respective responsibility and role of each Respondent and its Members, Participants and Key Individuals, and must demonstrate the expertise, experience and capability of each, solidarily, to meet all the evaluation criteria.

For each criterion, each Respondent will receive a score between zero (0) and one hundred (100). The weighting assigned to each criterion is based on its relative importance. Each Respondent's total number of points shall be the sum of the weighted scores given for each evaluation criterion.

To qualify, the Respondent must obtain a final score of at least 70%.

Notwithstanding the Respondent's total score, failure to obtain 50% of available points under one of the criteria evaluated in Schedule 2 of this Request for Qualification will preclude the Respondent from being qualified.

The City, without being obliged to do so, may:

- (a) Ask a Respondent to provide it with any clarification to specify certain aspects of its Response;
- (b) Ask a Respondent to submit additional documentation clarifying or allowing certain aspects of its Response to be verified;
- (c) Request that a Respondent confirm the City's interpretation of one or more aspects of its Response.

Responses to such requests must be provided in writing within a period of time determined by the secretary of the Selection Committee that cannot be less than two (2) business days from the date such a written request is sent from the Official Email Address.

Responses provided could also be considered, at the City's sole discretion, as an integral part of the Response.

The City will not accept any clarification or further details that it has not requested.

6.7. CHOICE OF QUALIFIED RESPONDENTS

The points set out below provide an overview of the evaluation process for the Request for Qualification:

- (a) The final score is calculated using the following formula: $\sum [\text{Weighting of the evaluation criterion}] \times [\text{Respondent's Score for the given evaluation criterion}]$;



- (b) In the presentation of their experience in connection with similar projects, Respondents must ensure that the proportion of projects provided is adapted to the degree of responsibility and involvement of its Members, Participants and Key Individuals, and to the specific role assigned to each of them in this project. For example, experience in a project involving a single Member of the Respondent, whose role in the project was relatively minor, might not receive maximum score;
- (c) The Respondents that obtain a final score of at least 70% while respecting the requirement of reaching 50% for each of the criteria evaluated in Schedule 2 will be qualified;
- (d) The three Respondents that obtain the highest score will be invited to participate in the Request for Proposals. If the 3rd- and 4th-placed Qualified Respondents obtain the same total score, the selection will be based on criterion 1 of Schedule 2 of this Request for Qualification or, should the score remain equal, on the basis of criterion 3 or, lastly, should the score still remain equal, on the basis of criterion 4. The Response of the Respondent who is not qualified will be retained in case one of the Qualified Respondents withdraws at a later date;
- (e) The City reserves the right to accept none of the Responses received.

6.8. SENDING OF THE EVALUATION RESULTS TO RESPONDENTS

After the evaluation has been completed and the recommendations to the City's pertinent authorities are made and adopted, each Respondent will receive the following information in writing:

- (a) Confirmation that its Response has been deemed eligible and compliant (or not);
- (b) Its total score and the score for each evaluation criterion;
- (c) Confirmation that it is an Invited Qualified Respondent (or not).

Following the execution of the Participation Commitment by the three Invited Qualified Respondents. Respondents may ask for a report regarding its score by the person listed in the notice letter. This verbal report will explain the score obtained and, if necessary, state the reasons the Respondent was not chosen as one of the three highest-scoring Qualified Respondents. Respondents who were not deemed eligible or compliant will be provided with the reasons the Response was rejected will also be provided to the Respondent verbally.

The report will be limited to the results of the evaluation of the Response of the Respondent and will give no details on the content or results of the evaluation of the Responses of other Respondents. The confidentiality of the information pertaining to the other Respondents will be protected.



7. LEGAL FRAMEWORK

In carrying out the RSTC Project – Tramway Component, the Respondent, its Members, its Participants and the Key Individuals and, where applicable, all their subcontractors, agents or other representatives, must comply with (i) all applicable laws, and (ii) the directives, decisions, etc., of any governmental or judicial authority, or any authority recognized by agreement, as specified in more detail in the Contract.

Consequently, Respondents are invited to familiarize themselves with certain legislative documents that may apply to the RSTC Project – Tramway Component. Partial lists of relevant legislation in Quebec and Canada are set out in Sections 7.1 and 7.2 of this Request for Qualification.

7.1. RELEVANT PROVINCIAL LAWS (PARTIAL LIST)

- (a) *Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, SQ 2019, c. 15;
- (b) *Cities and Towns Act*, CQLR c. 19;
- (c) *Charter of Ville de Québec, National Capital of Québec*, CQLR c. C-11.5;
- (d) *Act respecting public transit authorities*, CQLR, c. S-30.01;
- (e) *Charter of the French Language*, CQLR c. C-11;
- (f) *Anti-corruption Act*, CQLR L-6.1;
- (g) *Lobbying Transparency and Ethics Act*, CQLR c. T-11.011
- (h) *Building Act*, CQLR c. B-1.1;
- (i) *Engineers Act*, CQLR I-9;
- (j) *Expropriation Act*, CQLR E-24;
- (k) *Watercourses Act*, CQLR c. R-13;
- (l) *Act respecting the Ministère des Transports*, CQLR M-28;
- (m) *Transport Act*, CQLR c. T-12;
- (n) *Act respecting roads*, CQLR c. V-9;
- (o) *Municipal Powers Act*, CQLR c. C-47.1;
- (p) *Act respecting land use planning and development*, CQLR c. A-19.1;
- (q) *Environment Quality Act*, CQLR c. Q-2;
- (r) *Cultural Heritage Act*, CQLR c. P-9.002; and
- (s) *Act respecting occupational health and safety*, CQLR c. S-2.1.

7.2. RELEVANT FEDERAL LAWS (PARTIAL LIST)

- (a) *Lobbying Act*, R.S.C., c. 44 (4th Supp.);
- (b) *Fisheries Act*, R.S.C. (1985), c. F-14; and
- (c) *Navigation Protection Act*, R.S.C. (1985), c. N-22.



8. GENERAL CONDITIONS

8.1. CHANGES TO A RESPONDENT'S COMPOSITION

The Respondent may not add, remove or replace any Member, Participant or Key Individual of a Respondent, or make any changes to the participation of any Member, Participant or Key Individual of the Respondent's team after filing its Response, until the identification of the Qualified Respondents in the Request for Qualification.

If, for exceptional reasons after the selection of the Qualified Respondents invited to take part in the Request for Proposals and before the execution of the Participation Commitment, an Invited Qualified Respondent wishes to add, delete or replace a Member, Participant or Key Individual or make a change to any interest of such Member, Participant or Key Individual, the Invited Qualified Respondent must submit these changes to the City, explaining the nature and reasons for this change.

Any proposed change is subject to the review and approval of the City, at its sole discretion and in light of the conditions and requirements herein and the requirements of the Request for Proposals. In the event that such a change was made in violation of the provisions of this section, the Invited Qualified Respondent could be disqualified.

The Request for Proposals and the Contract will specify the procedure for adding, removing, replacing or changing the participation of a Member, Participant or Key Individual. In particular, it will be specified that after the Contract is signed, any replacement of a Member, Participant or Key Individual, not having been previously approved by the City, may lead to penalties, and may be interpreted as a failure to comply in certain cases.

Notwithstanding all the other provisions in this Request for Qualification, if, during the Procurement Process, a Member or a Participant of a Respondent, of a Qualified Respondent or of an Invited Qualified Respondent, is involved in a transaction or a corporate transaction involving a Member or a Participant of another Respondent, of a Qualified Respondent or of an Invited Qualified Respondent, including a combination, a merger or an acquisition, the announcement, conclusion or approval by the relevant authorities of this transaction or corporate transaction during the Procurement Process does not constitute in itself a change in the composition of a Respondent within the meaning of Section 8.1 of this Request for Qualification, nor a breach of any provision of this Request for Qualification, including Sections 8.7 and 8.11 of this Request for Qualification, on the condition that the Collaborators of each of the Members and Participants involved continue to act, in the respective teams of the Respondents concerned, as physically and functionally separate entities, in accordance with this Request for Qualification and in compliance with the requirements and obligations provided therein, including those concerning communication with the City, conflicts of interest, eligibility and compliance requirements, Canadian content and collusion.

In order for the City to achieve and to ensure the physical and functional separation required under the circumstances stated in the previous paragraph, a Respondent of which one of the Members or Participants is involved in a transaction or corporate transaction under the previous paragraph, and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators, must adopt and document on a timely basis the appropriate confinement measures under the circumstances, which should minimally provide the following:

- (a) The Respondent and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators undertake not to communicate, disclose, share or give access, directly or indirectly,



Information to any Individual that is not involved in the preparation or presentation of the same Response or that is involved in the preparation or presentation of another Response;

- (b) The Respondent and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators undertake to ensure the physical protection of any document containing or referring to the Information by taking appropriate measures in similar circumstances to protect the confidentiality of the Information and, in particular, ensure that it cannot be accessed by any Individual that is not involved in the preparation or presentation of the same Response or that is involved in the preparation or presentation of another Response. Among other things, these measures should cover physical or electronic access and protection of these documents, their printing and the related conservation and destruction measures;
- (c) The Respondent and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators undertake not to hold discussions in places where the protection of Information is not ensured (including, in particular, common areas, bathrooms or public locations such as elevators);
- (d) Each Key Individual and Collaborator of the Respondent shall attest with its signature that it has reviewed the confinement measures and that it undertakes to comply with them;
- (e) Rules related to confinement measures are subject to training and regular reminders among all Individuals concerned, including all Key Individuals and all Collaborators of the Respondent;
- (f) When activities related to the Respondent's Response occur in different locations, a sufficient number of responsible Individuals shall be assigned to ensure that the confinement measures are applied and fulfilled and measures are taken to document the introduction and implementation of the confinement measures and their documentation and that this documentation is stored safely;
- (g) Confinement measures are subject to periodic review to adapt them to any change in circumstances and ensure that they remain fully effective in all circumstances.

8.2. PERSONS INELIGIBLE TO ACT ON BEHALF OF A RESPONDENT

The City retained the services of advisors and experts to support it in the implementation of the RSTC Project – Tramway Component, thereby rendering them ineligible to act on behalf of a Respondent, a Member or a Participant.

These advisors and experts are:

- (a) Financial and risk management advisor: KPMG;
- (b) Technical services advisors: Systra Canada and Tram-Innov (a group of engineers and architects made up of WSP, CIMA +, Hatch, St-Gelais Montminy and Daoust Lestage);
- (c) Legal advisor: Norton Rose Fulbright Canada;
- (d) Insurance advisor: A call for tenders will be launched shortly;
- (e) Process Auditor: A call for tenders will be launched shortly.

A Respondent, one of the Members, Participants of Key Individuals of a Respondent or the Parent



Company of one of the Members of a Respondent cannot use the services of a Person listed above or an Associate of this Person in the performance of tasks or mandates in connection with the RSTC Project – Tramway Component.

The City may modify the list of Ineligible Persons during the Request for Qualification process.

An Associate of such an Ineligible Person could nevertheless be eligible to become a Member of a Respondent or an advisor of a Respondent after having obtained the City's written consent. To obtain such consent, the Respondent must submit an application to the City by the Official Email Address. Once the City has received the Respondent's duly completed application for consent, the City will decide, in its sole discretion, with the support of the Legal Review Committee (as need be), whether there exists a real, perceived or potential conflict of interest and whether it is possible to manage, mitigate or adequately reduce the effect of such conflict. The Respondent will be notified of the City's decision in a letter of consent indicating the nature of the consent and the management, mitigation and reduction measures required as a condition of the consent. If an Associate of the Ineligible Person is deemed to be in a conflict of interest which cannot be managed, mitigated or reduced adequately, the City will add the affiliate to the list of Ineligible Persons by means of an addendum to the Request for Qualification.

8.3. ACCESS TO INFORMATION

To the extent permitted by Quebec law on access to information, particularly the *Act respecting Access to documents held by public bodies and the Protection of personal information* (CQLR, c A 2.1), the City will ensure the confidentiality of the information submitted as confidential by the Respondents in their respective Responses.

All Respondents, including its Members and Participants, agree and accept that the information contained in their Response will be disclosed, as provided by the consent in the Participation Commitment Form in Schedule 1.1 of this Request for Qualification, to the City's agents, representatives or experts, and to the members of their respective personnel, who may be called upon to assist them in the Request for Qualification process. Moreover, the City may, without the consent of the Respondent, the Member, the Participant or the Key Individual, disclose, if applicable, any information contained in the Response that access to information legislation allows or requires to be disclosed to a third party, without consent from the Respondent or one of its Members or Participants.

Furthermore, nothing in the Request for Qualification may or should be interpreted as limiting in any way the ability of the City, its agents, representatives, agents, experts or any member of their respective personnel from disclosing any information contained in the Response if required to do so by a court or public authority having the authority and competence to so decide.

In addition, each Person who submits a Response agrees to the disclosure of the following items of information in the event that the City wishes to do so:

- (a) Its name, whether or not it is an Invited Qualified Respondent;
- (b) If applicable, the fact that it is an Invited Qualified Respondent.

The previous paragraph, with required adaptations, also applies to each Member, Participant and Key Individual of a Respondent.

8.4. COMMUNICATION

The Respondent, its Members, Participants or Key Individuals must not communicate with any



representative of the City, except through the Official Email Address, regarding this Request for Qualification.

If a Respondent, its Members, Participants or Key Individuals or Persons related to them violate such an obligation, the City can, at its sole discretion, disqualify the Respondent.

8.5. CONFLICT OF INTEREST MANAGEMENT

Respondents and their Members, Participants, Key Individuals and their respective staff members or representatives agree to avoid any situation that places their personal interest in conflict with the interest of the City.

Should such a situation arise, the Respondent must immediately notify the City by way of the Official Email Address and the City may indicate, in its sole discretion, how to remedy said conflict of interest, or disqualify the Respondent.

The City will appoint a Legal Review Committee whose mandate will include making recommendations regarding conflict of interest issues that may be raised in the Request for Qualification and the Request for Proposals. Any decision made by the City further to a recommendation from the Legal Review Committee, whether made in response to an application for an advance decision or at the request of the City at any stage of the Request for Qualification and the Request for Proposals, is enforceable, but subject, at the request of any Respondent interested in the matter, to an appeal to a conflict of interest arbitrator to be identified for this purpose.

The procedures to be followed for conflicts of interest requests are outlined in Section 5.11 of this Request for Qualification.

8.6. COMPLAINT HANDLING PROCESS

Any complaints filed against the City in the context of this Request for Qualification will be handled fairly. To that end, the City has established a procedure for receiving and examining the complaints pursuant to Section 573.3.1.3 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c.19).

This procedure, detailed in a document entitled *Processus de gestion des plaintes de la Ville de Québec dans le cadre d'un processus d'adjudication ou d'attribution d'un contrat visé – 2019* (Quebec City's complaint management process as part of a public call for tenders or awarding of a contract – 2019), is available on the City's website.

To be admissible, the complaint must be sent electronically to the responsible person identified in this process. In the case of a complaint that is subject to section 573.3.1.4 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19) because it involves an ongoing public call for tenders, the complaint must be filed in the form determined by the *Autorité des marchés publics* pursuant to section 45 of the *Act respecting the Autorité des marchés publics* (CQLR c A-33.2.1).

8.7. EXCLUSIVITY

The Members, Participants and Key Individuals of a Respondent, as well as any of their Associates, must act exclusively on behalf of a Respondent and, as a result, cannot form part of the team of another Respondent submitting a Response to the Request for Qualification.



8.8. CANADIAN CONTENT

Section 5 of *An Act respect the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, SQ 2019, c 15 states the following:

"For the purposes of the Network project and despite any contrary provision, Ville de Québec must, in any contract for the acquisition of mass transit vehicles, impose on the supplier an obligation to contract 25 percent of the contract value in Canada. Ville de Québec may also include a provision requiring the supplier to have final assembly carried out in Canada.

For the purposes of this section, "mass transit vehicle", "contract value in Canada" and "final assembly" have the meanings assigned to them by Annex 19-4 of the Comprehensive Economic and Trade Agreement between Canada and the European Union and its Member States as it reads on 19 June 2019."

For that reason, The Request for Proposals documents shall include, in particular, 25% Canadian content requirement, including the final assembly of public transit vehicles acquired in connection with the Contract in Canada. In addition, the portion of the Contract related to the acquisition of the public transit vehicles shall be limited to Canadian and European suppliers under the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA).

The Request for Proposals documents will further specify the evaluation terms and conditions with respect to the Canadian content requirement.

8.9. LOBBYING AND POST-MANDATE OBLIGATIONS

Respondents and their Members, Participants and Key Individuals undertake to comply, and ensure that their respective staff members and representatives comply with the requirements regarding lobbying and post-mandate obligations set out in the *Lobbying Transparency and Ethics Act* (CQLR, c T-11.011), in the *Lobbying Act* (R.S.C. (1985), c 44 (4th Supp.)) as well as the implementing regulations of these acts and the City Contract Management By-law adopted under section 573.3.1.2 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19).

No member of the Quebec National Assembly, the City's Executive Committee, the City's Council or the Agglomeration Council is eligible for any share arising out of the Request for Qualification, the Request for Proposals or the Contract to be entered into, nor to any advantage attached thereto.

If a Respondent, one of its Members or Participants and their respective staff members or even one of their Key Individuals breaches the obligations regarding lobbying or post-mandate obligations for the purposes of the Request for Qualification or the Request for Proposals, the City may, at its sole discretion, disqualify the Respondent.

8.10. DISCLOSURE AND PUBLIC COMMENTS

It is forbidden for a Respondent, Member, Participant or Key Individual of a Respondent, to comment publicly, answer questions at a public forum, or take part in any promotional or advertising activities that mention the interest or participation of the Respondent in the Procurement Process, without the prior written consent of the City.



8.11. COLLUSION

Respondents must present their Responses without there having been any concerted action, discussion or comparison of information or agreement with any other Respondent, or any other staff member, representative or Member or Participant of a Respondent or with an Associate of any of the above. Each Respondent is responsible for ensuring that it participates in the Request for Qualification process honestly and without collusion or fraud. Should a situation of collusion arise, the City will disqualify the Respondent(s) involved.

8.12. RESPONDENTS' COSTS AND EXPENSES

Respondents are responsible for covering costs incurred in connection with the Request for Qualification. The City will not reimburse any costs.

8.13. THE CITY'S RIGHTS

The City has full authority to independently verify information concerning a Respondent and to obtain any additional information. The City reserves the right, and full authority, to change the dates, deadlines, limits and scope of the Contract, to reject any or all Responses, to cancel the Request for Qualification or the RSTC Project – Tramway Component, to launch a new Request for Qualification, to modify the Procurement Process or its terms and conditions, or to choose not to launch the Request for Proposals, without engaging its liability for any costs or damages incurred by any Respondent, including its Members, Participants and Key Individuals.

The City reserves the right, and full authority to allow the correction of any irregularity that it deems minor found in a Response and to carry out verifications and to request clarifications concerning any Response.

The City reserves the right to disqualify any Response which, in the opinion of and in the City's sole discretion, contains false or misleading information.

8.14. RESPONSIBILITY FOR ACCURACY OF INFORMATION

The City, as well as the organizations, companies and Persons mentioned in Sections 1.6 et 8.2 of this Request for Qualification decline all responsibility for and do not vouch for the accuracy, relevance or integrity of the information transmitted to a Respondent by a third Person or the City, if obtained outside the Request for Qualification process. Only the information contained in the documents listed below should be considered by the Persons interested in participating in this Request for Qualification:

- (a) This Request for Qualification document;
- (b) The addenda to this Request for Qualification document published on the SEAO, as applicable;
- (c) The information sent by the Official Email Address in response to requests for information, if any.

8.15. FRANCIZATION CERTIFICATE

At the time of the Financial Close, if the Preferred Proponent is subject to sections 135 to 154 of the *Charter of the French Language* (CQLR c C-11), it will represent and warrant that it has provided the *Office québécois de la langue française*, within the prescribed time, with an analysis of its language



situation, that it has obtained an attestation of implementation of a francization program and francization certificate, and that its name does not appear on the list of enterprises that have not complied with the francization process published on the website of the *Office québécois de la langue française*. The Preferred Proponent will agree to provide the City, upon request, with a copy of any relevant document to this effect.

8.16. OFFICIAL LANGUAGE

All the documents in the Request for Qualification and the Request for Proposals will be issued exclusively in French.

Under the *Charter of the French Language*, (CQLR c C-11), contracts entered into by the City must be drafted in French, the official language. In addition, any communication or any notice arising out of the exercise of a right or obligation under the Contract must be made in writing and in French.

8.17. ELECTRONIC DOCUMENT MANAGEMENT SYSTEM

The City has acquired an electronic document management tool for the BPRSTC account. The BPRSTC began implementing the Aconex platform and said platform will be used for the Request for Proposals and during the implementation of the RSTC Project – Tramway Component. Proponents and the Private Partner shall use this electronic document management system.



SCHEDULE 1 – STANDARD LETTERS AND FORMS

The Response submitted must start with an introductory cover letter (no more than three (3) pages) to the Response, signed by the Respondent's Representative and each of the Members and Participants, confirming that they are submitting their Response. The following documents must be enclosed with the introductory letter:

- (a) Schedule 1.1 "Participation Commitment Form" duly completed and signed by the Respondent's Representative and each of the Members, Participants and Key Individuals;
- (b) The resolution or a certified true excerpt of the resolution or another document indicating that the Respondent's Representative is authorized to sign the Response on behalf of the Respondent and its Members and Participants.
- (c) The resolution or a certified true excerpt of the resolution or another document indicating that the Respondent's Representative and each of its Members and Participants is authorized to sign the Participation Commitment Form set out in Schedule 1.1 of this Request for Qualification;
- (d) Schedule 1.2 "Lobbying Activities Declaration Form" duly completed and signed by the Respondent's Representative, if applicable, and by each of the Members and Participants;
- (e) The resolution or a certified true excerpt of the resolution or another document indicating that the Respondent's Representative, if applicable, and each of its Members and Participants is authorized to sign the "Lobbying Activities Declaration Form" provided in Schedule 1.2 of this Request for Qualification.

The Respondent must only include in its Response the information relating to its organization and its Members, Participants and Key Individuals. Only the information relating to the Respondent and its Members, Participants and Key Individuals who have signed the Participation Commitment Form included in Schedule 1.1 of this Request for Qualification will be considered.

Only the information contained in the Response, supplemented by the clarifications submitted by the Respondent at the request of the City and information in the possession of the City following its own inquiries, and obtaining of additional information, will be considered in evaluating the Response.



SCHEDULE 1.1 – PARTICIPATION COMMITMENT FORM

This Participation Commitment Form must be completed by the Respondent and each of its Members, Participants and Key Individuals. It is an integral part of the Response and must be enclosed with the introductory letter. For the purposes of this Participation Commitment Form, the Respondent and each of its Members, Participants and Key Individuals is an “Interested Party” and the defined terms used in the form have the meaning given in the Request for Qualification.

ADDRESSEE: Quebec City

The undersigned declares that it is an Interested Party or has power and authority to sign this Participation Commitment Form on behalf of the Interested Party in question. The Interested Party agrees to act, as **[the Respondent, Member, Participant, or Key Individual of the Respondent]**, as the case may be.

The Interested Party hereby:

- A. recognizes that it has received, read, examined and understood the document entitled “Request for Qualification for the design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component” and all documents relating thereto (including any addendum issued), as well as all the terms and conditions set out in the document, including all the schedules it contains, and all the other information made available by the City or its representatives in connection with the Request for Qualification;
- B. recognizes that the City and its staff members, agents, advisors and representatives may verify any information that is contained in the Response and conduct a background investigation in respect of the Interested Party, including checks on the Interested Party’s credit and solvency record, criminal record, litigation or proceedings for bankruptcy or insolvency, tax status and compliance with all applicable tax legislation;
- C. agrees to be bound by all the terms and conditions of this Request for Qualification and to abide by them;
- D. consents to the use and collection of confidential or personal information pertaining to the Interested Party by the City, its staff members, agents, advisors and representatives, for the purpose of assessing the Response that is attached to this Participation Commitment Form, and to the communication of such information to the Persons who are responsible for evaluating the Response, and to the public disclosure of such information in accordance with the provisions of this Request for Qualification and what may be required or permitted by the Act respecting *Access to documents held by public bodies and the Protection of personal information* (CQLR c A-2.1);
- E. also acknowledges that the City may communicate the information contained in the Response to the respective agents, representatives, staff members and advisors who assist the City in connection with the Procurement Process;
- F. acknowledges and agrees that a Process Auditor will ensure that the Request for Qualification process is equitable, transparent and impartial and that the information contained in the Response may be communicated to the Process Auditor or to one of the Process Auditor’s employees, representatives or advisors as part of that process to allow the performance of the Process Auditor’s duties;



- G. acknowledges and agrees that a Legal Review Committee will examine any situations that give rise to or could give rise to a conflict of interest or an unwarranted advantage and will render a decision. The decision of the Legal Review Committee pertaining to a real or apparent, existing or apprehended conflict of interest or an unwarranted advantage in response to a request by the City or a Respondent could be subject to an appeal by a conflict of interest arbitrator to be identified for this purpose. It will be binding upon the Person who requested the decision and all parties, including the Respondents, the Proponents, the Members, the Parent Company of each of the Members or the Participants, the Key Individuals and the City;
- H. consents to the communication of its personal information to the various provincial organizations mentioned in the Request for Qualification, for the purposes for which those organizations request the information and that are described above. This information is, without limitation: its name, whether or not the Response of the Respondent to which the Interested Party belongs is qualified and, where applicable, the fact that the Response has been qualified;
- I. undertakes to comply, and ensure that their respective staff members and representatives comply with the requirements regarding lobbying and post-mandate obligations set out in the *Lobbying Transparency and Ethics Act* (CQLR c T-11.011), the *Lobbying Act* (R.S.C. (1985), c 44 (4th Supp.)) as well as the implementing regulations of these acts and the City Contract Management By-law adopted under section 573.3.1.2 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19). No member of the Quebec National Assembly, the City's Executive Committee, the City's Council or the Agglomeration Council is eligible for any share arising out of the Request for Qualification, the Request for Proposals or the Contract to be entered into, nor to any advantage attached thereto. The Interested Party understands that if it, a Respondent, one of its Members or Participants and their staff members or respective representatives or even one of their Key Individuals breaches lobbying obligations or post-mandate obligations for purposes of the Request for Qualification, the City may, at its sole discretion, disqualify the Respondent;
- J. acknowledges that it may not disclose any information (which includes, without limiting the scope of the foregoing, issuing a press release or making any other public announcement) pertaining to the RSTC Project - Tramway Component, its Response or the Procurement Process to any Person, with the exception of the Persons who are identified in its Response or who took part in its development, without the prior written consent of the City;
- K. agrees to be bound by and subject to the City's decision with respect to determining whether it:
 - (a) has met the evaluation criteria specified in the Request for Qualification
 - (b) is considered by the City as a Qualified Respondent;
 - (c) will be invited to take part in the Request for Proposals; and
 - (d) is disqualified because of a failure to comply with any of the terms and conditions set out in the Request for Qualification;
- L. confirms that every Key Individual will be available for the RSTC Project - Tramway Component (confirmation by the Key Individual personally; by each Member and Participant on behalf of Key Individuals in their respective employment; and by the Respondent on behalf of Key Individuals not employed by either a Member or a Participant);
- M. confirms that he, she or it is not an Associate or otherwise connected to a Respondent other than the Respondent identified in the signatory block of this Participation Commitment form, except following a transaction or a corporate transaction covered in Section 8.1 of this Request for



Qualification and in accordance with the provisions thereof;

- N. confirms that he, she or it is not in a real or apparent, existing or apprehended conflict of interest and does not enjoy an unwarranted advantage with respect to the City for the purposes of this Response; and
- O. declares that he, she or it does not have or has not had in its possession confidential information (other than information provided by the City) in connection with the RSTC Project - Tramway Component or the Procurement Process.

This Participation Commitment Form and the related obligations are governed by the laws in force in the province of Quebec. Any Interested Party binding itself pursuant to this Participation Commitment Form submits irrevocably to the jurisdiction of the courts of the province of Quebec.

Information	Answers
Name of Respondent:	
The undersigned is: (check box)	☐ a. a duly authorized representative of the Respondent
	☐ b. a duly authorized representative of a Member of the Respondent
	☐ c. a duly authorized representative of a Participant of the Respondent
	☐ d. a Key Individual or his or her duly authorized representative
Name of the Interested Party:	
Mailing address:	
Telephone number:	
Email address:	
Name of authorized representative, if applicable:	
Title:	
Signature:	
Date and Place of signature:	



SCHEDULE 1.2 – LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM

The Respondent and each of its Members and Participants (as the case may be) must complete this Lobbying Activities Declaration Form. It is an integral part of a Response and must be attached to the introductory letter. For purposes of this Lobbying Activities Declaration Form, the Respondent and each of its Members and Participants is an "Interested Party" and the defined terms that are used therein have the meaning given to them in the Request for Qualification.

Name of Respondent, Member or Participant: _____

Name of Representative: _____

I, the undersigned, _____
(Name and Title of the Authorized Respondent's Representative, Member or Participant)

By submitting to the City the attached Response to the Request for Qualification, file n° 73224, launched by the City, attest that the declarations below are true and complete in all respects on behalf of:

(Name of the Respondent, Member, Participant)

(hereinafter called the "Declarant")

DECLARATION

1. I have read and I understand the content of this declaration;
2. I am authorized by the Declarant to sign this declaration and to submit, on its behalf, this declaration;
3. I declare that no one has conducted on behalf of the Declarant, in their capacity as a corporate lobbyist, organization lobbyist or consulting lobbyist, lobbying activities within the meaning of the *Lobbying Transparency and Ethics Act* (CQLR c T-11.011) and any notice issued by the Quebec Commissioner of Lobbying*, prior to this declaration related to this Request for Qualification, unless the following box is checked:

Regarding this Request for Qualification, lobbying activities, within the meaning of the *Lobbying Transparency and Ethics Act* and any notice issued by the Quebec Commissioner of Lobbying*, have been conducted on behalf of the Declarant and they have been in compliance with this Act, notice and *Code of Conduct for Lobbyists** (CQLR, c T-11.011, r.2).

Names of individuals having engaged in lobbying activities

(add lines as needed):

4. I acknowledge that, if the City has reasonable grounds to believe that there have been communications not in compliance with the *Lobbying Transparency and Ethics Act* and the *Code of Conduct for Lobbyists** that were intended to influence the qualification and invitation for the second step in the Procurement



Process, a copy of this declaration could be sent to the Quebec Commissioner of Lobbying* by the City and such a situation could lead to the rejection of the Response or, if necessary, to the rejection of its Proposal or termination of the Contract as a result.

And I have signed, _____
(Signature) (Print Name) (Date)

* The Act, the Code and the notices issued by the Quebec Commissioner of Lobbying are available at this address:

www.commissairelobby.qc.ca



SCHEDULE 1.3 – INSURANCE COVERAGE – INSURANCE BROKER CONFIRMATION LETTER

[Heading of Insurance Broker]

[Date]

Quebec City

Re: Request for Qualification – Design, build, financing and maintenance Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component (the “RSTC Project – Tramway Component”)

Respondent: **[Name of Respondent]** (the “Respondent”)

[Name of the insurance broker] (“**Name**”) is pleased to provide this confirmation letter.

We confirm having been retained by the Respondent to act as insurance brokers to obtain and provide, should the Respondent be selected as the Preferred Proponent at the end of the Procurement Process, the insurance required during the Work period and the Maintenance period of the RSTC Project – Tramway Component.

We have reviewed the Request for Qualification of the RSTC Project – Tramway Component and the minimum insurance requirements stipulated therein. We hereby confirm that we can obtain insurance coverage that is equal to or greater than the minimum insurance requirements, as more fully described in Section 3 of this Request for Qualification, for its protection and that of the City and its representatives, employees, agents, experts and advisors, successors and assigns.

As at the date of this letter, we are not aware of any existing claims, obstacles or other circumstances specific to the Respondent, Members, Participants or Key Individuals that make up its team, that would prevent the Respondent from obtaining an insurance program that includes the minimum requirements and takes into consideration the risks associated with a project of the nature and scope of the RSTC Project – Tramway Component.

Yours truly,

[Name of Authorized Signatory]

[Name of the insurance broker’s authorized signatory]

[Title]



SCHEDULE 1.4 – BOND – CONFIRMATION LETTERS FROM INSURERS AND FINANCIAL INSTITUTIONS

[Heading of Insurer]

[Date]

Quebec City

Re: Request for Qualification – Design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component (the “RSTC Project – Tramway Component”)

Respondent: [Name of Respondent] (the “Respondent”)

[Name of Insurer] (“**Name**”) is pleased to provide this letter of confirmation.

We confirm having been retained by the Respondent to act as insurers to provide, should the Respondent be selected as the Preferred Proponent at the end of the Procurement Process, the bonds required during the Work period and the Maintenance period of the RSTC Project – Tramway Component.

We have reviewed the Request for Qualification of the RSTC Project – Tramway Component and the minimum insurance requirements stipulated therein. We hereby confirm that we can obtain bonds equal to or greater than the minimum requirements, as more fully described in Section 3 of this Request for Qualification.

As at the date of this letter, we are not aware of any existing claims, obstacles or other circumstances specific to the Respondent, Members, Participants or Key Individuals that make up its team, that would prevent us from providing bonds in accordance with the minimum Guarantee requirements.

Yours truly,

[Name of Authorized Signatory]

[Name of the insurer’s authorized signatory]

[Title]



[Heading of Financial Institution]

[Date]

Quebec City

Re: Request for Qualification – Design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component (the “RSTC Project – Tramway Component”)

Respondent : **[Name of Respondent]** (the “Respondent”)

[Name of the Financial Institution] (“**Name**”) is pleased to provide this letter of confirmation.

We confirm having been retained by the Respondent to act as a Financial Institution to provide, should the Respondent be selected as the Preferred Proponent at the end of the Procurement Process, the letters of credit required during the Work period and the Maintenance period of the RSTC Project – Tramway Component.

We have reviewed the Request for Qualification of the RSTC Project – Tramway Component and the minimum Guarantee requirements stipulated therein. We hereby confirm that we can produce letters of credit equal to or greater than the minimum requirements, as more fully described in Section 3 of this Request for Qualification,

As at the date of this letter, we are not aware of any existing claims, obstacle or other circumstances specific to the Respondent, Members, Participants or Key Individuals that make up its team, that would prevent us from producing the letters of credit in accordance with the minimum Guarantee requirements.

Yours truly,

[Name of Authorized Signatory]

[Name of the insurer’s authorized signatory]

[Title]

SCHEDULE 1.5 – REQUEST FOR CLARIFICATION FORM

Request number:	
Name of Respondent:	
Name of representative:	
Date of request:	
Confidential request:	Yes ☐ No ☐

Source of the request (indicate title, sections and dates, if any)	
Document:	
Other:	

Request (one request per form)



SCHEDULE 2 – EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS

Before evaluating a Response, the City must ensure that the Response meets the eligibility and compliance requirements set out in Sections 5 and 6 of this Request for Qualification. Only Responses that are deemed compliant and eligible will be evaluated.

Analysis and evaluation of all Responses deemed compliant and eligible will be based on the evaluation criteria and weighting presented in Table 7.

Table 7 - Evaluation criteria for the Request for Qualification and weighting

EVALUATION CRITERIA	Weighting %
1. Composition of the Respondent	20%
2. Skills in design and build of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures	20%
3. Skills in design, manufacture, installation, testing and commissioning of Tramway systems and Operating systems	20%
4. Maintenance skills	20%
5. Financial capability and financing skills	20%
Total	100%

To obtain a score for each of these evaluation criteria, the Respondent is invited to clearly present the elements sought and assets in the documents required for each criterion. A summary of the required documents, including the maximum number of pages for each document is indicated in Section 5.7 of this Request for Qualification.

1. PROJECT FILES

The project files required in the following sections must be presented on a maximum of five (5) pages each, must contain the information requested in the template provided in Schedule 3 of this Request for Qualification and follow this template.

The Respondent must present projects that are under construction or that have been completed within the last fifteen (15) years and whose complexity is similar to the RSTC Project – Tramway Component. To be eligible, one or several Members or Participants must have been involved in the project presented and must have assumed responsibilities similar to those expected in connection with the RSTC Project – Tramway Component.

The City agrees that the project was completed by an Associate of a Member or Participant. In this case, the Respondent must clearly indicate how the expertise was or will be transferred to the Respondent, its Members or Participants.

Mass transit projects, electric traction power railway projects and projects with strong urban integration are considered sought-after elements.



The Respondent may choose to present a project for more than one criterion if it deems it to be relevant. In this case, the Respondent will need to submit the project file in the relevant envelope while respecting the requirements set out in Section 5.7 of this Request for Qualification.

2. RESUMÉS OF KEY INDIVIDUALS

The resumés required in the following sections must not exceed three (3) pages and must respect the template provided in Schedule 4 of this Request for Qualification.



SCHEDULE 2.1 – COMPOSITION OF RESPONDENT

The objective of this criterion is to evaluate:

- (a) The proposed team structure and operation;
- (b) The experience and skills of the Project Manager and Quality Manager;
- (c) The ability of the Respondent and its Members and Participants to assume the allocated risks;
- (d) The Respondent's ability to optimize the integration of components of the Transport System.

REQUIRED DOCUMENTS

1. A text of a maximum length of twelve (12) pages presenting the composition of the Respondent, the sought-after elements and the assets;
2. An organizational chart presenting the hierarchical structure of the Respondent, including Key Individuals and Respondent's governance framework. The organizational chart must be presented on one page and, exceptionally, the City accepts that this document is presented in 11" x 17" or A3 format;
3. The resumés of the Project Manager and of the Quality Manager;
4. A maximum of ten (10) relevant projects showing the sought-after elements and the assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

1. The Respondent presents all its Members and Participants. It must present their percentage of participation of its Members in the RSTC Project – Tramway Component and the applicable governance framework;
2. The Respondent presents its organizational chart, including its Key Individuals and explains its team's shared roles and responsibilities during the Work;
3. The Respondent explains how these roles and responsibilities will evolve during the Maintenance;
4. The Respondent, including its Members, Participants and Key Individuals, will show through its past achievements (project files and resumés) that it has the following expertise:
 - (a) Design and build of civil infrastructures;
 - (b) Design and build of public transit rail infrastructures;
 - (c) Design, manufacture, installation, testing and operation of rail vehicles and other components of the tramway systems;
 - (d) Acquisition, implementation and commissioning of public transit operating systems;
 - (e) Maintenance of rail vehicles, tramway systems and public transit rail infrastructures;
 - (f) Integration of operating systems, tramway systems and public transit rail infrastructures;
 - (g) Project financing;
 - (h) Project management;
 - (i) Quality management;
 - (j) Planning, scheduling, coordination, follow-up, schedule control and management for a design and build project;
 - (k) Implementation of an approach to manage reliability, availability, maintainability and safety.
5. The Respondent presents (text, project files and resumés) its approach regarding the integration of



- the Transport System and explains how this responsibility is assigned in its team;
6. The intended sharing of roles and responsibilities between Members and Participants for the project is clearly presented and these Members and Participants have the expertise and resources required to execute their roles and responsibilities;
 7. The intended sharing of the main risks between Members and Participants is clearly established and the Members and Participants are able to assume the risks allocated to them;
 8. The Project Manager has the skill and experience required to perform its duties and has demonstrated this as follows:
 - (a) Experience as project manager of at least one project of comparable complexity; or
 - (b) At least five (5) years experience as a senior executive in an organization that has carried out major infrastructure projects;
 9. The Quality Manager has the skills and experience required to perform its duties and has demonstrated this as follows: experience as Quality Manager for a project of comparable complexity;
 10. The Respondent confirms the ability to carry out the project in French.

ASSETS

1. The Respondent explains its decision-making process between its Members or Participants;
2. The Project Manager assumed similar functions on more than one project.



SCHEDULE 2.2 – MUNICIPAL INFRASTRUCTURES AND TRANSPORT INFRASTRUCTURES DESIGN AND BUILD SKILLS

The purpose of this criterion is to evaluate:

- (a) The organization of the design team and its operating procedures;
- (b) The organization of the construction team and its operating procedures;
- (c) The Members' and Participants' skill;
- (d) The experience and skill of the Design Manager – Engineering of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures, the Design Manager – Architecture of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures and the Construction Manager of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures;
- (e) The Respondent's capacity to optimize the design in order to minimize operating costs and maintenance.

REQUIRED DOCUMENTS

- 1. A text of a maximum length of twelve (12) pages presenting the organization and operating procedures of the design and construction teams. In addition, the Respondent must present the relevant information allowing evaluators to assess the sought-after elements and assets. The Respondent must explain how the maintenance specialists will be involved in the design and construction.
- 2. The resumés of the following Key Individuals:
 - (a) Design Manager – Engineering of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures;
 - (b) Design Manager – Architecture of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures;
 - (c) Construction Manager of Municipal Infrastructures and Transport Systems.
- 3. A maximum of eight (8) relevant projects to assess the sought-after elements and assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

- 1. Expertise in design and build – engineering and architecture:
 - (a) Municipal Infrastructures;
 - (b) Public transit rail infrastructure with an urban integration similar to that of the RSTC Project – Tramway Component;
 - (c) Stations, terminals and intermodal hubs;
 - (d) Tunnel and underground structures;
 - (e) Buildings;
 - (f) Maintenance and Storage Facilities;
 - (g) Civil engineering structures;
 - (h) Development of urban planning principles for infrastructures over a dozen kilometers or more combining elements of continuity and sector-based customization.



2. Skill in the design and conception of public transit rail infrastructures intended to be operated and built in a northern climate similar to that of Quebec;
3. Skill in optimizing the design in order to minimize operating and maintenance Costs;
4. Skill in managing risks similar to those of the RSTC Project – Tramway Component, including the risks associated with underground infrastructures;
5. Skill and experience of Key Individuals: has performed similar functions in a project of similar complexity;
6. Skill to put in place means and measures to maintain traffic flow during construction.

ASSETS

1. Expertise in the design and construction of a tramway;
2. Experience in the design and construction with a BIM approach;
3. Present lessons learned from a project of a similar complexity and indicate how they will be leveraged in the RSTC Project – Tramway Component;
4. Present examples of innovation by its Members or Participants.



SCHEDULE 2.3 – SKILLS IN DESIGN, MANUFACTURING, INSTALLATION, TESTING AND OPERATION OF TRAMWAY SYSTEMS AND OPERATING SYSTEMS

The purpose of this criterion is to evaluate:

- (a) The organization of the team responsible for the design, manufacture, installation, testing and operation of the Tramway Systems and Operating Systems and its operating procedures;
- (b) The skill of the Members and Participants;
- (c) The experience and skill of the Manager responsible for the design, manufacture, installation, testing and operation of the Tramway Systems.

REQUIRED DOCUMENTS

- 1. A text of a maximum length of twelve (12) pages presenting the organization of the design and build teams and the operating procedures. In addition, the Respondent must present the information allowing evaluators to assess the sought-after elements and assets;
- 2. The resumé of the Manager responsible for the design, manufacture, installation, testing and commissioning of the Tramway Systems;
- 3. A maximum of five (5) projects that show the sought-after elements and assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

- 1. To be able to provide a commercially proven electric rail tramway model, i.e., that has been used by an operator in connection with public transit activities for at least three (3) years;
- 2. Expertise in the design, manufacture and installation of railway systems:
 - (a) Electric railway rolling stock;
 - (b) Specialized vehicles for maintenance, particularly snow-clearing machines;
 - (c) Power supply system and overhead contact system;
 - (d) Railway signalling system and road traffic signalling;
 - (e) Railway systems intended to be operated in northern climates similar to those in Quebec.
- 3. Expertise in design, parameterization and installation of operating systems:
 - (a) Telecommunication systems;
 - (b) Security systems, particularly CCTV, access control system and intruder detection system;
 - (c) Telephone/interphone system;
 - (d) Public address system.
- 4. Expertise in integration, testing and operation of railway systems and operating systems;
- 5. Skill in railway system optimization in order to minimize Operating and Maintenance Costs;
- 6. Skill in managing risks similar to those of the RSTC Project – Tramway Component;
- 7. Experience and skill of the Manager of design, manufacture, installation, testing and operation of tramway systems: has performed similar functions in a project of similar complexity.



ASSETS

1. Present lessons learned from a project of similar complexity and indicate how they will be leveraged in the RSTC Project – Tramway Component;
2. Present examples of innovations by its Members and Participants.



SCHEDULE 2.4 – MAINTENANCE SKILLS

The purposed of this criterion is to evaluate:

- (a) The organization of the Maintenance Team and its operating procedures;
- (b) The skill of the Members or Participants;
- (c) The experience and skill of the Maintenance Manager.

REQUIRED DOCUMENTS

1. A text of a maximum length of twelve (12) pages to present the organization of the Maintenance team and its operating procedures. In addition, the Respondent must present information allowing evaluators to assess the sought-after elements and assets;
2. The resumé of the Maintenance Manager;
3. A maximum of five (5) projects that show the sought-after elements and assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

1. Expertise in the maintenance of a transport system:
 - (a) Railway systems;
 - (b) Public transit rail infrastructures;
 - (c) Operating systems, including the systems and tools required for maintenance;
 - (d) A transport system operated in northern climates similar to those in Québec City;
2. Ability to benefit from a network of skills with respect to the maintenance of a transport system:
 - (a) Purchasing power for parts and equipment;
 - (b) Effective distribution network;
 - (c) Access to a pool of expert resources, as needed;
 - (d) Structure that ensures development of maintenance systems, operating systems and equipment;
3. Skill in optimizing transport systems in order to minimize Maintenance and Operating Costs;
4. Skill to implement a continuous improvement approach and a total quality approach;
5. Skill in managing risks similar to those contemplated by the RSTC Project – Tramway Component;
6. Management approach with respect to an obsolete asset rehabilitation and management program;
7. Approach for developing and maintaining human resources skills;
8. Experience and skill of the Maintenance Manager: has performed similar functions.

ASSETS

1. Expertise in tramway maintenance;
2. Present lessons learned from a project of a similar complexity and indicate how they will be leveraged in the RSTC Project – Tramway Component;
3. Present examples of innovation by its Members or Participants.



SCHEDULE 2.5 – FINANCIAL CAPABILITY AND FINANCIAL EXPERTISE

The purpose of this criterion is to evaluate:

- (a) The Respondent's financial strength through its Members and Participants;
- (b) The skill of its Members or Participants in project financing;
- (c) The experience and skill of the Financial Manager;
- (d) The ability to provide the necessary Guarantees as set out in Section 3 of this Request for Qualification.

REQUIRED DOCUMENTS

- 1. A text of a maximum length of five (5) pages presenting the organization of the financing team and its operating procedures. In addition, the Respondent must present the information allowing the evaluators to assess the sought-after elements and assets;
- 2. The Financing Manager's resumé;

The Respondent must provide for each Member and each Participant:

- 3. The audited annual financial statements for the last three (3) fiscal years. If a Participant, who is not a Member, is not able to provide its audited annual financial statements, the City reserves the right to accept the annual financial statements prepared by an independent chartered accountant such as "engagement reports" or the equivalent;
- 4. Where applicable, the annual reports for the last three (3) fiscal years, including management's discussion and analysis if any, or other comparable information if the annual reports or the management's discussion and analysis are not available;
- 5. A confirmation of the absence of all undisclosed material financial liabilities in the information already provided (provide all off-balance sheet financial liabilities), signed by the financing manager or the controller of the Relevant Person or by a manager, an officer or an employee of the Person, who is authorized to sign such a confirmation;
- 6. A confirmation of the absence of any undisclosed material negative change in the information already provided, signed by the manager or the controller of the Relevant Person, or by a manager, a representative or an employee of that Person, who is authorized to sign such a confirmation;
- 7. For Persons who have debt which is rated by a credit rating firm, a copy of the most recent credit rating report (including credit warnings produced since the publication of this report) from each rating agency that rates the debt of the Relevant Person, or a confirmation of the absence of this type of information;
- 8. A confirmation of the estimated level of the equity share in the project, as a percentage, for each Member, and the estimated maximum limit of this equity share, in dollars, for each Member, if applicable;
- 9. A description of the cash, short-term investments, credit margins or other cash available;



The Respondent must provide for the Respondent only:

10. A letter from an insurer or insurance broker confirming the Respondent's ability to obtain insurance coverage in the amount set out in Section 3 of this Request for Qualification, in the form prescribed in Schedule 1.3 of this Request for Qualification. This letter may be provided by one or more Members or Participants as long as the obligation is met collectively;
11. A letter from a Financial Institution confirming the Respondent's ability to obtain and provide the Guarantees (letters of credit and bonds) for the amounts stipulated in Section 3 of this Request for Qualification, in the form prescribed in Schedule 1.4 of this Request for Qualification. This letter may be provided by one or more Members or Participants as long as the obligation is met collectively.

All required financial documentation that accompanies the Response must be correctly identified on behalf of the Respondent, the Member or the Participant, as the case may be.

The City undertakes to treat the content of the documents provided in connection with this Request for Qualification strictly confidentially to the extent that they are not public and they are provided to it marked "confidential". The City undertakes to disclose the content of these documents solely to the members of the Selection Committee or the subcommittee concerned required to consult them for purposes of evaluating the Response.

The Respondent, any Member or Participant may, if applicable, for purposes of demonstrating its financial strength, present the above documents required from its Parent Company or from any other Associate, to the extent that this documentation is accompanied by a letter signed by an authorized representative of the Parent Company or other Associate confirming that it is undertaking to guarantee all financial liabilities of the Respondent, the Member or the Participant on behalf of which it is filing this financial information.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

1. Expertise in project financing using the DBF, DBFM, DBFOM method or a similar method that includes a financing component;
2. Experience and skill of the Financing Manager:
 - (a) Has performed the functions of Financing Manager in a project of similar complexity; or
 - (b) Has represented a financial institution that has financed a project of similar complexity;
3. Show that the Respondent has the necessary financial capability to carry out the financing of the RSTC Project – Tramway Component set out in the Request for Qualification by emphasizing, for the Respondent and for each of its Members and Participants, that they have, for the last three (3) financial years preceeding the Response filing deadline, a healthy and robust balance sheet. The elements evaluated include, in particular:
 - (a) Debt-to-equity ratio;
 - (b) Cash flows from operations;
 - (c) Debt service coverage ratio;



4. In the event of negative credit reports or information casting doubt on the financial capability of the Respondent, its Members or Participants, measures put in place to remedy the situation must be presented in the form of a letter signed by the Vice-President, Finance (or equivalent position) of the company concerned;
5. The Respondent must show that itself, its Members and Participants have, combined, the cash, short-term investments or borrowing capacity in an amount which is sufficient to carry out the RSTC Project – Tramway Component set out this Request for Qualification. The cash or short-term investments or the ability to draw on authorized borrowing must be available (that is, over and above what is required for the day-to-day operations);
6. The balance sheet of the Respondent, each Member or Participant will be evaluated according to its financial stake in the RSTC Project – Tramway Component.



SCHEDULE 3 – PROJECT FILE

Instructions for Respondents:

Each section of this form may have the length that you deem appropriate. However, each Project File should not exceed five (5) pages.

Present one File per project.

NAME OF RESPONDENT:

1. PROJECT IDENTIFICATION	
Name of project:	City / Country:
Name of client:	City / Country:
Year of completion:	
Name two individuals employed by the client during the completion of the project presented:	
1 Name:	Title
Full current address:	
Telephone 1:	Email:
2 Name:	Title:
Full current address:	
Telephone:	Email:

2. PROJECT DESCRIPTION

- Summary description of the project including the execution mode (general contractor, management, DB, DBF, DBFM, DBFOM, etc.);
- Describe the nature of the work, its complexity, particulars and constraints.

3. ROLE AND RESPONSIBILITY AND WORK ORGANIZATION OF THE MEMBER OR PARTICIPANT

- Name of the Member or Participant (or their Associate) who participated in the project as well as a description of their respective role and responsibilities;
- In the case in which the Member or Participant holds or held a financial interest in the project's company, indicate



its percentage of participation;

- Indicate the value of the work performed or being performed;
- Identify all professional or technical disciplines involved, the number of resources involved and the effort in total work hours for the work performed by the Member or Participant;
- Describe the expertise acquired or demonstrated, the main risks being managed, the innovations, the approach to the work and the lessons learned;
- Described the similarities with the RSTC Project – Tramway Component;
- In the case of a project completed by an Associate, the Respondent must clearly indicate the relationship with the Member or Participant and how the expertise was or will be transferred to the Respondent;
- Present any other information deemed relevant and shown through concrete examples, in order to highlight the experience and expertise acquired by the Member or Participant in order to allow for the Member's or Participant's proficiency and performance in connection with the presented project to be evaluated ;
- If the project was completed alternatively, present an organizational chart showing the organizational structure of the various segments of the project (design, build, financing, etc.)
- Provide four (4) pictures illustrating the scope of the project in an attachment.

4. OTHER

- The planned schedule with the dates of key steps (signature of the contract, end of construction work, end of contract, etc.) and the actual schedule of the project according to the progress to date, with justification for any differences.

- The expected capital cost, the final cost (for completed projects) and the justification for any differences.

Encl.: - A maximum of four (4) pictures showing the physical scale of the project;
 - An organizational chart illustrating the project's organizational structure.



SCHEDULE 4 – RESUMÉ

Each section of this form may have the length that you deem appropriate. However, each resumé should not exceed three (3) pages.

Identification

Name:

.....

Profession:

.....

Member or Participant:

.....

Summary of relevant career and professional experience

- Relevant experience to meet the requirements of the Key Individual;
- Other relevant experience and positions held.

.....

Professional training, additional training and development

.....

Language(s) spoken and written

.....



SCHEDULE 5 – DESCRIPTION OF TECHNICAL SPECIFICATIONS

1. BACKGROUND

The purpose of this Schedule 5 is to provide additional information regarding technical elements retained or anticipated for this stage of BPRSTC's preliminary design studies. It contains the main set of guidelines for creating the team the Private Partner will need to execute its mandate for designing, building and maintenance of the RSTC Project – Tramway Component. It also identifies the elements that will be subject to prescriptive or performance specifications.

To make this Schedule 5 easier to read, the following table lists the technical abbreviations:

MSF	Maintenance and Storage Facility
SCADA	Supervisory Control and Data Acquisition
OCS	Overhead contact system
OCC	Operation Control Centre
LCC	Local Control Centre
UTN	Urban technical networks
OCPIS	Operations Control & Real Time Passenger Information

Generally speaking and without limitation, the main operational and technical objectives for delivering a network that Quebec City citizens will find attractive are listed below:

- (a) Ensuring urban safety in terms of accessibility, a feeling of safety and resilience; ensuring that the Transport System offers a high quality service in terms of reliability, frequency, speed and fluidity;
- (b) Ensuring the Transport System's seamless urban integration into the municipal right of way by using quality contemporary architecture, creating convivial and functional layouts, and integrating art and culture;
- (c) Offering users and citizens a high level of comfort in terms of protection from harsh weather, spaces in which to wait and circulate, controlled temperatures in busier stations as well as bright and airy spaces.





2. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES

2.1 URBAN PLANNING

It is crucial to the City that the Transport System be properly integrated into the existing streetscape. To achieve this, the Municipal Infrastructures will need to be upgraded, which will require the reconfiguration of the road network and urban amenities.

2.2 URBAN PLANNING INTENTIONS

To ensure that the urban integration is harmonious, balanced and of good quality, urban planning principles will be integrated into the completion requirements. Close attention will be paid to heritage sites and the surrounding streetscape, especially in Old Québec, which was added to UNESCO's World Heritage List, and in the Trait-Carré sector.

To ensure that the materials and landscaping used are consistent with their environments, two design orientations are proposed as part of the planning:

- (a) On the one hand, “continuity” will ensure that some elements receive identical or similar treatment by creating a cohesive visual signature that makes the network easily identifiable within the City;
- (b) On the other hand, “personalization” will ensure that some elements receive a distinctive treatment by creating a particular visual signature to ensure that they blend into the existing character of their environment.

To date, five intentions have been proposed to guide the strategic and technical development choices so as to create landscaping sequences that are distinct and specific to the environments crossed:

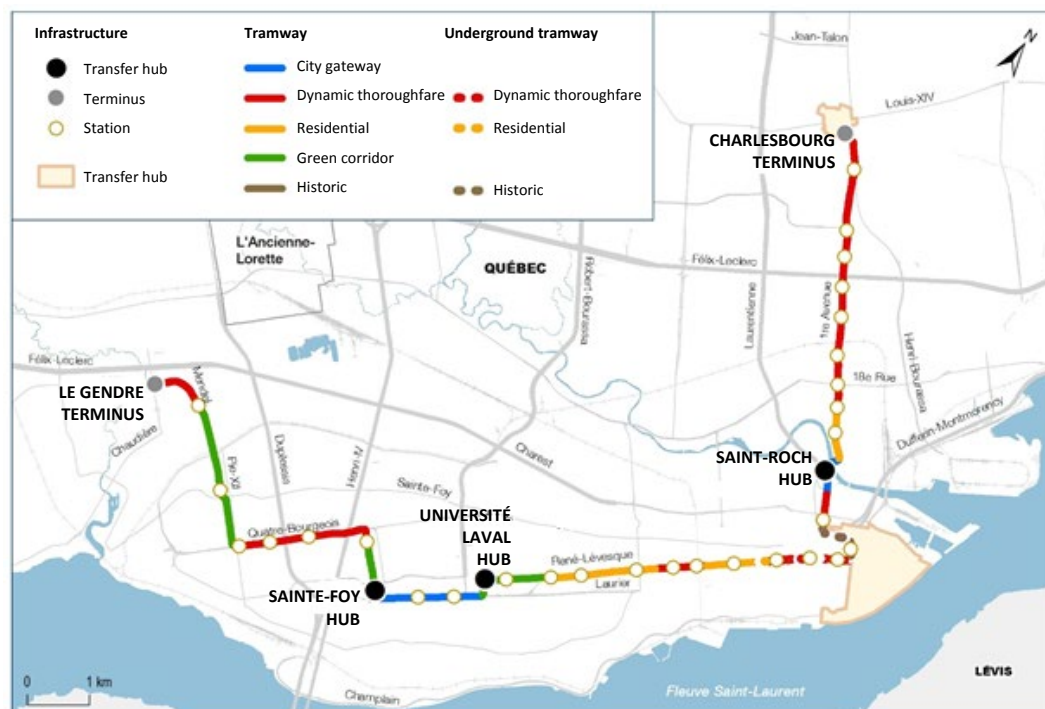
- (a) City gateway: using distinctive signage at the capital's main entrances;
- (b) Dynamic thoroughfares: supporting mixed uses and consolidating commercial routes;
- (c) Residential: adapting site configurations to enhance the quality of living environments;
- (d) Green corridor: incorporating nature to improve active mobility and the urban landscape;
- (e) Historic neighbourhoods: using materials and cultural outreach to emphasize heritage sites.

2.3 ARCHITECTURAL COMPOSITION

The municipal layout design (lighting, urban furniture, green spaces and landscaping, fixtures, facades, etc.) must satisfy the requirements stated and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project - Tramway Component that will be provided as part of the Request for Proposals.



Figure 4 – Anticipated tramway development



2.4 LANDSCAPING STRATEGY AND GREEN SPACES

The types of trees and vegetation selected will contribute to the RSTC Project – Tramway Component's signature and to the users' experience. A "personalized" design approach will be used to create a green landscaping that will be distinct and adapted to the various environmental realities of the route. The technical specifications will be prescriptive.

2.5 PUBLIC ART

The Project is subject to the Government of Quebec's "*Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*" (policy of integrating art into the architecture and environment of government and public buildings and sites). Its application will be governed by the terms and conditions of the agreement to be entered into between the City and the Ministry of Culture and Communications. Consequently, the City will be responsible for organizing and managing public art competitions for the RSTC Project – Tramway Component. For the integration needs of the RSTC Project – Tramway Component's preliminary design phase, sites appropriate for public art were identified along the route to ensure their ideal distribution and impactful contribution to the public spaces' transformation. The Private Partner will liaise between the City and the artists for the artwork's installation.

2.6 ROAD NETWORK

The Transport System's insertion (illustrated in Figure 4 of this Schedule 5) will require that the urban right-of-way it runs through be fully reconfigured. The City will provide a reference project and preliminary design for the municipal road network that will allow for the tramway's operation and other uses, including:



- (a) Sidewalks, curbs and pedestrian zones;
- (b) Bicycle lanes and paths;
- (c) Public road works and lighting;
- (d) Transfer hubs and drop-off areas for pedestrians, cyclists, buses and vehicles;
- (e) Delivery areas;
- (f) Green spaces and landscaping.

The preliminary design made available to the Proponents will also take into consideration the various operational needs of maintenance, residual waste, delivery and emergency services vehicles.

2.7 MAINS, SEWERS AND RAINWATER PIPES

To ensure service continuity, pipes may not be placed underneath the tramway corridor and track. During the corridor and track construction work and complete redevelopment of the tramway right-of-way, the underground water mains, sewers and rainwater pipes will be moved and the water mains will be doubled along most of the route. To the right of intersections and some private connections, the water mains will be placed under the corridor and track. These water mains, however, will need to be secured to avoid any work under the corridor and track.

These reliability measures will help minimize the risks of service interruptions caused by maintenance or reconstruction work on this infrastructure.

The City has excellent knowledge of the location and condition of its infrastructures, which is reflected in the risk allocation. Any information on the location of existing water mains will be provided to the Proponents in the context of the Request for Proposals.

2.8 URBAN TECHNICAL NETWORKS (UTN)

Throughout the entire route, UTNs will need to be moved or buried. During the preliminary design phase preceding the Request for Proposals' launch, private UTN service providers must report their existing and future needs to the UTN integrator, i.e. Hydro-Québec. Hydro-Québec is proceeding with a preliminary mapping and estimate of these network relocations and will submit them to the BPRSTC for approval. These will be sent to the Proponents in the context of the Request for Proposals.

Agreements will also be entered into with private UTN service providers to establish a framework governing the parties' roles and responsibilities regarding the timetable and the work's completion. These agreements will be sent to the Proponents in the context of the Request for Proposals.

It is provided that the work will be carried out by the Private Partner with the exception, more specifically, of the installation of fibers and cables inside power pedestals and connections made within residences and businesses.

2.9 PERMANENT STRUCTURES

Six permanent structures will be located along the route:

2.9.1. A40/1st Avenue viaduct

This viaduct, which stretches over 1st Avenue south of 44th Street East, belongs to the MTQ. The tramway corridor and track passes under this viaduct. Reconstruction work will be carried out by the MTQ, which intends to complete the work in 2021.



2.9.2. CN viaduct

This viaduct supports the CN railway and is located on the 1st Avenue between 20th Street and Godbout Road. The tramway corridor and track passes under this viaduct. This work structure, which belongs to CN, should be reconstructed to expand the road network and allow the tramway, vehicles and pedestrians to pass. The work will be carried out by CN, which intends to complete it in 2022.

2.9.3. Bridge over the Saint-Charles River

The tramway line crosses the Saint-Charles River, in the extension of de la Croix-Rouge Street and 4th Street in the borough of La Cité-Limoilou. It would be preferable to re-use the existing Drouin Bridge, provided the Private Partner confirms this approach. The reconstruction work will be the Private Partner's responsibility.

2.9.4. Quatre-Bourgeois/Henri-IV viaduct

This structure belongs to the MTQ, which intends to rebuild it owing to the structure's deterioration. The MTQ will integrate the technical specificities of the tramway into the design of this new work (notably, road network layout, road network structure, positioning of the OCS poles and routes of tramway system cables). The work will be carried out by the MTQ, which intends to complete it in 2021.

2.9.5. Quatre-Bourgeois/Duplessis viaduct

This work belongs to the MTQ and was redone five (5) years ago. An analysis of this work's structure as well as the dimension assumptions will, however, need to be carried out to ensure its sustainability and that of the Transport System. Confirmation of this approach, as well as any necessary reconstruction work, will be the Private Partner's responsibility.

2.9.6. Mendel viaduct

This new viaduct is provided for in the construction of a new 800-metre axis between Versant-Nord Boulevard and de la Chaudière Boulevard.

This structure will begin approximately 120 metres west of Pie-XII Boulevard, near Hydro-Québec's high voltage line. It will be approximately 30 metres long, approximately 27 metres wide, and will pass over the CN's existing railways. It will include the construction of the tramway corridor and track, two (2) traffic lanes and the development of a bicycle path and sidewalk.

The axis will end at de la Chaudière Boulevard in a manner that complies with the wetlands conservation agreement that applies in this sector. This will involve reconfiguring Mendel Street's route.

3. TRANSPORT SYSTEM

3.1. SERVICE OFFERED

3.1.1 Key features of the service

The proposed system must comply with the Operator's requirements. The key features anticipated are:

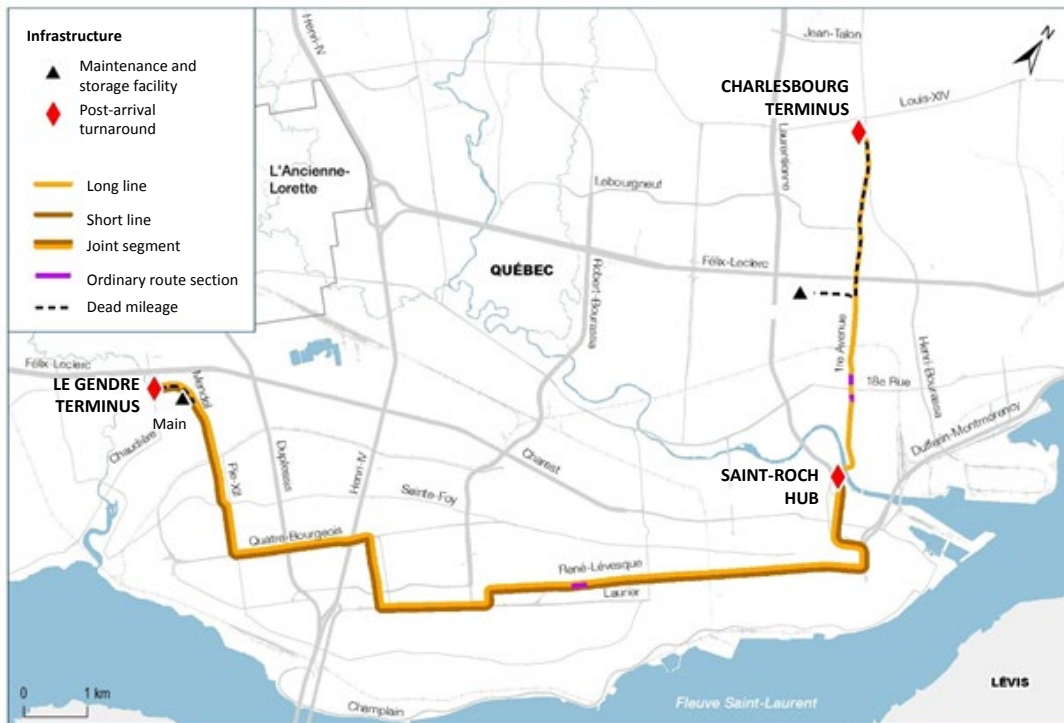
- (a) The planned capacity on-board the tramways is set at two hundred and sixty (260) users, namely 3.3 individuals per square metre per Rolling Stock in the 43-metre range;
- (b) Average operating speed of the tramway line:
 - The Private Partner must comply with the insertion proposed by the BPRSTC and provide for the adjustments needed to meet the tramway line's commercial speed requirements;



- During weekday rush hours, the tramway line must reach a minimum commercial speed of 21 km/h;
 - Outside weekday rush hours and during the weekend, the tramway line must reach the minimum commercial speed of 23 km/h.
- (c) Tramway line operating hours:
- Tramways will operate daily throughout the year;
 - First departure from each terminus: 5:00 a.m.
 - Last departure from the terminuses: 1:00 a.m.
- (d) Tramway line operating schedule:
- During weekday rush hours, operations will consist of two (2) operating routes, namely one long line and one short line;
 - During rush hours, the two (2) operating routes will operate at an identical frequency of 8 minutes. The joint segment of the short line will therefore double its frequency, namely one tramway every 4 minutes;
 - Outside weekday rush hours and during the weekend, operations will consist of a single operating route, namely the long line with service at 10 to 12 minute intervals;
 - The Operator must have the flexibility to adjust the service to meet demand, whenever necessary.
- (e) Spare tramway:
- Each day and regardless what type of day, a spare tramset prepared and ready for service must be made available to the Operator on the main MSF transfer zone no later than before the last tramset departs during the morning rush hour;
 - On weekdays (from Monday to Friday), a second tramset must be made available to the Operator under the same conditions listed above for the secondary MSF.



Figure 5 – Operating Schematic



3.1.2 General operating principles

The revenue service of tramway line will be provided by the skilled drivers of the Operator, which has the power to issue and withdraw the associated authorizations. The Private Partner will provide the Operator with training for the various model sub-systems. The Operator will be responsible for providing training on how to drive tramways on the network, including the various sub-systems.

Tramway traffic operation is controlled by the Operator's qualified dispatchers from the OCC. The management of security equipment for the line's transport operations is the responsibility of the OCC's qualified personnel.

The management of non-revenue service will be the Private Partner's responsibility, namely from the MSFs between the transfer and storage zones, and on the main line for testing and other specific maintenance needs.

Tramway traffic safety relies on compliance with regulatory requirements, instructions communicated by mode-specific signals and on the line of sight principle. Line of sight requires drivers to adapt their speed based on the environment and the portion of the track visible ahead, in such a manner as to allow them to stop in the best possible conditions regardless of the circumstances. Tramways will operate without exceeding the speed specified in the system operation documents.

The line has three specific operating requirements:

- (a) In winter, the Transport System must be designed so as to ensure operational continuity despite cold temperatures and abundant snowfall;



- (b) During special events taking place in Quebec City's downtown core, notably in the summer season, it must be able to step up its service in the downtown area with a tramway passing at a greater frequency for a relatively short period of approximately two (2) hours. The trains providing this additional service must be able to provide temporary services on line;
- (c) The route includes an underground section to which the restricted speed principle does not apply. A system that manages the timing between tramways is required.

To ensure the responsiveness of the regulating measures and when implementing degraded operating modes, temporary services must be provided that allow tramways to turn around without having to reach a terminus. They are located near the transfer hubs and high traffic stations along the line so as to maintain maximum operations and better serve these stations in the event of disruptions that prevent the line from being operated in its entirety.



Figure 6 – Anticipated location of temporary services



3.1.3 Allocation of responsibility within the MSFs

The allocation of responsibility for operating the tramways is expected to be as follows:

- (d) Service within the MSFs will be the Private Partner's responsibility;
- (e) The MSFs will have two (2) separate activity zones and one train transfer zone:
 - The Operator's intervention zone, which includes access tracks to the MSF from the main line, up to the entrance of the transfer zone;
 - A transfer zone consisting of parking positions allowing for exchanges between the Private Partner and Operator;
 - The maintenance zone operated by the Private Partner, including workshops, stabling areas and material storage areas.

3.2. SIZING OF THE TRANSPORT SYSTEM

The Transport System must be sized to allow, during normal operations, for service at 3-minute intervals on the joint segment and at 6-minute intervals between the Saint-Roch transfer hub and Charlesbourg terminus during rush hour. The storage capacity of the two MSFs as well as the sizing of the entire Transport System must allow for this level of frequency.

Based on the progress made in the BPRSTC's design work, the sizing of the Rolling Stock fleet is estimated at between thirty-five (35) and forty (40) tramsets.



3.3. TRAMWAY SYSTEMS

3.3.1 Rolling Stock

The Rolling Stock is the standard gauge railway type. Traction is electric and powered by pantographs drawing electricity from the OCSs.

A. Design principles

- (a) Minimum useful life of thirty (30) years traveling an average of 75,000 km per year;
- (b) Modularity and interchangeability of equipment and parts;
- (c) High level of comfort ensuring the tramway's attractiveness, including air conditioning for users and in the driver's compartment;
- (d) Compliance with Quebec, Canadian and North American transportation and safety standards;
- (e) Use of materials meeting the applicable smoke emission, flammability and toxicity standards;
- (f) High levels of availability, reliability and maintainability;
- (g) Reduced operating and maintenance costs;
- (h) Energy savings: reduced weight and regenerative braking used as much as possible to power the on-board systems in the Rolling Stock;
- (i) Tested design comparable to other commercially produced and commissioned tramways;
- (j) Vehicles will be provided with the appropriate equipment suited to the City's topography and harsh winter conditions.

B. Type of Rolling Stock

- (a) The line will operate using single-unit vehicles;
- (b) The vehicle will be equipped with a driver's compartment on either end, and will be reversible;
- (c) The main driving mode will be at line of sight speed for the above-ground sections;
- (d) Passengers will be able to transfer at the stations using the two (2) lateral faces of the vehicles with a platform-height floor;
- (e) Each vehicle will be equipped with a manual foldable disconnect hitch on either end, allowing two vehicles to be coupled in case of an emergency or one vehicle to be towed using a high-rail vehicle;
- (f) The vehicle will be equipped with full double doors;
- (g) The Rolling Stock's design and manufacture will ensure that its operation will not interfere with the systems and fixtures, the devices used by passengers such as cell phones, or with the sensitive equipment of third parties such as hospitals, airports, etc.



C. Key features

Maximum length of tramset	m	45
Width of tramset	m	2.65
Overall height of tramset compared to the rail (Pantograph folded over)	m	3.70
Maximum speed	km/h	70
Maximum equivalent gradient allowed (absolute slope of the land combined with the effect of an inclined curve)	%	8
Distance from track centerline-platform	mm	1355 (with a tolerance of -0/+10 mm)
Height of corridor and tracks compared to rails	mm	290 (with a construction tolerance of -0/+10 mm)
Axle load (EL6)	T/axle	12.5
Vehicle's maximum total static load	t	100

D. Capacity

- (a) The nominal capacity of the loaded EL 4 vehicle will be a minimum three hundred (300) passengers, assuming that all fixed seats are occupied;
- (b) The comfort rate will be approximately 20% in the case of the EL 4 load;
- (c) Areas reserved for wheelchairs and four-wheel scooters will be provided for, along with areas equipped to allow for the transportation of bicycles.

E. Equipment on board the Rolling Stock

The Rolling Stock will have the following on board equipment:

- (a) Ticketing system, such as validators. These will be installed near the tramset access doors;
- (b) Wi-Fi;
- (c) Operations Control & Real Time Passenger Information system;
- (d) Radio-communication system;

F. Information to on-board passengers

The tramways will be equipped with three (3) types of information systems allowing for real-time visual and audio broadcasting of the main information regarding the service underway:

- (a) Fixed information: spaces inside the tramway will be dedicated to the posting of line maps, tramway-use signage and advertising;
- (b) Dynamic visual information both inside and outside the tramway: outside the tramway, signs indicating destination and, on the sides, line number, destination and type of service (with passengers, without passengers or partial);



- (c) Pre-recorded audio information indicating the tramway's destination and name of the next station. The driver must be able to manually isolate the announcements in the event of a malfunction. The announcement must be able to be silenced by information of a higher priority (such as a driver's announcement, passenger alarm and interphones).

G. On-board security

The tramways are equipped with two (2) types of CCTV system:

- (a) An exterior CCTV system that gives the driver, using dedicated screens in his or her compartment, a rear view of the movements on board the operating tramway and, when in access surveillance mode, a view of the passengers boarding the tramway or leaving the tram. The cameras are located outside each side of each driver's compartment. They must provide a view of the passengers and vehicles in the immediate vicinity of the tramway, regardless of lighting and weather conditions;
- (b) A video protection system ensuring the safety of individuals and property. It covers the passenger space, the driver's compartment and the front of the tramway. The video stream must be available to the driver in real time.

Moreover, the vehicles will be equipped with an interphone allowing users to speak with the driver or the OCC in case of an emergency.

3.3.2. System power supply

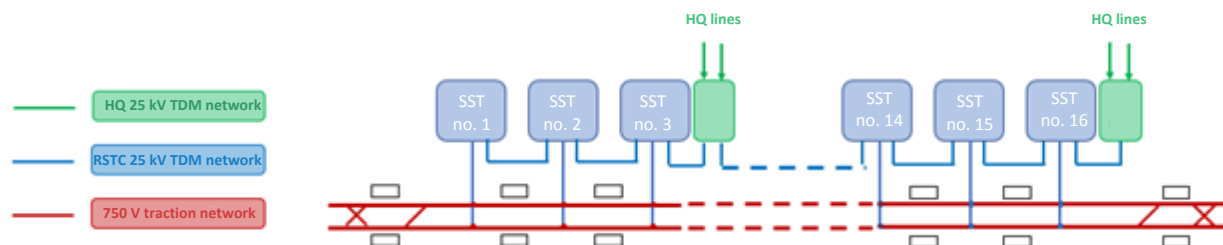
The Rolling Stock will be powered by a pantograph system that draws electricity from an OCS. The rated voltage of the Rolling Stock's traction supply will be 750 VAC. It is anticipated that an automatically tensioned contact line will be privileged (a constantly-tensioned contact line) so as to reduce the number of alignment supports ($\pm$ one support every 40 metres).

The traction power supply's dimension will allow the tramway line to be operated in nominal mode in all weather conditions. The traction system should be such as to allow the Transport System to run in degraded modes: the anticipated temporary operating services, towing of a tramset from any point along the line, strong ramps and others. The traction system should be designed so as to allow temporary services to be implemented on the undisturbed portion of the line so that operations can continue in the event of an incident. The traction power supply system's architecture should allow the Transport System's operating performances to evolve.

The power supply system will seek to optimize power consumption by using regenerative energy. The traction power supply will be made available in substations distributed along the line by transforming the 25 kVAC medium-voltage power into a 750 VAC traction power supply. To favour the tramway line's availability, Hydro-Québec will deliver medium-voltage power to two dedicated delivery points using four (4) shared power lines, which power will then be distributed to each substation, including the sub-stations powering the main and secondary MSFs through the tramway line's dedicated medium-voltage network in a power pedestal alongside the tramway corridor and track. The system should also generate and provide regular low-voltage power backed-up by the Transport System's equipment, including those in the ground level and underground stations, technical premises, transfer hubs and terminuses.



Figure 7 – Preliminary diagram of power distribution



A. Traction power sub-stations

The traction power sub-stations will be distributed along the tramway line based on the electricity simulation findings for the line and the land parcels that are available. A functional localization proposal based on the power distribution diagram will be provided in the Request for Proposals.

Given the line's configuration, some traction power sub-stations will either be above-ground buildings or underground structures. Specifications will be provided in the Request for Proposals.

These premises must comply with the national building code.

Hydro-Québec's constraints must also be taken into consideration, to the extent that their staff will be accessing these technical buildings.

Additional space may be required for certain traction power substations, notably transfer hubs and terminuses, to provide the necessary power to charge the RTC's future electric buses. Specifications will be provided in the Request for Proposals.

B. Electromagnetic compatibility

The railway system must be guaranteed to be electromagnetically compatible with its environment, in compliance with the EN 50121 series of standards. The railway system must not produce electromagnetic emissions, whether conducted, radiated or induced, that interfere with the normal operations of the electromagnetic devices or any other equipment component.

Conversely, all electrical and electronic equipment must be able to operate in the presence of electromagnetic emissions, whether these are generated by other components within the system or by equipment already within the surrounding environment, in keeping with the levels prescribed in the standard.

3.3.3. Tramway signalling system

Tramway signalling system will be deployed for the terminuses, tunnel, temporary services, injection/withdrawal areas and MSFs. The technical signalling rooms must be located near the shunting zones, in other words as close as possible to the switches and crossings.

The signage system must allow for the following functionalities:

- (a) Management of operational areas;
- (b) Management of tunnel traffic;
- (c) Detection of tramways;
- (d) Management of itineraries;



- (e) Protection of tramway motions;
- (f) Information from the driver and operator.

The City's weather conditions could have a strong impact on the railway signage system (heavy and violent rainfall, ice storms and extreme cold). These elements must be taken into consideration so as to provide robust equipment that will be reliable throughout the year, regardless of weather conditions.

3.3.4. Road Traffic Signaling

Seeing as the Transport System will be at ground level, the tramways will be crossing several intersections, and therefore several pedestrian crossings. To allow for high performance levels, namely the highest possible commercial speed and guaranteed regular crossings, the road traffic signaling must be able to grant tramways maximum priority at intersection crossings equipped with signs. These intersections will be integrated into the City's traffic management system.

The scope of the Private Partner's interventions will include responsibility for the road crossings involved in the refacing of the public right-of-way. All intersections involved will be integrated into the City's traffic management system.

A. Tramway detection system

Monitoring of the tramway intersections from the OCC will, among other things, allow the Operator to manage priority rates for intersection crossings in real time. The tramway detection system must be reliable and resistant to weather conditions. It must be easy to fine-tune approach speeds at each intersection using frequently-adjustable parameters, especially during the initial phase of operation.

B. Pedestrian crossings

At pedestrian crossings, pedestrians will be guided along their way by signs letting them know whether or not they are authorized to cross the tracks and the tramway corridor and track. Audio systems will allow persons with reduced mobility to be guided as they move about. Urban amenities used in these crossings must be designed in such a manner as to privilege the safety of pedestrians and cyclists.

Throughout the entire route, the tramway corridor and track crossings will be placed outside intersections to allow pedestrians to cross freely. These pedestrian crossings will either use indicator signs, or be protected by warning lights if the area has considerable pedestrian traffic. Note that the tramway will always have the right of way at these crossings so that transit times can be guaranteed.

Specifications will be provided in the Request for Proposals.

3.3.5. Specialized maintenance and snow removal vehicles

The Private Partner will be required to provide rolling stock for maintaining the track and the catenary, removing snow from the corridor and track and the MSFs, and towing out-of-service rolling stock.

3.4. TRANSPORT INFRASTRUCTURES

3.4.1. Insertion and corridor and track principles

The BPRSTC will use the preliminary design establishing the reference project to provide the Private Partner with a reference surface route. The Private Partner may make minor adjustments thereto based on the Rolling Stock and the OCS selected.

For the underground segments and the MSFs, the route's centerlines and profiles may be optimized by the Private Partner.



A. Design principles

The insertion studies conducted by the BPRSTC have helped define the zone in which the corridor and track will be located based on the urban amenities. The corridor and track's installation will be based on any one of the following considerations:

- (a) Axial insertion: the corridor and track is set up between two (2) traffic lanes;
- (b) Left or right lateral insertion: the corridor and track is set up between a traffic lane and a sidewalk;
- (c) General-purpose site: the tramway corridor and track allows for tramway traffic and road traffic.

Along the entire 22-km tramway line, nearly 50% of the tramway line will be inserted into the rights-of-way of existing roads in an axial position in the center of the roadway. Vehicles will travel on either side of the corridor and track, each bordering lane travelling in the same direction as the tramway. Close attention must be paid to removing snow from the corridor and track when defining the layout principles and to ensure that snow-removal logistics have been considered for each facade along the corridor.

The other sections of the tramway line use a combination of lateral insertion, tunnel and, exceptionally, general-purpose sites.

3.4.2. Tramway corridor and track

From an operational perspective, the tramway corridor and track, together with the Rolling Stock, must allow for the two main functions of moving and guiding the Rolling Stock that directly contribute to the tramway's transportation function.

Moreover, it allows for the following secondary functions:

- (a) Road and pedestrian traffic, depending on the sites crossed and surfacings associated with the corridor and track. The goal is to ensure that the allocation of public space and its functions are readily apparent to each and every user;
- (b) Participation in the capture and evacuation of runoff water;
- (c) The return of the traction current.

The tramway corridor and track also includes a duct bank through which the cables run between the various points of the line's route.

From a structural perspective, the railway corridor and track consists of:

- (a) The corridor and track's structure resting on the underlying soil;
- (b) The railroad bracing (including rails, rail fasteners, ties, tie plates, as well as switches and crossings);
- (c) Corridor and track sanitation;
- (d) Corridor and track surfacings.



Figure 8 – Typical cross-section of a classic tramway corridor and track

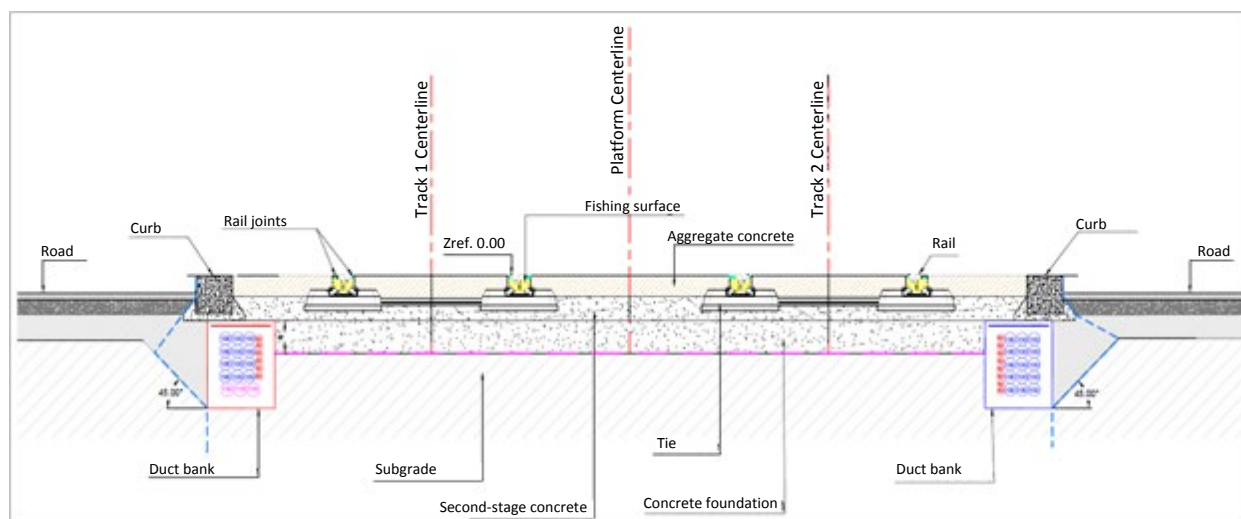


Figure 9 – Typical cross-section of undercut tramway corridor and track



A. Reliabilized platform (Free of UTNs, water main or sewer under the corridor and track)

The corridor and track throughout the tramway's entire route must be reliabilized. There must be no underground networks underneath the platform, with the exception of several specific works that will be provided during the Request for Proposals by the BPRSTC, as specified in Sections 2.7 and 2.8 of this Schedule 5.

B. Corridor and track features

The corridor and track will have the following features:

- (a) The corridor and track will generally be separated from the roadway by an insurmountable obstacle consisting of high borders with a 15-cm view;



- (b) The corridor and track must only be accessible from the developed intersections and crosswalks, with the exception of sections in the general-purpose sites that are accessible;
- (c) The curbs must be 30-cm wide to keep road traffic far enough away from the obstacle clearance restriction;
- (d) The corridor and track must be sized to accommodate dense road traffic on the right-hand side of the intersections, which requires that the corridor and track's surfaces and structures be reinforced;
- (e) The corridor and track must be sized to allow for the circulation of snow removal equipment.

The various surfacings that may be proposed for the corridor and track are:

- (a) Exposed concrete surfaces in traffic areas;
- (b) Paved surfaces in specific zones (including in public squares and pedestrian spaces);
- (c) Green/seeded surfaces in non-traffic zones (relevant for landscaping and drainage).

C. Constraints and requirements

The tramway corridor and track must be sized and designed to take into consideration the following constraints and requirements:

- (a) Environmental constraints (including inserting the corridor and track in a manner coherent with the surrounding environment, architectural treatments and corridor and track crossings whose various uses are readily apparent);
- (b) Geotechnical constraints affecting what type of foundation will be used for the corridor and track and what method will be used to lay the tracks;
- (c) Climate constraints (temperature range, humidity, precipitation and snow);
- (d) Constraints associated with existing works located in the immediate vicinity of the line's route (including bridges, networks and buildings);
- (e) Operating constraints allowing for the highest possible commercial speed and compliance with the operating frequency. The requirements essentially affect the corridor and track's structure, switching and crossing zones, tight curves and steep grades;
- (f) Comfort requirements for passengers, public space users and frontage residents (definition of the track's route, acoustics and vibration);
- (g) Technical requirements associated with the type of Rolling Stock;
- (h) Technical requirements associated with isolating the track to keep current from straying;
- (i) Technical requirements associated with other Transport System components;
- (j) Requirements associated with maintenance and snow removal, considering the City's winter climate (notably that major snow removal work with heavy machinery can have an impact on the corridor and track's useful life). The choice of surfacings, railroad bracing, track equipment, drainage system and corridor and track structure must be designed to take the constraints of snow removal operations into consideration.



3.4.3. Stations

A. General information on stations

Veritable focal points, the thirty-five (35) stations of the Québec City's tramway line must be easily identifiable and their uses readily apparent.

The stations serve several purposes, notably:

- (a) Waiting area for passengers and tramsets;
- (b) Sites providing information on the transport network and the station's immediate surroundings;
- (c) A hub for transferring to and from other lines or transit modes (bus, trambus) or other modes of transportation;
- (d) Line identification site.

B. Guiding principles of the stations' design

- (a) Accessibility, namely people must be able to use the transportation service regardless of their physical condition;
- (b) Operability, namely the ease with which pedestrians and vehicles can circulate, and maintenance and snow removal can be carried out;
- (c) Uniformity of infrastructures (notably architecture and signage) allowing to identify that the RTC is responsible for the Transport System;
- (d) Security, namely the absence of bodily injury, but also the presence of a feeling of security;
- (e) Durability, namely the design of an environment and a selection of materials that reduce the risks of degradation by passersby, clients or bad weather;
- (f) Integrated mobility, namely the real-time dissemination of information to users, the ease of switching from one mode of transportation to another in the course of a trip and the presence of businesses and services within the areas of mobility;
- (g) Urbanity, namely the adaptation of infrastructures to their environment and projection of an image of mass transit.

C. General features of the stations

The functionality of the thirty-five (35) stations includes:

- (a) Twelve (12) intermodal bus stations;
- (b) Twenty-eight (28) intermodal bicycle stations;
- (c) Average distance between stops of 650 metres.

The insertion of the thirty-five (35) stations will include:

- (a) Five (5) off-road tramway stations;
- (b) Eighteen (18) axial tramway stations;

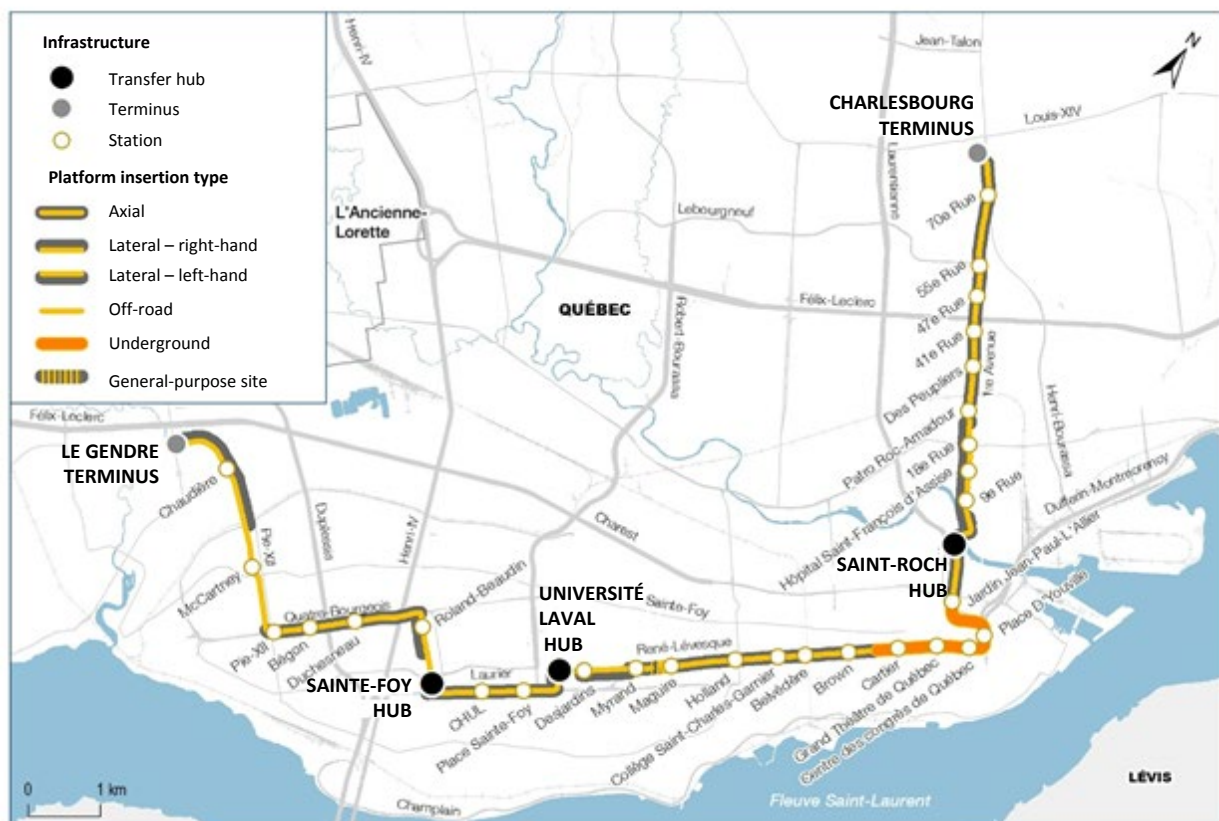


- (c) Eight (8) lateral tramway stations;
- (d) Four (4) underground tramway stations.

Other general elements:

- (a) Universal accessibility (accessible to people in wheelchairs and motorized scooters);
- (b) Level access;
- (c) Tactile warning strips all along the platform's edge for security reasons;
- (d) Equipment and fittings placed near the back of the platform to clear traffic;
- (e) Automatic ticket distributors on each platform and validation on board the tramsets;
- (f) Quality of the lighting and readability of signs and information for passengers;
- (g) Audio messages that are audible and comprehensible;
- (h) Wayfinding for correspondences and destinations;
- (i) Benches with hand rests and seats at varying heights;
- (j) Wi-Fi and emergency interphone;
- (k) Camera system.

Figure 10 – Location of stations





D. Ground level stations

The ground level stations must meet the guiding design principles and general station features indicated below:

- (a) Two (2) access points at either end of the platform, including ramps to/from shelters and sidewalks;
- (b) Platform lengths of 43 to 45 metres, with a standard width of 4.1 metres and, exceptionally, a minimal width of 3.2 metres where space is limited;
- (c) Platform height of approximately 30 cm above the surface course allowing for level access to the Rolling Stock;
- (d) Integration of operating system equipment;
- (e) Comfort objectives:
 - 100% of users waiting on the platform will be simultaneously protected against bad weather;
 - For standard platforms depths of 4.1 metres, 70% of users may wait under the awning and 30% in a shelter equipped with supplemental heating;
 - On narrow platform depths of 3.2 metres, 100% of users may wait under the awning.

E. Architectural composition of ground level stations

The design of ground level stations will satisfy the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the Project that will be provided in the context of the Request for Proposals.

For each ground level station, the required track clearance for the platform and equipment will also be prescribed at the time of the Request for Proposals.

F. Underground stations

The scope of the underground stations includes the civil infrastructure as well as all work packages and safety equipment.

The underground stations must satisfy the guiding station design principles and general features indicated above.

- (a) Ground level entrance shelters with elevator (minimum of one elevator per station) as well as escalators and stairs (space permitting, two access points per station, on either side of the main traffic lane);
- (b) Access to the platform by a mezzanine;
- (c) Lateral platforms 50-metres in length;
- (d) Wide platforms with unobstructed area of no less than 2.5 metres;
- (e) Platform height approximately 30 cm above the rail surface allowing for level access to the Rolling Stock;
- (f) Climate controlled underground spaces;
- (g) Design ensuring safety in the event of a fire;



- (h) Integration of equipment for operating systems;
- (i) Intrusion monitoring and closure systems for out-of-service periods;
- (j) Underground stations that can be identified by the art integrated into the architecture;

G. Architectural composition of underground stations

The underground stations' design must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the Project that will be provided in the context of the Request for Proposals.

For each underground station, access/egress points, connections to the existing pedestrian tunnel and requisite equipment will also be prescribed at the time of the Request for Proposals.

In the detailed design, the Private Partner must perform detailed dynamic simulations to ensure that the anticipated station dimensions will satisfy the needs.

3.4.4. Transfer hubs and terminus

The configuration of the transfer hubs and end-of-line terminuses is a key component of the intermodal policy implemented by the agglomeration. Within the same geographical site, correspondences between several modes of transportation will be organized so as to allow users to easily pass from one mode to another. Thanks to their geographical location, their layout and the services they offer, these sites promote smooth transfers between various means of transportation, such as tramway, bus, bicycle, vehicle and walking.

The interfaces between the modes of transportation should facilitate the fluid and quick transfer between the various modes. Consequently, it is important that travelers be able to identify at a glance the various options available to them and that the various modes of transportation not be further than a hundred metres or so away.

The RSTC Project – Tramway Component provides for the development of three (3) transfer hubs and two (2) terminuses that promote intermodal traveling by combining:

- (a) Transportation-related services (ticketing, signage, pricing, real-time passenger information on connections and travel times);
- (b) Pedestrian safety by segregating various zones using sidewalks and marking out pedestrian walkways between the zones;
- (c) Ensuring user comfort by providing bad weather shelters, places to sit and appropriate lighting;
- (d) Ensuring personal safety using CCTV technologies and interphones;
- (e) Related services by means of partnerships or franchises, such as businesses and advertising that promote and facilitate the movement of users. Some hubs and terminuses could be connected to real estate development projects.

A. Main components

For each of the three (3) transfer hubs (Sainte-Foy, Université Laval, Saint-Roch) and two (2) end-of-line terminuses (Le Gendre and Charlesbourg), the following components must be integrated unless otherwise provided:

- (a) Tramway corridor and track;
- (b) Bus platform;



- (c) Spaces for bicycles;
- (d) Heated and air-conditioned building for passengers;
- (e) Intermodal spaces and technical operations rooms.

For each transfer hub and terminus, the platform clearances as well as the quantity and sizing of the requisite equipment will also be prescribed at the time of the Request for Proposals.

B. Bus network electrification equipment

The prescriptions and quantities required to adapt the transfer hubs and terminuses to the electrification needs of the Operator's bus network will also be detailed at the time of the Request for Proposals.

C. Architectural composition

The design of the transfer hubs and terminuses must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project – Tramway Component that will be provided in the context of the Request for Proposals.

3.4.5. Park-and-ride incentive parking

The RSTC Project – Tramway Component provides for the integration of additional park-and-ride incentive parking facilities into the Le Gendre terminus. The current park-and-ride incentive parking offers approximately two hundred and thirty (230) spaces, which is deemed insufficient. The RSTC Project – Tramway Component provides for the addition of five hundred (500) spaces.

The park-and-ride incentive parking facilities constitutes the intermodal component of the terminus that specifically addresses motorists' needs. The facilities must be designed to ensure the physical and psychological comfort of clients and clearly post the rules for using these spaces.

This includes, more specifically:

- (a) Welcoming passengers in convivial, safe and reassuring spaces;
- (b) Ensuring the fluidity and security of traffic.

The following will be essential:

- (a) External (for all road-based modes within the area covered) and internal wayfinding.
- (b) Access to the site and circulation of vehicles within the site;
- (c) Parking for vehicles;
- (d) Secured connection between the parking area and the tramway through walkways;
- (e) Safety of individuals and vehicles;
- (f) Availability of services: passenger information, sale of transportation tickets, local services contributing to the site's animation and attractiveness;

3.4.6. Tunnel

The RSTC Project – Tramway Component provides for a tunnel section in the Parliament hill sector.

The tunnel underneath Parliament hill is approximately 2.6 km long with an underpass approach on de la Couronne Street west of the Jean-Paul-L'Allier garden; it passes under Honoré-Mercier Avenue, continues towards René-Lévesque Boulevard and then resurfaces from an underpass near des Érables



Avenue. Four underground stations will be interspersed along this section: Place D'Youville, Centre des congrès, Grand Théâtre and Cartier.

A. Functional objectives of the tunnel

- (a) Ensuring safety and ride comfort;
- (b) Allowing individuals to be evacuated in all safety, regardless of the reasons for and conditions of the evacuation;
- (c) Seeing to the ventilation and de-smoking of the underground sections;
- (d) Providing for the storage and evacuation of water;
- (e) Facilitating the management of services and premises, notably in respect of:
 - Control over the territory, in terms of the prevention of intrusions and the safety of individuals and property;
 - Fire safety;
 - Ease of maintenance and maintaining the quality of the premises and facilities over time.
- (f) The tunnel's layout must comply with the regulations in force on the commissioning date;
- (g) The tunnel's design must comply with:
 - The clearances for the Rolling Stock, maintenance material and rescue/relief equipment;
 - The footprint of the Transport System's infrastructure equipment (including tracks, OCSs and cable trays);
 - Safety equipment (including ventilation, de-smoking and wayfinding);
 - The tunnel's design and completion must integrate the infrastructure needed to ensure radio, Wi-Fi and cellular coverage.

B. Architectural composition

The design of the two (2) underpasses (tunnel entrances) must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project – Tramway Component that will be provided in the context of the Request for Proposals.

3.4.7. Maintenance and storage facility

The construction, development and equipment of the MSFs as well as the operation and maintenance of the premises and equipment fall within the purview of the RSTC Project – Tramway Component.

The BPRSTC will use the preliminary design establishing the reference project to provide the Private Partner with a preliminary design and operational framework for the MSFs. The Private Partner may then optimize the track plans and disposal of various maintenance equipment.

The layout of the premises and spaces made available to the Operator must comply with the prescriptions provided in the context of the Request for Proposals.



A. Architectural composition

The MSFs' design must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project – Tramway Component that will be provided in the context of the Request for Proposals.

Two MSFs are provided for:

- (a) Main MSF:
 - Located in the Le Gendre sector;
 - Capacity to store thirty (30) tramsets;
 - Accommodation for the maintenance infrastructure and equipment;
 - Contains all spaces required to accommodate the workforce needed to perform Maintenance activities.
- (b) Secondary MSF:
 - Located in the area of 41st Street, West;
 - Capacity to store twenty (20) tramsets;
 - Accommodation for the Maintenance infrastructure and equipment;
 - Required to minimize deadhead trips (moving tramsets without passengers);
 - Storage and routine maintenance of the Rolling Stock.

B. Features of the MSFs

The two MSFs must, among other things, allow for the following functionalities:

- (a) Delivery of the Rolling Stock;
- (b) Washing of the Rolling Stock;
- (c) Routine inspection of the Rolling Stock and verification of the safety gear in terms of the service station;
- (d) Storage and parking of Rolling Stock and specific maintenance of way machines;
- (e) Light and heavy maintenance of the Rolling Stock and fixed structures;
- (f) Re-profiling of wheels;
- (g) All of the facilities and spaces needed to accommodate maintenance and operating personnel;
- (h) Storage of spare parts and various consumables;
- (i) Accommodation of special vehicles used to maintain the line's ways and works, to remove snow from the platforms and to tow vehicles.

3.4.8. Technical and operating rooms

The online operating rooms differ depending on the duties of the Operator's employees who will be using them. The online operating rooms can be distinguished based on the usage made thereof:



- (a) Drivers and operations supervisors: these premises are designed to allow drivers to spend their breaks there and wait for orders to take over a tramset in the event of an operational disturbance and allows operations supervisors to be based near the site and conduct personal interviews, if necessary. They are located in the tramway line's two terminuses (Charlesbourg and Le Gendre) and three (3) transfer hubs (Sainte-Foy, Université Laval and Saint-Roch) right next to the stations;
- (b) Agents overseeing the territory (passenger information, checking transportation tickets and directing traffic): the purpose of this room is to allow these agents to spend their breaks there and isolate themselves should a delicate situation arise. This break room also includes a small isolated office for management located in the center of the line in one of the underground stations of the downtown tunnel.

Access to the rooms is controlled by access cards that reflect employee status. In the event of an intrusion, an alarm is sent to the OCC supervisory post.

3.5. OPERATING SYSTEMS

3.5.1. Operation Control Centre (OCC)

It is anticipated that the acquisition and deployment of the OCC will be the Operator's responsibility.

The Tramway will be operated from an OCC integrated into the Operator's bus network and will be located in its current administrative centre. The OCC will include video walls, operator stations and supervisory positions and will be based on:

- (a) The SCADA that is used to supervise all of the systems deployed throughout the tramway line;
- (b) The SCADA is also used to supervise the power supply throughout the tramway line, including the emergency traction power supply cutoff;
- (c) The OCPIs to pilot the operation's regularity and inform passengers who are in the station (for the tramway, trambus and buses);
- (d) The City's supervisory position for monitoring the condition of intersections along the route.

It is anticipated that the acquisition and deployment of LCCs will be the Private Partner's responsibility.

Operation and maintenance being provided by separate entities, it is anticipated that each of the MSFs will have an LCC to meet the specific needs of the maintenance team.

Attributing the line's operations to the OCC and maintenance needs to the LCC allows for:

- (a) An organizational separation between the Operator and the Private Partner;
- (b) Independence within their respective operations, even if regular exchanges will be necessary to ensure the tramway line's smooth operation;
- (c) The presence of one of the Private Partner's operators in a dedicated OCC position to communicate with the Operator during maintenance interventions.

3.5.2. Supervised Control and Data Acquisition (SCADA)

To optimize the tramway line's management, operations will be centralized from the OCC.



Operators can manage the tramway line's operation and monitor the systems' functions. To do this, they will have access to:

- (a) Means of communication: to receive information from the field and, if necessary, to issue orders;
- (b) Processing tools capable of handling complex processes in real time.

Consistent with this logic, the SCADA system, together with the OCPIS, must be designed to help operate the tramway line by allowing for the centralized monitoring of all equipment (managing functional availabilities and change statuses) but also by allowing certain unit commands to be performed on equipment:

- (a) Operating assistance from the OCC;
- (b) Maintenance assistance.

The SCADA is operated within the OCC jointly with other systems, notably:

- (a) The OCPIS;
- (b) The road traffic signaling monitoring tool;
- (c) CCTV;
- (d) Standard office automation tools.

Generally speaking, the SCADA allows for the online monitoring of equipment change statuses and of the MSF operating equipment in real and non-real time.

- (a) It allows to monitor and control the traction power online from the OCC and from the MSFs;
- (b) It can also be used to monitor and control railway signals online and from the MSFs;
- (c) Finally, it allows certain necessary commands to be performed from the OCC on remote equipment;
- (d) It is interfaced with other monitoring systems, such as the technical management of various buildings, to acquire synthesized alarms transmitted to the OCC.

The SCADA therefore plays a role at all levels of a tramway line:

- (a) Stations;
- (b) Rectifier substations (RS) that manage power traction;
- (c) MSFs;
- (d) Online operations and maintenance rooms;
- (e) OCC;
- (f) Telecommunication infrastructures that will also be included in the SCADA's monitoring parameters.

The users of the system are:

- (a) Tramway operators based in the OCC:
 - Controllers and officers responsible for passenger's information;



- Operations officers: responsible for OCC.
- (b) Maintenance personnel;
- (c) SCADA system administrator: responsible for the application management services associated with modal changes (triggering of alarms, conduct and graphic animations) maintenance of user accounts, profiles and rights to access associated system functions.

Generally speaking, all systems implemented on the tramway line will be connected to the telecommunications network(s).

3.5.3. Technical power management (also included with SCADA)

The SCADA also consists of supervising and managing all of the tramway network's power supply, from its arrival (interface with the power supplier) up to its distribution to the OCS (traction power supply) and fixed equipment (auxiliary power). The SCADA also allows for the following functions:

- (a) Administration and monitoring of the power configuration (operational voltage, condition of equipment (in/out of service), position (opened/closed), alarms and defects, command modes (local/remote);
- (b) Command and control of equipment for the administration of auxiliary and traction power;
- (c) Ensuring management of work and maintenance interventions (consignment of areas, disposal of equipment, protection of areas).

3.5.4. Operations control and real-time passenger information system (OCPIS)

The OCPIS allows, more specifically, for the following:

- (a) Real-time monitoring of the transit lines' operation by operating staff in order to maintain the network's service quality;
- (b) Non-real time monitoring of operating data for statistical purposes with a view to analyzing operational incidents or continually improving service quality;
- (c) Real-time information for the transport network's users on information screens on board the vehicles or information terminals in the stations.

Once the RSTC is created by adding the tramway and trambus mode, the OCPIS system currently in place on the Operator's bus system should be used and expanded. An upgrade and integration of the features needed to operate a tramway will then become necessary.

3.5.5. Fixed, mobile and low-current networks

All of the sites along the tramway line will be interconnected by means of transmission networks. The sites include the stations, traction sub-stations, operation rooms, signage rooms, the Parcs-o-Bus, the tunnel, the central command station(s) and the maintenance and storage facilities. These networks will be used to retransmit video, voice (radio, telephone, audio and interphone exchanges) and data. The local networks will also be used to interconnect the central equipment and systems as well as the equipment distributed throughout the maintenance and storage facilities.

As part of the future operation of the structuring public transit network, the following telecommunications networks will need to be deployed:

**A. Networking (fixed network)**

- (a) Wired system deployed on the ground used to interconnect fixed equipment along the route and in the MSFs so that data may be transmitted between them. This type of network usually consists of optical fibers deployed along the transport lines;
- (b) Deployment of networks specific to the tramway line for the operating and maintenance needs, with points interconnecting to the existing networks (Operator and City).

B. Mobile network

- (a) Radio communication network allowing the various operating and maintenance agents to communicate amongst themselves and for the exchange of data between the fixed equipment and mobile equipment;
- (b) Use of the four-phase network currently being deployed by the City, including in the tunnel;
- (c) Radio coverage in all underground sections.

C. Interphones

Interphones give users the possibility of contacting the operator in the station and on-board the tramsets. It also allows for emergency and security calls to be made and is associated with access control devices.

- (a) On the station platforms, allowing passengers to communicate with an operator of the OCC in case of an emergency;
- (b) For operational and maintenance needs.

D. Wi-Fi

- (a) Wi-Fi coverage throughout the lines (ground-level and underground stations as well as in the tunnel) for passengers;
- (b) The Operator will deploy its own Wi-Fi network throughout the route for on-line operational needs and in the MSFs.

E. Telephony

Telephony allows for internal exchanges between the operators, maintenance teams and external organizations. A separate telephone system is required between operations and maintenance.

F. Time distribution system

The distribution and synchronization of time will be provided by the Operator's chronometry server.

G. Cybersecurity

Cybersecurity covers all means used to avoid, limit, detect and sound an alert in the event of any malicious or undesired intrusion in the tramway's communications networks and systems from external or internal systems. This applies both to the Operator and the Private Partner.

H. Closed-circuit television (CCTV)

CCTV is deployed to provide a view of the stations, tramsets, maintenance and storage facilities, premises, tunnel, major intersections and operating areas.



I. Public address system (sound)

Audio allows to broadcast live or pre-recorded announcements in passenger stations, on tramsets and inside the maintenance and storage facilities.

J. Access and intruder control system

Access control limits and controls access to sensitive premises, buildings, command rooms and maintenance centers. It is combined with an intrusion detection that can be installed within the perimeters of the maintenance and storage facilities and tunnel entrances.

3.5.6. Ticketing

Once the RSTC is implemented, the existing OPUS system will be used and extended to the tramway and trambus. An upgrade and integration of the features required to operate a tramway will then become necessary.

Ticketing will include the following functions:

- (a) Sale and control of transportation tickets;
- (b) Validation of transportation tickets;
- (c) Management and supervision of equipment online and on board the Rolling Stock.

4. PERFORMANCE AND SAFETY

4.1 GENERAL INFORMATION

The Project must comply with safety standards acceptable to the relevant authorities, including the legislative and regulatory framework for safety and the existing safety policies.

The Private Partner will be required to implement a safety assurance system that complies with recognized methods showing that the system was designed, developed, deployed, operated and maintained in such a manner that all risks have been identified and reduced to an acceptable level.

The system's safety equipment must be assessed and certified by the Independent Safety Assessor within the meaning of the CENELEC EN50126-EN50128-EN50129 standards.

4.2 FUNCTIONALITY, MAINTAINABILITY, AVAILABILITY AND SAFETY MEASURES (FMAS)

In the context of the RSTC Project – Tramway Component, BPRSTC will implement a measure to demonstrate and control the Transport System's performance and safety. This measure will apply throughout the contract.

The goal of this measure of demonstrating and controlling the Transport System's performance is to guarantee the tramway line's performance at each phase of the project (detailed design studies, work, integration and overall testing, as well as maintenance) and to obtain a Transport System that meets the operational requirements defined in the line's preliminary operating program.

The goal of this measure of demonstrating and controlling the Transport System's safety is to guarantee that the tramway line meets the requisite level of safety at each phase of the project (detailed design studies, work, integration and overall testing, as well as maintenance) and thus secure authorization for the Transport System's commercial commissioning. This measure also integrates the urban insertion component for the intersections that the RSTC Project – Tramway Component will be crossing.

The purpose of the FMAS is to demonstrate control over the risks associated with traffic on the tramway infrastructure and the operation of the line's facilities that could cause bodily injury during the operating



and maintenance phase. Its purpose is also to ensure that the FMAS objectives defined in the contract are achieved in the context of the development, supply and operation of the systems. The FMAS performances of the system are one of the key components of the project's success that will impact not only its image among passengers but also operating costs.

The Private Partner will be responsible for demonstrating, controlling and achieving the FMAS objectives defined for the Transport System and sub-systems included within the scope of the contract.

4.3 FIRE PROTECTION

The design of the Transport System's fire and safety protection (not including the Rolling Stock) must be based on the requirements established in the NFPA 130 (2014) (Standards for Fixed Guideway Transit and Passenger Rail Systems) and in the other related standards referred to therein. It must be established in close cooperation with the architects, local officers and/or local emergency services, and comply with the applicable laws and regulations, codes and standards after obtaining the consent of the municipalities or other relevant authorities.

The design of the Rolling Stock's fire and safety protection must be based on the fire-smoke requirements established in EN 45545 (Railway Applications – Fire Protection on Railway Vehicles).

The Transport System's design must include an evacuation strategy for the tunnel, viaducts and raised sections, as well as for the stations.

The stations and connected buildings must be considered as being buildings occupied as public spaces used to transport passengers, and separate areas with technical rooms must be classified as being industrial-usage establishments, in accordance with the definitions of the NFPA 101.

4.4 BUILDING INFORMATION MODELING (BIM)

Information on the Municipal Infrastructures and built components of the Transport System must be grouped together in a digital model in accordance with the requirements stipulated in the Request for Proposals. Throughout the term of the Project, the Private Partner will grant BPRSTC access to a design and completion model to manage the quality of and monitor progress made in the RSTC Project – Tramway Component.

At the time of commissioning, the Private Partner must provide a consolidated database containing the information needed to operate and maintain the assets along with models accurately representing the condition of the physical assets. During the assets' operating and maintenance phase, the Private Partner must provide regular updates of the digital models and database to reflect changes made to the assets.



SCHEDULE 6 – ENVELOPE IDENTIFICATION MODEL



VILLE DE QUÉBEC
Service des approvisionnements (Procurement Services)
50, rue Marie-de-l’Incarnation, 2^e étage
Québec (Quebec) G1N 3E7

Re: Request for Qualification, File No. 73224

Project title: Design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network- Tramway Component

Response filing deadline: _____

Name of Respondent: _____

ADDENDA N° 4

Date : 4 mai 2020

Expéditeur : approtramway@ville.quebec.qc.ca

Dossier n° 73224

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

La date limite pour le dépôt des Candidatures demeure celle indiquée à l'Addenda numéro 1.

Cet addenda, distribué à tous les détenteurs du document de l'Appel de qualification, en fait partie intégrante et le modifie ou le complète comme suit :

MODIFICATIONS ET COMPLÉMENTS AU DOCUMENT DE L'APPEL DE QUALIFICATION

N°	Document de l'Appel de qualification
A.	La Ville propose de rencontrer individuellement les Candidats potentiels intéressés à déposer une Candidature dans le cadre de l'Appel de qualification, et ce, afin de recueillir les observations de ces représentants de l'industrie quant aux impacts de la situation exceptionnelle à laquelle le monde entier fait actuellement face, sur le calendrier d'approvisionnement et les étapes ultérieures du Projet RSTC – Volet tramway. Par Candidat potentiel, la Ville entend une équipe intégrée, à savoir un consortium déjà formé ou à être formé regroupant des Membres et Participants étant en mesure de rencontrer ensemble tous les critères d'évaluation apparaissant à l'Annexe 2 de l'Appel de qualification. Vous comprendrez qu'il est impossible pour la Ville de rencontrer toutes les entreprises ayant des expertises particulières ne faisant pas déjà partie d'une équipe intégrée. Afin d'assurer à tous l'intégrité et la transparence de cette démarche, il est à noter que le Service des approvisionnements de la Ville de Québec, de même que le Vérificateur du processus, assisteront à toutes ces rencontres. Seuls le calendrier d'approvisionnement et la faisabilité de le rencontrer seront abordés lors d'une telle rencontre, sans aucune possibilité de soulever d'autres questions ou sujets. La même information sera donnée à tous les Candidats potentiels qui y participeront et les résultats de cette consultation ne seront communiqués à quiconque; ils contribueront seulement à la réflexion de la Ville sur les deux sujets précités. Ainsi, la Ville demande à tout Candidat potentiel intéressé à une telle rencontre à faire parvenir à la Ville avant le <u>11 mai 2020, 16h</u>, une demande de rencontre par le biais du Courriel officiel en transmettant les noms des représentants qui y assisteraient, de même que le nom du Représentant du candidat potentiel. Le représentant du Service des approvisionnements de la Ville conviendra avec le Représentant du candidat potentiel de la date et de l'heure de la rencontre virtuelle.

Veuillez noter que cette page devra être dûment signée et jointe à votre Candidature, tel que précisé à la clause 6.5 « Exigences de conformité », alinéa f.

En cas de désaccord avec son contenu, vous pouvez déposer une plainte auprès de l'Autorité des marchés publics via le formulaire prescrit à cet effet.

Nous vous remercions à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Linda Labbé, conseillère en approvisionnement
Service des approvisionnements

LL/kg

Nous avons pris connaissance du présent addenda et notre Candidature en tient compte.

_____	_____
NOM DU CANDIDAT	DATE
_____	_____
NOM DU REPRÉSENTANT DU CANDIDAT (EN LETTRES MOULÉES)	SIGNATURE DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ DU CANDIDAT

ADDENDA N° 5

Date : 2 juin 2020 Expéditeur : approtramway@ville.quebec.qc.ca

Dossier n° 73224
Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

La date limite pour le dépôt des Candidatures est reportée au **13 juillet 2020, à 14h**.

Cet addenda, distribué à tous les détenteurs du document de l'Appel de qualification, en fait partie intégrante et le modifie ou le complète comme suit :

MODIFICATIONS ET COMPLÉMENTS AU DOCUMENT DE L'APPEL DE QUALIFICATION

N°	Document de l'Appel de qualification	
A.	Le Tableau 1 – Calendrier du Processus d’approvisionnement de l'Appel de qualification est remplacé par le suivant :	
	Étapes	Dates visées
	Lancement de l'Appel de qualification	28 février 2020
	Date limite de réception des demandes de renseignements	<u>26 juin 2020</u>
	Date et heure limites de dépôt des Candidatures	<u>13 juillet 2020, 14 h</u>
	Avis aux Candidats qualifiés invités et aux Candidats non invités	<u>Mi-août 2020</u>
	<u>La Ville envisage le dépôt des documents de l'Appel de propositions en trois phases. Actuellement, les dates visées sont :</u>	
	Dépôt de la première vague des documents de l'Appel de propositions	<u>Fin août / début septembre 2020</u>
	Dépôt de la deuxième vague des documents de l'Appel de propositions	<u>Fin septembre 2020</u>
	Dépôt de la troisième vague des documents de l'Appel de propositions	<u>Mi-octobre 2020</u>
	Décret environnemental	Hiver 2021
	Dépôt des Propositions - Volet technique : - Volet prix :	• <u>Mai 2021</u> • <u>Juin 2021</u>
	Sélection du Soumissionnaire privilégié	<u>Été 2021</u>
	Signature du Contrat	<u>Automne 2021</u>
	Début projeté de la mise en service du tramway	Automne 2026
B.	L'encadré de la Section 5.2 de l'Appel de qualification est remplacé par le suivant:	
	DATE ET HEURE LIMITES DE DÉPÔT DES CANDIDATURES	
	13 juillet 2020, 14 h, heure de Québec	

C.	Le texte suivant est ajouté à la suite de la Section 3.7 de l'Appel de qualification : La Ville envisage de demander les types de couverture d'assurance suivantes : 1. Assurance responsabilité civile globale de chantier; 2. Assurance de responsabilité professionnelle; 3. Assurance tous risques des chantiers; 4. Assurance responsabilité civile contre l'atteinte à l'environnement; 5. Assurance accidents du travail; 6. Autres assurances : Toute assurance, forme ou montant d'assurance pouvant être requis pour protéger les biens ou les personnes associés au projet, et découlant ou pouvant découler de la nature particulière, de la conception des travaux ou des méthodes de construction utilisées ou pouvant être utilisées dans l'exécution des travaux par le Soumissionnaire privilégié. Les limites par évènements, le cas échéant, et les franchises seront précisées à l'Appel de propositions.		
D.	Les Sections 5.6 d) et e) de l'Appel de qualification sont modifiées comme suit : d) La Candidature doit être produite sur un papier de format 8½" x 11" ou l'équivalent dans le système international (A4) à l'exception <u>du ou des organigramme(s) que les Candidats souhaitent inclure à leur Candidature</u> requis à l'Annexe 2.1 du présent Appel de qualification, <u>lesquels peuvent être présentés</u> sur un papier de format 11" x 17" ou l'équivalent dans le système international (A3); e) La police de caractère utilisée doit être Arial de taille <u>10</u> points, à simple interligne à l'exception : ▪ Du texte se retrouvant à l'intérieur des organigrammes, <u>des tableaux et des graphiques</u>, dont la police peut être de taille minimale 9 points; ▪ Des titres et sous-titres apparaissant dans le texte de la Candidature, dont la police peut être de taille minimale 12 points. Conséquemment : Le <i>Tableau 6 – Format attendu et nombre de copies des Candidatures</i> de l'Appel de qualification est modifié comme suit : <table><tr><td>3</td><td> [...]; b) <u>Un ou des organigramme(s) présentés</u> sur un maximum de <u>deux (2) pages</u> 11" x 17" ou A3; [...]; </td></tr></table> Le paragraphe 2 de l'encadré « Documents exigés » de l'Annexe 2.1 de l'Appel de qualification est modifié comme suit : 1. [...]; 2. <u>Un ou des organigrammes</u> présentant la structure hiérarchique du Candidat, incluant les Personnes clés et le cadre de gouvernance du Candidat. <u>Le ou les organigramme(s) doit(vent) être présenté(s) sur une ou deux page(s) maximum</u> et exceptionnellement, la Ville accepte que ce <u>ou ces document(s) soi(en)t présenté(s)</u> en format 11" x 17" ou A3; Le paragraphe 2 de l'encadré « Éléments recherchés » de l'Annexe 2.1 de l'Appel de qualification est modifié comme suit : 1. [...]; 2. Le Candidat présente son <u>ou ses organigramme(s)</u>, incluant ses Personnes clés et explique le partage des rôles et responsabilités de son équipe lors des Travaux;	3	[...]; b) <u>Un ou des organigramme(s) présentés</u> sur un maximum de <u>deux (2) pages</u> 11" x 17" ou A3; [...];
3	[...]; b) <u>Un ou des organigramme(s) présentés</u> sur un maximum de <u>deux (2) pages</u> 11" x 17" ou A3; [...];		

E.	En raison des impacts causés par la pandémie sur les processus de travail, la Ville modifie la Section 5.7 « Format d'une candidature » de l'Appel de qualification afin de permettre aux Candidats de déposer uniquement sur une clé USB la version électronique de la Candidature accompagnée d'une lettre de présentation papier, dont le modèle est joint en annexe du présent addenda, attestant qu'il s'agit de la version originale complète déposée par le Candidat. Cette lettre est signée par le Représentant du candidat. La Candidature est déposée conformément aux instructions de la Section 5.2 « Date et lieu de dépôt d'une Candidature ». Par conséquent, la Section 5.7 de l'Appel de qualification est modifiée comme suit : Le Candidat remet <u>une version électronique de sa Candidature (sur une clé USB) ainsi qu'une lettre de présentation papier signée, selon la forme présentée</u> au Tableau 6 ci-après. Si la capacité de stockage d'une seule clé USB est insuffisante, le Candidat peut utiliser autant de clés USB que nécessaire, en les numérotant. <u>La signature électronique des documents requis est jugée recevable par la Ville, sous condition du respect des exigences mentionnées au document d'Appel de qualification.</u> <u>Les états financiers d'une entreprise privée peuvent être fournis sous format papier ou sur une clé USB au choix du Candidat. Les copies papier des états financiers seront retournées aux entreprises privées.</u> Ainsi, le « <i>Tableau 6 - Format attendu et nombre de copies des Candidatures</i> » de la Section 5.7 de l'Appel de qualification, est modifié afin de retirer les deux colonnes de droite et de remplacer les mots « <i>Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe ... »</i> » par « <u>Fichier en format PDF</u> ... ».
F.	Le dernier paragraphe de la Section 6.1 – de l'Appel de qualification est modifié comme suit : Les Candidats sont encouragés à fournir des commentaires <u>sur une clé USB</u> relatifs au Projet RSTC – Volet tramway, notamment en lien avec des alternatives quant aux exigences de conception de construction, de fabrication, d'entretien, de financement ou des conditions et mécanismes de paiements, de garanties, ou autres. Ces commentaires doivent être consignés <u>sur une clé USB différente de celle(s) contenant</u> la Candidature et clairement identifiée à cet effet. Même si ces commentaires ou remarques pourront être pris en compte par la Ville pour l'élaboration de l'Appel de propositions ou autres documents contractuels, ils ne seront pas considérés pour l'évaluation des Candidatures.
G.	La Section 6.4 c) de l'Appel de qualification est remplacé par le texte suivant : <u>Le Candidat, le cas échéant, chacun de ses Membres et de ses Participants doivent</u> fournir une attestation de Revenu Québec (confirmant la production des dépôts et rapports requis en vertu des lois fiscales québécoises et l'absence de compte en souffrance au titre de ces lois) ou, alternativement, une attestation d'absence d'établissement au Québec.
H.	À l'Annexe 3 – Fiche-projet, Section 3 « Rôle et responsabilité et organisation du travail du Membre ou du Participant » de l'Appel de qualification, veuillez remplacer le texte de la 4^e puce par le suivant : Identifier toutes les disciplines professionnelles ou techniques impliquées, <u>et dans la mesure du possible</u>, le nombre de ressources impliquées et les efforts en heures totales pour les travaux effectués par le Membre ou le Participant <u>permettant à la Ville d'apprécier l'envergure de l'implication du Membre ou du Participant dans le projet présenté.</u>

QUESTIONS ET RÉPONSES

N°	Question	Réponse
1.	Les Sections 3.3, 3.5 et 3.6 de l'Appel de qualification indiquent que la Ville de Québec envisage l'obligation pour le Partenaire Privé de fournir les garanties suivantes: 3.3 a) : Lettre de crédit irrévocable et sans condition de 100 M \$ et/ou caution de 500 M \$ pendant la période des travaux; 3.5 : Lettre de crédit irrévocable et sans condition pour 50% et/ou caution pour 150% de la valeur annuelle des paiements d'entretien; 3.6 : Garanties parentales de 40 %. Comme prévu habituellement dans les projets Partenariat Public Privé au Canada, le Partenaire privé sera sans aucun doute structuré comme une entité sans recours communément appelée « special purpose vehicle », ou Project Co, afin de financer le Projet. Comme condition à ce financement, les prêteurs exigeront que Project Co investisse des capitaux propres et transfère les obligations de construction et d'entretien aux entités responsables de la construction et de l'entretien (qui peuvent ou non être affiliées à Project Co). Les prêteurs exigeront alors que ces contrats, entre Project Co et ces entrepreneurs (construction et entretien), comprennent des garanties en faveur des prêteurs (et Project Co) et ces garanties seront similaires à celles demandées aux Sections 3.3, 3.5 et 3.6. Ainsi, dans les faits, les garanties qu'exigeront les prêteurs de Project Co serviront également à la Ville, car elles assurent que Project Co remplira les exigences du Contrat afin que les prêteurs soient remboursés. Par conséquent, toute garantie exigée directement à Project Co par la Ville, serait à toutes fins utiles répétitive, inefficace et hors marché. En conséquence, nous demandons à la Ville de retirer les exigences de garanties de l'Appel de qualification, afin que la mise en place de ces garanties soit plus conforme aux standards du marché et à ce qui se fait, en matière de financement, sur la majorité des projets semblables au Canada.	Les dispositions évoquées dans votre demande font état de ce qui est envisagé par la Ville à ce sujet, au stade de l'Appel de qualification. Cela dit, la Ville précisera sa réflexion dans le cadre de l'Appel de propositions et tous commentaires que les Soumissionnaires pourraient formuler dans le cadre des ateliers bilatéraux constitueront des contributions utiles à ce processus, que nous considérerons avec intérêt. L'objectif de la Ville est de trouver, sur ces éléments comme sur tous les autres, des solutions qui arriment les intérêts de la Ville et de ses partenaires en vue d'établir un partenariat durable et fructueux pour les diverses parties.
2.	Considérant la possibilité que nous soyons appelés à exécuter l'Engagement de participation avec une très courte période de révision après la notification des candidats qualifiés, cela faciliterait grandement notre analyse et notre compréhension des conditions commerciales et juridiques incluses dans le contrat si nous pouvions recevoir une copie de l'Engagement de participation pour lecture/revue dans le cadre de la phase de l'Appel de qualification. Nous souhaiterions également avoir des précisions sur les termes et conditions concernant le Dépôt de Garantie à la Proposition qui, conformément à l'Appel de qualification, seront reflétées dans l'Engagement de participation, ainsi que son montant.	La Ville émettra le modèle d'Engagement de participation dans le cadre de l'Appel de propositions. Ce modèle n'est pas encore disponible, mais la Ville envisage de proposer un modèle d'Engagement de participation similaire aux précédents récents au Québec. Il en est de même quant au montant du Dépôt de Garantie à la Proposition, qui se voudra raisonnable à la lumière des précédents. Enfin, la Ville entend laisser un délai raisonnable aux Soumissionnaires pour revoir l'Engagement de participation après qu'il aura été fourni aux Soumissionnaires.

3.	L'article 5.7 de la Section 5 de l'Appel de qualification, enveloppe numéro 4, requiert de fournir le Curriculum vitae du Directeur de la conception - Architecture des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport. Cette ressource clé doit-elle être membre en règle de l'Ordre des Architectes du Québec?	Il n'est pas nécessaire que la ressource clé mentionnée dans l'objet de votre demande soit membre en règle de l'Ordre des Architectes du Québec dans la mesure où les lois et règlements sont respectés dans le cadre de ses fonctions.
4.	Nous comprenons au travers de la Section 8.1 que toute modification d'une Personne Clé après la signature du Contrat devra préalablement être approuvée par la Ville. Dans ce cadre, le rôle du Directeur de Financement peut être attendu sur deux phases distinctes : - à l'étape de préparation de la proposition et celle de la clôture financière, supporté par un acteur d'expérience pour conduire les négociations pré-clôture (le « Directeur financement de la proposition »), - après la clôture financière (le « Directeur financement de la société de projet »). Ces compétences amènent à identifier des profils de CV différents. Typiquement ces deux rôles sont dissociés, car ces rôles reposent sur des objectifs différents. Tandis que le Directeur financement de la proposition a comme rôle clé la mise en place d'un financement engagé pour les fins de la soumission d'une proposition financière et de la clôture financière, celui du Directeur financement de la société de projet vise le bon fonctionnement financier de la société de projet et le respect des ententes contractuelles/financières après la clôture financière. Dans cet esprit et à la lumière des requis indiqués dans l'Appel de qualification, pourriez-vous confirmer que la personne-clé requise est celle afférente à un Directeur financement de la proposition?	L'annexe 2.5 – <i>Capacité financière et compétences en financement</i> sont claires sur les objectifs visés, notamment sur l'évaluation de la Personne-clé - Directeur <u>du</u> financement. Il appartient au Candidat de sélectionner une Personne-clé qui saura supporter la capacité du Candidat à obtenir et mettre en place dans le cadre du Processus d'approvisionnement le financement requis pour le Projet RSTC – Volet tramway. Cette démonstration sera appréciée via le Curriculum vitae de la Personne-clé produit selon le format prescrit à l'Annexe 4.
5.	Notre compréhension des définitions de Membre, Candidat et Consortium, est que seules les entités constituant le véhicule du Consortium ("Project Co"), l'entrepreneur en construction et l'entrepreneur en maintenance peuvent être considérées comme des Membres aux termes du contrat. Ces entités peuvent également être des Participants selon les définitions de la page 5 du document de l'Appel de qualification. La Ville peut-elle confirmer que notre compréhension est exacte? De plus, selon notre pratique typique, nous pourrions vouloir nommer certains sous-traitants (conception, construction et maintenance) qui pourraient avoir un rôle de soutien limité dans le Projet. Nous croyons que les exigences de qualification concernant les Participants pourraient être trop élevées (par exemple les différentes lettres et états financiers requis en vertu de l'annexe 2.5) pour s'appliquer à ces entités, compte tenu de leur rôle limité dans le Projet.	Dans la mesure où un Candidat prend la forme d'un Consortium, les Personnes qui en sont membres sont considérées comme des Membres en vertu de l'Appel de qualification. Tels Membres peuvent également jouer le rôle de Participants s'ils répondent aux critères de la définition de ce dernier terme. La définition du terme "Participant" à l'Appel de qualification prévoit expressément la possibilité pour un Candidat de désigner comme Participant une Personne même si elle ne satisfait pas les critères en valeur énoncés à cette même définition. Si un Candidat souhaite se prévaloir de cette option, la Personne ainsi désignée sera considérée comme un Participant à toutes fins en vertu de l'Appel de qualification, incluant les exigences en termes de documents requis en vertu de l'Annexe 2.5 de l'Appel de qualification. Il s'agit d'une approche équilibrée, que la Ville souhaite maintenir.

Addenda n° 5 (suite)

6.	La Ville peut-elle envisager d'inclure une sous-catégorie de Participants (à définir comme ceux identifiés par le Candidat, mais qui ne satisfont pas au seuil des critères de définition d'un Participant énumérés dans la définition de la page 5) qui ne seraient pas tenus de fournir toutes les informations requises par Les Participants dans le cadre de l'annexe 2.5?	La Ville confirme que dans la mesure où un Candidat souhaite ajouter un sous-contractant comme Participant, même si cela n'est pas requis en fonction de la valeur énoncée à la définition de Participant de l'Appel de qualification, ce ou ces Participant(s) doivent remplir les mêmes exigences et ainsi, fournir l'ensemble de la documentation requise à l'Annexe 2.5 de l'Appel de qualification. Ceci dit, un Candidat peut présenter des sous-traitants ayant une expertise particulière dans la composition du Candidat, sans toutefois leur attribuer le statut de Participant tel que défini à l'Appel de qualification.
7.	Le paragraphe E de l'annexe 1.1 de l'Appel de Qualification indique que le Candidat, chacun de ses Membres, Participants et Personnes clés « reconnaît également que la Ville peut communiquer les renseignements compris dans la Candidature aux différents mandataires, représentants, membres de leurs personnels ou conseillers qui assistent la Ville dans le cadre du Processus d'approvisionnement ». Pourriez-vous nous indiquer si : - des mesures ont ou seront mises en œuvre par la Ville pour s'assurer que les personnes mentionnées ci-avant seront soumises à des obligations de confidentialité strictes au regard des informations reçues des Candidats et qui leur auront été communiquées par la Ville; - confirmer que les informations ainsi communiquées seront limitées à ce qui est strictement nécessaire à la Ville pour les besoins du Processus d'approvisionnement?	Tous les membres d'un comité de sélection, d'un jury ainsi que le secrétaire du comité signent un engagement de confidentialité et sont soumis au <i>Règlement sur la gestion contractuelle</i> de la Ville de Québec. La Ville vous confirme que ces informations seront transmises uniquement aux Personnes ayant un réel besoin d'y avoir accès, et ce, seulement dans le cadre du Processus d'approvisionnement.

Veuillez noter que cette page devra être dûment signée et jointe à votre Candidature, tel que précisé à la Section 6.5 f) de l'Appel de qualification.

En cas de désaccord avec son contenu, vous pouvez déposer une plainte auprès de l'Autorité des marchés publics via le formulaire prescrit à cet effet.

Nous vous remercions à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Linda Labbé, conseillère en approvisionnement
Service des approvisionnements

LL/kg

Nous avons pris connaissance du présent addenda et notre Candidature en tient compte.

NOM DU CANDIDAT

DATE

NOM DU REPRÉSENTANT DU CANDIDAT
(EN LETTRES MOULÉES)

SIGNATURE DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ DU
CANDIDAT

Le (*date*)

Service des approvisionnements
Ville de Québec
50, rue Marie-de-l'Incarnation, 2^e étage
Québec (Québec) G1N 3E7

Objet : Appel de qualification n° 73224
Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de
transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

Madame, Monsieur,

Par la présente, je confirme que le document déposé sur la clé USB accompagnant la présente lettre est le document original et complet de la Candidature du (*nom du Candidat*) pour l'Appel de qualification du Projet RSTC – Volet tramway.

Je déclare être le Représentant du Candidat désigné du (*nom du Candidat*) et avoir le pouvoir et l'autorité de signer la présente lettre pour le compte de (*nom du Candidat*), conformément à l'Annexe 1.1. « Formulaire d'engagement » de l'Appel de qualification.

Comme exigé au Tableau 6 de la Section 5.7 de l'Appel de qualification, les états financiers annuels des trois derniers exercices sont déposés sous forme :

- ☐ Papier (inclus dans une enveloppe scellée portant la mention « Enveloppe 7 »).
- ☐ Électronique (clé USB).

(*Signature*)

Nom du représentant
Nom du Candidat
Adresse

p. j. Clé USB

ADDENDA N° 6

Date : 10 juin 2020

Expéditeur : approtramway@ville.quebec.qc.ca

Dossier n° 73224

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

La date limite pour le dépôt des Candidatures demeure celle indiquée à l'Addenda numéro 5.

Cet addenda, distribué à tous les détenteurs du document de l'Appel de qualification, en fait partie intégrante et le modifie ou le complète comme suit :

MODIFICATIONS ET COMPLÉMENTS AU DOCUMENT DE L'APPEL DE QUALIFICATION

N°	Document de l'Appel de qualification
A.	La Ville souhaite informer les Candidats potentiels que dans le cadre de l'Appel de propositions, les Soumissionnaires seront invités à demander à la Ville d'effectuer des sondages additionnels. La Ville déterminera alors quels sondages sont nécessaires et procédera elle-même à l'exécution de ces sondages. Les résultats seront par la suite transmis à l'ensemble des Soumissionnaires.

Veuillez noter que cette page devra être dûment signée et jointe à votre Candidature, tel que précisé à la Section 6.5 f) de l'Appel de qualification.

En cas de désaccord avec son contenu, vous pouvez déposer une plainte auprès de l'Autorité des marchés publics via le formulaire prescrit à cet effet.

Nous vous remercions à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Linda Labbé, conseillère en approvisionnement
Service des approvisionnements

LL/kg

Nous avons pris connaissance du présent addenda et notre Candidature en tient compte.

NOM DU CANDIDAT

DATE

NOM DU REPRÉSENTANT DU CANDIDAT
(EN LETTRES MOULÉES)

SIGNATURE DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ DU
CANDIDAT

ADDENDA N° 7

Date : 25 juin 2020 Expéditeur : approtramway@ville.quebec.qc.ca

Dossier n° 73224
Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

La date limite pour le dépôt des Candidatures demeure celle indiquée à l'Addenda numéro 5.

Cet addenda, distribué à tous les détenteurs du document de l'Appel de qualification, en fait partie intégrante et le modifie ou le complète comme suit :

QUESTIONS ET RÉPONSES

N°	Question	Réponse
1.	La Ville peut-elle préciser son intention à l'égard du niveau visé pour le financement à long terme du Projet? La Ville prévoit-elle de limiter ou établir un seuil minimum pour le montant de financement à long terme à un montant spécifique, tel qu'est le cas pour d'autres PPP sur le marché canadien, ou vise-t-elle plutôt un % du coût du Projet? Bien que tôt dans le processus d'appel d'offres, cette information permettrait non seulement d'avoir une meilleure compréhension des niveaux d'emprunts et de capitaux propres potentiellement requis pour le Projet, mais également de sélectionner les partenaires clés, notamment en ce qui a trait aux capitaux propres, pour chaque consortium.	Pour la partie financement à long terme, la Ville a opté pour le concept de pourcentage minimal requis équivalent à cinq pour cent (5 %) du coût des Travaux. En ce qui a trait au niveau de capitaux propres, les Candidats qualifiés invités jugeront du niveau adéquat.
2.	Nous référons aux sections 3.3, 3.4, 3.5 et 3.6. Nous profitons du processus d'évaluation en cours concernant les garanties d'exécution (tel que mentionné dans la section 3.3), soit sous forme de lettres de crédit, de garanties parentales ou de cautions, pour sensibiliser la Ville sur ce sujet qui a un impact direct sur la capacité de participation de certains et sur les coûts des soumissions. En premier lieu, il est important que les garanties d'exécution fournies par les parties exécutant les Travaux et l'Entretien soient compatibles avec les garanties exigées par les prêteurs sans créer de dédoublement. Malheureusement plusieurs processus en PPP au Québec sont lancés en comportant un dédoublement des garanties, même si le tir est souvent (mais pas toujours) ajusté en cours de route. Nous recommandons fortement que les garanties soient émises par les parties exécutant les Travaux et l'Entretien à l'endroit du concessionnaire, et que les prêteurs et la Ville soient bénéficiaires de ces mêmes garanties en vertu de leurs droits respectifs, conformément à la pratique prépondérante en PPP au Canada. En deuxième lieu, nous recommandons à la Ville de limiter les garanties à des montants/pourcentages raisonnables. Même s'il n'y a pas de dédoublement avec les garanties consenties à la Ville (tel que demandé en premier lieu), les prêteurs exigeront des garanties additionnelles à celle du concédant (la Ville) pour couvrir, par exemple, les pénalités potentielles et l'intérêt en cas de retard.	La Ville prend bonne note de votre commentaire. Le programme de garanties sera détaillé davantage lors de l'Appel de propositions.

N°	Question	Réponse
	L'accumulation des garanties augmente les coûts de projet et il est important qu'elles demeurent à un niveau raisonnable. Enfin, il est important de rappeler qu'au-delà des garanties d'exécution, la Ville sera toujours protégée contre la non-performance du concessionnaire par le biais du mécanisme de paiement et des modalités en cas de résiliation prévus dans l'entente de concession.	
3.	Dans l'annexe 3, il est demandé dans les instructions aux Candidats de présenter une fiche par projet. Prière de nous confirmer qu'un même projet peut être présenté pour plusieurs sections, qu'une seule fiche sera présentée par section, mais que la fiche du projet en question pourrait contenir des informations différentes d'une section à une autre.	La Ville confirme qu'un même projet peut être présenté pour plusieurs sections, qu'une seule fiche sera présentée par section, mais que la fiche du projet en question pourrait contenir des informations différentes d'une section à une autre.
4.	Eu égard aux exigences applicables entre Personne liée et l'exclusivité requise, la Ville peut-elle confirmer, à l'instar d'autres appels à qualification pour P3 lancés sur la base du modèle d'Infrastructure Ontario ou de Partnerships BC qui l'autorise, la possibilité de sociétés d'un même groupe, sous réserve de ne pas être ni Participant ni affiliée à un Participant d'un autre groupement candidat, de pouvoir être chacune simple Membre (sous-traitant désigné ou fournisseur dédié) de deux groupements distincts – les engagements de confidentialité et de non-collusion demeurant pleinement applicables.	Nous portons à votre attention l'article 8.7 de l'Appel de qualification, lequel mentionne que les Membres, les Participants, les Personnes clés ainsi que les Personnes liées à celles-ci doivent agir exclusivement pour un seul Candidat. C'est donc dire que les organisations qui doivent être identifiées comme parties à une Candidature ne doivent pas simultanément être identifiées comme parties à une autre Candidature. À cet effet, nous vous référons aux définitions de Membres, Participants, Personnes clés ainsi que Personnes liées de l'Appel de qualification.
5.	La Ville peut-elle envisager d'inclure une sous-catégorie de Participants (à définir comme ceux identifiés par le Candidat, mais qui ne satisfont pas au seuil des critères de définition d'un Participant énumérés dans la définition de la page 5) qui ne seraient pas tenus de fournir toutes les informations requises par Les Participants dans le cadre de l'annexe 2.5?	La Ville confirme que dans la mesure où un Candidat souhaite ajouter un sous-contractant comme Participant, même si cela n'est pas requis en fonction de la valeur énoncée à la définition de Participant de l'Appel de qualification, ce ou ces Participant(s) doivent remplir les mêmes exigences et ainsi, fournir l'ensemble de la documentation requise à l'Annexe 2.5 de l'Appel de qualification. Ceci étant dit, un Candidat peut présenter des sous-traitants ayant une expertise particulière dans la composition du Candidat, sans toutefois leur attribuer le statut de Participant tel que défini à l'Appel de qualification.
6.	Dans les Articles 3.3 et 3.5 du document, il est demandé de soit soumettre une lettre de crédit ou fournir un cautionnement pendant les périodes de construction et d'entretien. Nous notons également que dans la Section 6.5 e) il est demandé que le Candidat soumette soit une lettre d'une institution financière ou d'un assureur selon le modèle prévu à l'Annexe 1.4. Pouvez-vous confirmer que notre compréhension qu'une seule des lettres fournies à l'Annexe 1.4 doit être soumise par chaque Membre ou Participant afin de répondre aux exigences de la demande de l'Appel de Qualification et non pas les deux. Par exemple, si les Membres ou Participants à la construction choisissent de ne fournir que la lettre de l'institution financière, est-ce que cela serait acceptable?	La Section 6.5 e) laisse le choix aux Membres ou Participants d'obtenir la lettre en question, soit d'une institution financière, soit d'un assureur.

N°	Question	Réponse
7.	Depuis la sortie du document de l'Appel de qualification n°73224, nos Membres et Participants ont contacté des institutions gouvernementales du Québec afin d'obtenir l'Attestation d'Absence d'Établissement au Québec. Cependant, il nous a été demandé de revenir vers le client de l'Appel de qualification pour obtenir un format d'attestation. Pourriez-vous émettre une annexe complémentaire à cet effet avec un modèle à remplir sur l'honneur par certains de nos Membres et Participants n'ayant pas à date d'Établissement au Québec? Dans le cas contraire, pourriez-vous nous indiquer la manière de procéder.	Dans le cas où un Membre ou Participant n'a pas d'établissement au Québec, il lui suffit de produire une attestation à cet effet signée par un signataire dûment autorisé par le Membre ou Participant à cette fin. L'Appel de qualification n'impose pas de forme particulière à ce sujet.

Veillez noter que cette page devra être dûment signée et jointe à votre Candidature, tel que précisé à la Section 6.5 f) de l'Appel de qualification.

En cas de désaccord avec son contenu, vous pouvez déposer une plainte auprès de l'Autorité des marchés publics via le formulaire prescrit à cet effet.

Nous vous remercions à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Linda Labbé, conseillère en approvisionnement
Service des approvisionnements

LL/kg

Nous avons pris connaissance du présent addenda et notre Candidature en tient compte.

NOM DU CANDIDAT

DATE

NOM DU REPRÉSENTANT DU CANDIDAT
(EN LETTRES MOULÉES)

SIGNATURE DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ DU
CANDIDAT

ADDENDA N° 8

Date : 2 juillet 2020

Expéditeur : approtramway@ville.quebec.qc.ca

Dossier n° 73224

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

La date limite pour le dépôt des Candidatures demeure celle indiquée à l'Addenda numéro 5.

Cet addenda, distribué à tous les détenteurs du document de l'Appel de qualification, en fait partie intégrante et le modifie ou le complète comme suit :

MODIFICATIONS ET COMPLÉMENTS AU DOCUMENT DE L'APPEL DE QUALIFICATION

N°	Document de l'Appel de qualification
A.	La précision suivante est apportée à l'Annexe 1.4 « <i>Cautionnement – Lettre de confirmation des assureurs et institutions financières</i> » de l'Appel de qualification. La Ville souhaite préciser que l'insertion, par un assureur, un courtier d'assurance ou une Institution financière, dans une lettre par ailleurs conforme au modèle prévu à l'Article 1.3 ou 1.4 de l'Appel de qualification, de clauses de style (par exemple sur des sujets comme la confidentialité de la lettre ou le fait que la confirmation qu'elle contient est exprimée à la date à laquelle elle est émise) ne rendra pas d'office une telle lettre non conforme pour autant que, de l'avis de la Ville, ces clauses de style ne remettent pas en cause la nature de la lettre recherchée selon le modèle prévu à l'Article 1.3 ou 1.4, le cas échéant, ni les fins pour lesquelles elle est demandée. La Ville prendra à son entière discrétion, mais au besoin avec le soutien du Comité d'évaluation juridique, la décision quant à savoir si l'ajout d'une telle clause a pour effet de rendre une lettre non conforme aux exigences de l'Appel de qualification.
B.	Vous trouverez joint au présent addenda un nouveau modèle de lettre de confirmation des Institutions financières. Ce modèle s'ajoute à ceux déjà fournis à l'Annexe 1.4 de l'Appel de qualification. Le Candidat a le choix d'utiliser l'un ou l'autre des modèles pour la présentation de sa Candidature.
C.	La précision suivante est apportée au dernier paragraphe de l'article E. de l'Addenda 5 : Le mot « Enveloppe (<i>avec numéro</i>) » est remplacé par « Fichier en format PDF (<i>avec numéro</i>) ». Par conséquent, le Candidat devra fournir : - un fichier comportant l'ensemble des documents constituant la version originale de la Candidature; - un fichier par composante présentée dans le Tableau 6 de la Section 5.7, numéroté selon la composante y afférent.

Veuillez noter que cette page devra être dûment signée et jointe à votre Candidature, tel que précisé à la Section 6.5 f) de l'Appel de qualification.

En cas de désaccord avec son contenu, vous pouvez déposer une plainte auprès de l'Autorité des marchés publics via le formulaire prescrit à cet effet.

Nous vous remercions à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à la présente et vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.



Linda Labbé, conseillère en approvisionnement
Service des approvisionnements

LL/kg

Nous avons pris connaissance du présent addenda et notre Candidature en tient compte.

NOM DU CANDIDAT

DATE

NOM DU REPRÉSENTANT DU CANDIDAT
(EN LETTRES MOULÉES)

SIGNATURE DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ DU
CANDIDAT

ANNEXE 1.4 – CAUTIONNEMENT – LETTRE DE CONFIRMATION DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

[Entête de l'Institution financière]

[Date]

Ville de Québec

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway (le « Projet RSTC – Volet tramway »)

Membre ou Participant : **[Nom du Membre ou Participant]** (le « Membre ») ou (le « Participant »)

[Nom de l'Institution financière] (« Nom ») est heureux de fournir la présente lettre de confirmation.

Nous confirmons avoir été engagés par le **[Membre ou Participant]** du Candidat **[Nom du Candidat]** pour agir en qualité d'Institution financière afin de fournir, si le Candidat est sélectionné comme Soumissionnaire privilégié à la conclusion du Processus d'approvisionnement, les lettres de crédit requises durant la période des Travaux et/ou la période d'Entretien du Projet RSTC – Volet tramway.

Nous avons étudié l'Appel de qualification du Projet RSTC – Volet tramway et les exigences préliminaires en matière de Garanties qui y sont stipulées. Par la présente, nous confirmons être en mesure de produire des lettres de crédit égales ou supérieures aux exigences préliminaires de l'Appel de qualification rapportées au prorata du **[% d'intérêts du Membre ou du Participant]** dans l'équipe du Candidat.

En date de la présente lettre, nous ne connaissons aucune réclamation en cours, obstacle ou autre circonstance propre au **[Membre ou Participant]** du Candidat susceptible de nous empêcher de produire les lettres de crédit mentionnées dans cette lettre.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

[Signature du signataire autorisé]

[Nom du signataire autorisé de l'Institution financière]

[Titre]

ANNEXE 1.4 – CAUTIONNEMENT – LETTRE DE CONFIRMATION DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

[Entête de l'Institution financière]

[Date]

Ville de Québec

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway (le « Projet RSTC – Volet tramway »)

Membre ou Participant : **[Nom du Membre ou Participant]** (le « Membre ») ou (le « Participant »)

[Nom de l'Institution financière] (« **Nom** ») est heureux de fournir la présente lettre de confirmation.

Nous confirmons avoir été engagés par le **[Membre ou Participant]** du Candidat **[Nom du Candidat]** pour agir en qualité d'Institution financière afin de fournir, si le Candidat est sélectionné comme Soumissionnaire privilégié à la conclusion du Processus d'approvisionnement, les lettres de crédit requises durant la période des Travaux et/ou la période d'Entretien du Projet RSTC – Volet tramway.

Nous avons étudié l'Appel de qualification du Projet RSTC – Volet tramway et les exigences préliminaires en matière de Garanties qui y sont stipulées. Par la présente, nous confirmons être en mesure de produire des lettres de crédit égales ou supérieures aux exigences préliminaires de l'Appel de qualification rapportées au prorata du **[% d'intérêts du Membre ou du Participant]** dans l'équipe du Candidat.

En date de la présente lettre, nous ne connaissons aucune réclamation en cours, obstacle ou autre circonstance propre au **[Membre ou Participant]** du Candidat susceptible de nous empêcher de produire les lettres de crédit mentionnées dans cette lettre.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

[Signature du signataire autorisé]

[Nom du signataire autorisé de l'Institution financière]

[Titre]



APPEL DE QUALIFICATION

Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant
de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

DOSSIER N° 73224

Date : 28 février 2020





TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	8
1.1 OBJET ET CONTENU DU DOCUMENT	8
1.2 PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PROJET RSTC	8
1.3 PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT	9
1.4 OBJECTIFS DE L'APPEL DE QUALIFICATION	9
1.5 CALENDRIER DU PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT	10
1.6 GOUVERNANCE DU PROJET RSTC ET PARTIES PRENANTES	10
1.7 VÉRIFICATEUR DU PROCESSUS	12
1.8 CERTIFICATEUR INDÉPENDANT	13
1.9 ÉVALUATEUR INDÉPENDANT DE LA SÉCURITÉ	13
2. DESCRIPTION DU PROJET RSTC – VOLET TRAMWAY	14
2.1 INFRASTRUCTURES MUNICIPALES	15
2.2 SYSTÈME DE TRANSPORT	16
2.3 ALLOCATION ENVISAGÉE DES PRINCIPAUX RISQUES	17
2.4 GESTION DES INTERFACES ET PARTAGE DES RESPONSABILITÉS	19
3. RÉMUNÉRATION ET GARANTIES	25
3.1 VERSEMENT DU PRIX CONTRACTUEL	25
3.2 DÉPÔTS DE GARANTIE DE PROPOSITION ET DE CLÔTURE	25
3.3 GARANTIES D'EXÉCUTION DURANT LES TRAVAUX	25
3.4 GARANTIE D'EXÉCUTION PENDANT LA PÉRIODE DE GARANTIE	26
3.5 GARANTIE D'EXÉCUTION PENDANT LA PÉRIODE D'ENTRETIEN	26
3.6 GARANTIE PARENTALE	26
3.7 PROGRAMME D'ASSURANCE	26
4. APPROVISIONNEMENT	27
4.1 PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT	27
4.2 MODALITÉS	27
4.3 TRANSPARENCE DU PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT	29
5. DIRECTIVES AUX CANDIDATS	30
5.1 OBTENTION DES DOCUMENTS DE L'APPEL DE QUALIFICATION	30
5.2 DATE ET LIEU DE DÉPÔT D'UNE CANDIDATURE	30
5.3 COMMUNICATION AVEC LA VILLE	31
5.4 EXAMEN DES DOCUMENTS	31
5.5 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS	32
5.6 ÉLABORATION ET RÈGLES DE PRÉSENTATION D'UNE CANDIDATURE	32
5.7 FORMAT D'UNE CANDIDATURE	33
5.8 FORMULAIRE D'ENGAGEMENT	36



5.9	FORMULAIRE DE DÉCLARATION CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE LOBBYISME	36
5.10	RETRAIT OU MODIFICATION D'UNE CANDIDATURE	36
5.11	DEMANDE RELATIVE AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS	36
6.	ÉVALUATION DES CANDIDATURES.....	38
6.1	PROCESSUS D'ÉVALUATION DES CANDIDATURES	38
6.2	PROPRIÉTÉ DES DOCUMENTS	38
6.3	COMITÉ DE SÉLECTION	38
6.4	EXIGENCES DE RECEVABILITÉ	39
6.5	EXIGENCES DE CONFORMITÉ	40
6.6	CRITÈRES D'ÉVALUATION ET EXIGENCES	41
6.7	CHOIX DES CANDIDATS QUALIFIÉS	42
6.8	TRANSMISSION DES RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION AUX CANDIDATS	42
7.	CADRE LÉGISLATIF ET NORMATIF.....	43
7.1	LOIS PROVINCIALES PERTINENTES (LISTE NON EXHAUSTIVE).....	43
7.2	LOIS FÉDÉRALES PERTINENTES (LISTE NON EXHAUSTIVE)	43
8.	CONDITIONS GÉNÉRALES	44
8.1	MODIFICATION DE LA COMPOSITION D'UN CANDIDAT	44
8.2	PERSONNES INADMISSIBLES À AGIR POUR LE COMPTE D'UN CANDIDAT	45
8.3	ACCÈS À L'INFORMATION	46
8.4	COMMUNICATION	47
8.5	GESTION DES CONFLITS D'INTÉRÊTS.....	47
8.6	PROCESSUS DE GESTION DES PLAINTES	47
8.7	EXCLUSIVITÉ	48
8.8	CONTENU CANADIEN.....	48
8.9	LOBBYISME ET OBLIGATIONS D'APRÈS-MANDAT	48
8.10	COMMUNICATION ET COMMENTAIRES PUBLICS	49
8.11	COLLUSION.....	49
8.12	COÛTS ET DÉPENSES DES CANDIDATS	49
8.13	DROITS DE LA VILLE.....	49
8.14	RESPONSABILITÉ RELATIVEMENT À L'EXACTITUDE DES INFORMATIONS	49
8.15	CERTIFICAT DE FRANCISATION	50
8.16	LANGUE OFFICIELLE	50
8.17	SYSTÈME DE GESTION ÉLECTRONIQUE DOCUMENTAIRE	50
ANNEXE 1 –	FORMULAIRES ET LETTRES TYPES	51
ANNEXE 1.1 –	FORMULAIRE D'ENGAGEMENT	52
ANNEXE 1.2 –	FORMULAIRE DE DÉCLARATION CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE LOBBYISME	55
ANNEXE 1.3 –	COUVERTURE D'ASSURANCE – LETTRE DE CONFIRMATION DES COURTIERS D'ASSURANCE	57



ANNEXE 1.4 – CAUTIONNEMENT – LETTRE DE CONFIRMATION DES ASSUREURS ET INSTITUTIONS FINANCIÈRES	58
ANNEXE 1.5 – FORMULAIRE DE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS	60
ANNEXE 2 – CRITÈRES D'ÉVALUATION ET EXIGENCES	61
ANNEXE 2.1 – COMPOSITION DU CANDIDAT	63
ANNEXE 2.2 – COMPÉTENCES EN CONCEPTION ET CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES MUNICIPALES ET D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	65
ANNEXE 2.3 – COMPÉTENCES EN CONCEPTION, FABRICATION, INSTALLATION, ESSAIS ET MISE EN SERVICE DES SYSTÈMES MODAUX ET DES SYSTÈMES D'EXPLOITATION	67
ANNEXE 2.4 – COMPÉTENCES EN ENTRETIEN	69
ANNEXE 2.5 – CAPACITÉ FINANCIÈRE ET COMPÉTENCES EN FINANCEMENT	70



ANNEXE 3 – FICHE-PROJET	73
ANNEXE 4 – CURRICULUM VITAE	75
ANNEXE 5 – DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	76
1. MISE EN CONTEXTE	76
2. INFRASTRUCTURES MUNICIPALES	77
2.1 AMÉNAGEMENTS URBAINS	77
2.2 INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT URBAIN	77
2.3 COMPOSITION ARCHITECTURALE	77
2.4 STRATÉGIE PAYSAGÈRE ET ESPACES VERTS	78
2.5 ART PUBLIC	78
2.6 VOIRIE	79
2.7 CONDUITES D'AQUEDUC, D'ÉGOUTS ET D'EAU PLUVIALE	79
2.8 RÉSEAUX TECHNIQUES URBAINS (RTU)	79
2.9 OUVRAGES D'ART	80
3. SYSTÈME DE TRANSPORT	81
3.1 SERVICE OFFERT	81
3.2 DIMENSIONNEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORT	84
3.3 SYSTÈMES MODAUX	84
3.4 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	89
3.5 SYSTÈMES D'EXPLOITATION	100
4. PERFORMANCE ET SÉCURITÉ	104
4.1 GÉNÉRALITÉS	104
4.2 DÉMARCHE DE FONCTIONNALITÉ, MAINTENABILITÉ, DISPONIBILITÉ ET SÉCURITÉ (FMDS)	104
4.3 SÉCURITÉ INCENDIE	105
4.4 MODÉLISATION DES INFRASTRUCTURES ET DES BÂTIMENTS (BIM)	105

**ANNEXE 6 – MODÈLE D'IDENTIFICATION D'ENVELOPPE À UTILISER.....106****Table des références – Figures**

Figure 1 - Organigramme BPRSTC	11
Figure 2 - Illustration des Infrastructures municipales et du Système de transport.....	14
Figure 3 - Tracé de référence du tramway de Québec.....	15
Figure 4 - Intentions d'aménagement du tramway.....	78
Figure 5 - Schéma d'exploitation de la ligne	82
Figure 6 - Localisation envisagée des services provisoires.....	83
Figure 7 - Schéma préliminaire de distribution électrique.....	87
Figure 8 - Coupe type de plateforme classique de tramway	90
Figure 9 - Coupe type de plateforme à caniveau de tramway	91
Figure 10 - Localisation des stations	94

Table des références – Tableaux

Tableau 1 - Calendrier du Processus d'approvisionnement	10
Tableau 2 - Allocation envisagée des principaux risques.....	17
Tableau 3 - Partage des responsabilités et interfaces pour les Infrastructures municipales	19
Tableau 4 - Partage des responsabilités et gestion des interfaces pour le Système de transport.....	20
Tableau 5 - Description sommaire des interfaces requises avec des tiers	23
Tableau 6 - Format attendu et nombre de copies des Candidatures	33
Tableau 7 - Critères d'évaluation de l'Appel de qualification et pondération	61



GLOSSAIRE

AMP	Autorité chargée en vertu des lois et règlements de délivrer une autorisation de contracter aux contractants et aux sous-traitants des organismes publics devant détenir une telle autorisation aux termes des lois et règlements, soit l'Autorité des marchés publics et tout successeur, remplaçant ou ayant droit autorisé de celle-ci en regard de ce rôle.
Appel de propositions	L'appel de propositions relatif au Projet RSTC - Volet tramway qui sera remis aux Candidats qualifiés invités à y participer.
Appel de qualification	Le présent appel de qualification incluant ses annexes et, le cas échéant, ses addendas.
Assureur	Une compagnie d'assurance légalement habilitée à exercer ses activités et exploiter une entreprise au Québec et disposant des permis nécessaires, émis conformément aux lois et règlements applicables, pour ce faire. Pour être admissible, la compagnie d'assurance doit pouvoir fournir les assurances particulières exigées au Contrat et bénéficier de la notation de crédit minimale de « A- » telle qu'établie par <i>A.M. Best Company</i> ou son agence de notation remplaçante, ou d'une notation équivalente par une agence de notation succédant à cette dernière, étant entendu que dans ce dernier cas, l'admissibilité de la compagnie d'assurance doit être préalablement confirmée par la Ville.
Autorisation de l'AMP	Autorisation de contracter émise par l'AMP en vertu de la <i>Loi sur les contrats des organismes publics</i> , RLRQ, c. C-65.1 et notamment en vertu de ses décrets et règlements d'application ainsi que de la <i>Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics</i> , L.Q., 2012, c.25.
BIM	Méthode et outil supportant la modélisation des infrastructures et des bâtiments (Building Information Modeling).
BPRSTC	Le bureau de projet du RSTC.
Candidat	Une Personne ou un Consortium qui acquiert les documents d'Appel de qualification par l'entremise du SEAO ou de MERX (avec renvoi au SEAO) et qui peut choisir de déposer une Candidature en réponse au présent Appel de qualification.
Candidat qualifié	Un Candidat qui se qualifie à la suite de l'évaluation des Candidatures conformément à la Section 6 du présent Appel de qualification.
Candidat qualifié invité	Un Candidat qualifié au terme de l'Appel de qualification et qui sera invité à participer à l'Appel de propositions à la suite de l'évaluation des Candidatures conformément à la Section 6 du présent Appel de qualification.
Candidature	L'ensemble de l'information préparée et fournie par un Candidat au soutien de sa candidature dans le cadre du présent Appel de qualification ainsi que toute l'information découlant des vérifications effectuées par la Ville et des clarifications obtenues dans le cadre de l'évaluation de la candidature de ce Candidat.



Caution	Une Personne qui détient un permis émis conformément à la <i>Loi sur les Assurances</i> (RLRQ, c.A-32) l'autorisant à pratiquer l'assurance cautionnement, une société de fiducie titulaire d'un permis délivré en vertu de la <i>Loi sur les sociétés de fiducie et les sociétés d'épargne</i> (RLRQ c. S-29.01), une coopérative de services financiers visée par la <i>Loi sur les coopératives de services financiers</i> (RLRQ, c. C-67.3), ou une banque au sens de la <i>Loi sur les banques</i> (L.C. 1991, c.46). Dans tous les cas, la caution ne doit pas être une Personne faisant l'objet de restrictions.
CC	Contrat visant la conception et la construction d'un projet.
CCF	Contrat visant la conception, la construction et le financement d'un projet.
CCFE	Contrat visant la conception, la construction, le financement et l'entretien d'un projet.
CCFEE	Contrat visant la conception, la construction, le financement, l'entretien et l'exploitation d'un projet.
Certificateur indépendant	La Personne à être nommée à titre de certificateur indépendant qui est chargée entre autres d'évaluer la valeur des travaux exécutés ou l'atteinte des jalons et d'émettre les attestations de Réception provisoire et de Réception définitive dans le cadre du Contrat.
CN	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.
Collaborateurs	Les Personnes clés et toutes les Personnes travaillant ou associées à la Candidature, le tout en relation avec la Section 8.1 du présent Appel de qualification.
Comité de sélection	Le comité chargé de recevoir les recommandations de chaque sous-comité, de procéder à l'évaluation des Candidatures et de faire les recommandations aux autorités concernées de la Ville à l'égard de la sélection des Candidats qualifiés invités.
Comité d'évaluation juridique	Le comité formé par la Ville dont le mandat consiste notamment à examiner diverses questions d'ordre juridique dont, conformément à la Section 8.5 du présent Appel de qualification, les cas qui lui sont référés et qui créent, ou qui sont susceptibles de créer, une situation de conflit d'intérêts apparente ou réelle, actuelle ou appréhendée, ou d'avantage indu et à rendre une décision.
Compagnie mère	Désigne une Personne dont une autre Personne est la filiale directe ou indirecte au sens de l'article 9 de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> (RLRQ, c. V-1.1); la désignation de la Compagnie mère de chacun des Membres composant le Candidat devant être acceptable à la Ville, à son entière discrétion.
Consortium	Le regroupement de deux ou de plusieurs Personnes destinées à être juridiquement constituées aux fins de soumettre une Candidature.
Contenu canadien	Exigence contenue à l'article 5 de la <i>Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec</i> (LQ 2019, c.15).



Contrat	Contrat à intervenir entre la Ville et le Partenaire privé qui sera chargé de réaliser les Travaux et l'Entretien du Projet RSTC – Volet tramway.
Courriel officiel	L'adresse courriel de la Ville identifiée à la Section 5.3 du présent Appel de qualification.
Délai de qualification	Délai donné aux Candidats pour déposer une Candidature dûment complétée.
Dépôt de garantie de clôture	La sûreté financière fournie par le Soumissionnaire privilégié en remplacement du Dépôt de garantie de proposition au moyen d'une ou de plusieurs lettres de crédit irrévocables et sans condition d'une Institution financière, le tout, conformément aux exigences énoncées dans l'Appel de propositions.
Dépôt de garantie de proposition	La sûreté financière fournie par le Soumissionnaire lors du dépôt de sa Proposition au moyen d'une ou de plusieurs lettres de crédit irrévocables et sans condition d'une Institution financière, le tout, conformément aux exigences énoncées dans l'Appel de propositions.
Dollars ou \$	Dollars canadiens.
Engagement de participation	Le formulaire signé par chacun des Candidats qualifiés invités à participer à l'Appel de propositions; ce formulaire faisant partie de la documentation relative à l'Appel de propositions.
Entretien	Les services d'entretien courant, les réparations et la réhabilitation des Infrastructures de transport et des Systèmes modaux jusqu'à la fin de la période d'entretien selon les termes et conditions qui seront indiqués au Contrat. L'entretien inclut aussi certaines activités en lien avec les Systèmes d'exploitation qui seront précisées au Contrat.
Évaluateur indépendant de la sécurité	L'entité indépendante, disposant des compétences requises dans les domaines techniques du Projet RSTC – Volet tramway, dont le rôle consiste en l'évaluation de la sécurité du Système de transport. Il s'agit donc de l'évaluation du Système de transport dans son environnement, l'exploitation future ainsi que les phases transitoires, l'entretien et l'ensemble des interfaces qui s'y attachent.
Exploitant	Le RTC.
Garantie parentale	La garantie accordée par la Compagnie mère de chacun des Membres conformément à la Section 3.6 du présent Appel de qualification et couvrant solidairement toutes les obligations du Soumissionnaire envers la Ville.
Garanties	Le programme de garanties requises conformément aux Sections 3.2 à 3.6 du présent Appel de qualification, inclusivement.
Information	Toute information relative à la Candidature du Candidat, qu'elle soit confidentielle ou non, sous quelque forme qu'elle soit, le tout en relation avec la Section 8.1 du présent Appel de qualification.



Infrastructures municipales	Infrastructures incluant sans limitation, les éléments suivants : (i) voirie, (ii) trottoirs, bordures et espaces piétons, (iii) pistes et bandes cyclables, (iv) aménagements et éclairage de la voie publique, (v) zones de connexion et débarcadères pour piétons, cyclistes, autobus et automobilistes, (vi) zones de livraison, (vii) espaces verts et plantations, (viii) conduites d'aqueduc, d'égouts, d'eau pluviale et bassins de rétention, (ix) réseaux techniques urbains (RTU), (x) ouvrages d'art, (xi) murs de soutènement, (xii) murs antibruit et (xiii) mobilier urbain.
Infrastructures de transport	Infrastructures incluant sans limitation, les éléments suivants : (i) plateforme du tramway, (ii) stations de surfaces ou souterraines, (iii) pôles d'échanges et terminus, (iv) stationnement incitatif, (v) tunnel, (vi) centres d'exploitation et d'entretien et ses équipements et outillages et (vii) locaux techniques et d'exploitation.
Institution financière	Désigne une banque énumérée à l'une ou l'autre des Annexes I, II ou III de la <i>Loi sur les banques</i> (Canada) (L.C. 1991, c. 46) ou une coopérative de services financiers québécoise qui bénéficie de la notation de crédit sur sa dette à long terme sans garantie de « A » ou mieux par <i>Standard & Poors</i> ou de A2 ou mieux par <i>Moody's</i>, ou toute autre institution financière reconnue et acceptable à la Ville, à son entière discrétion, constituée en vertu de lois canadiennes et faisant affaire au Canada. L'Appel de propositions et le Contrat prévoient les modalités applicables advenant le cas où la notation de crédit d'une Institution financière ne rencontrait plus les exigences minimales ou présentait des risques de variation selon la Ville.
Jour	Jour de calendrier.
Matériel roulant	Rames de tramway dont certaines spécifications techniques sont présentées à l'Annexe 5 du présent Appel de qualification et qui seront davantage précisées dans l'Appel de propositions.
Membre	Une ou chacune des Personnes membre d'un Consortium qui forme le Candidat.
MERX	Le site officiel des appels d'offres pour les marchés publics canadiens.
MTQ	Le ministère des Transports du Québec, son représentant ou tout autre ministère ou entité appelé à remplir des fonctions similaires à celles remplies par ledit ministère.
Partenaire privé	Le Soumissionnaire privilégié sélectionné à la suite de l'Appel de propositions ayant conclu le Contrat avec la Ville pour réaliser le Projet RSTC – Volet tramway.



Participant	La Personne qui sera responsable, pour le compte d'un Candidat, au minimum de l'un des éléments suivants : ▪ 25 % de la valeur de la conception - ingénierie des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport; ▪ 40 % de la valeur de la conception - architecture des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport; ▪ 25 % de la valeur des travaux de construction des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport; ▪ 25 % de la valeur des Systèmes modaux; et ▪ 25 % de la valeur de l'Entretien. Est également réputé un Participant aux termes du présent Appel de qualification, toute Personne désignée par un Candidat au titre de Participant en raison de l'expertise particulière qu'elle peut apporter à la réalisation du Contrat.
Personne	Une personne physique, personne morale, société de personnes (y compris une société en commandite), fiducie, fonds, association, organisme ou tout autre groupement de personnes constitué en personne morale ou non, ainsi qu'une personne physique ou toute autre personne agissant en sa qualité de fiduciaire, de liquidateur, d'exécuteur ou de représentant légal.
Personne inadmissible	Les personnes identifiées à la Section 8.2 du présent Appel de qualification.
Personne clé	Une personne physique qui occupe un poste clé, pour le compte du Candidat, et ayant l'une des fonctions suivantes : ▪ Directeur du projet; ▪ Directeur de la qualité; ▪ Directeur de la conception – ingénierie des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport; ▪ Directeur de la conception – architecture des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport; ▪ Directeur de la construction des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport; ▪ Directeur de la conception, de la fabrication, de l'installation, des essais et de la mise en service des Systèmes modaux; ▪ Directeur de l'Entretien; ▪ Directeur du financement. Les Personnes clés feront l'objet d'une évaluation comme précisé à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification. Les modalités présentées à la Section 8.1 du présent Appel de qualification encadrent la modification de la composition d'un Candidat, incluant ces Personnes clés. La Ville se réserve le droit d'ajouter d'autres Personnes clés à l'étape de l'Appel de propositions.



Personne liée	Une Personne est liée à une autre lorsqu'elle a des liens (tel que ce terme est défini à l'article 5 de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> (RLRQ c. V-1.1)) avec cette Personne. De plus, une Personne est liée à une autre lorsqu'elle en est la filiale au sens de l'article 9 de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> (RLRQ, c. V-1.1).
Prix des Travaux	Le montant forfaitaire soumis par un Soumissionnaire pour les Travaux.
Prix de l'Entretien	Le montant forfaitaire soumis par un Soumissionnaire pour l'Entretien.
Prix de soumission	La somme du Prix des Travaux et du Prix de l'Entretien.
Processus d'approvisionnement	Étapes qui mèneront à la conclusion du Contrat, incluant dans l'ordre, l'Appel de qualification, l'Appel de propositions (lequel inclura des ateliers bilatéraux) et la clôture financière. Le Processus d'approvisionnement prend fin à la signature du Contrat.
Projet RSTC	Projet du réseau structurant de transport en commun de la Ville incluant : ▪ Le volet tramway; ▪ Le volet trambus; ▪ Le volet infrastructures dédiées.
Projet RSTC – Volet tramway	Le volet tramway du Projet RSTC inclut les Travaux et l'Entretien nécessaires à la mise en place de la ligne de tramway et à son exploitation par l'Exploitant.
Proposition	La proposition soumise par un Soumissionnaire en réponse à l'Appel de propositions, laquelle est composée notamment d'un volet technique, d'un volet financier et des Garanties requises.
Réception définitive	La ou les réception(s) complète(s) et définitive(s) des Travaux visés par le Contrat, conformément aux conditions et aux exigences du Contrat telles que confirmée(s) par une ou des attestation(s) de réception définitive du Certificateur indépendant.
Réception provisoire	La ou les réception(s) provisoire(s) des Travaux visés par le Contrat, conformément aux conditions et aux exigences du Contrat, telle(s) que confirmée(s) par une ou des attestation(s) de réception provisoire du Certificateur indépendant.
RENA	Le registre des entreprises non admissibles aux contrats publics créé en vertu de la <i>Loi sur les contrats des organismes publics</i> (RLRQ, c. C-65.1) et qui peut être consulté à l'adresse suivante : https://amp.gouv.qc.ca/rena
Représentant du candidat	La Personne physique ayant été désignée par le Candidat pour être son représentant et signer en son nom les documents requis par le présent Appel de qualification.
Revenu Québec	Agence du revenu du Québec.
RSTC	Le Réseau structurant de transport en commun de la Ville.



RTC	Le Réseau de transport de la Capitale.
SEAO	Le système électronique d'appels d'offres approuvé par le Gouvernement du Québec et les municipalités.
Service des approvisionnements	Le service des approvisionnements de la Ville.
Soumissionnaire	Candidat qualifié invité qui a signé l'Engagement de participation et est autorisé à participer au processus d'Appel de propositions.
Soumissionnaire privilégié	Le Soumissionnaire privilégié au terme de l'Appel de propositions pour conclure le Contrat.
SQI	Société québécoise des infrastructures.
Système de transport	L'ensemble des Infrastructures de transport, des Systèmes modaux et des Systèmes d'exploitation nécessaires à l'exploitation de la ligne de tramway du RSTC.
Systèmes d'exploitation	L'ensemble des actifs, des systèmes réseaux ou des équipements nécessaires à l'exploitation de la ligne de tramway, incluant sans limitation, les éléments suivants : (i) poste de commande centralisé (PCC) et postes de commande locaux (PCL), (ii) système de gestion technique centralisée (GTC) et gestion technique de l'énergie (GTE), (iii) réseautique, (iv) système de contrôle d'accès, (v) sonorisation, (vi) système de vidéosurveillance, (vii) système de contrôle d'intrusion, (viii) chronométrie, (ix) système de téléphonie / interphonie, (x) Wi-Fi, (xi) système d'aide à l'exploitation et information voyageur (SAEIV), (xii) billettique, (xiii) radiocommunication et (xiv) gestionnaire artériel.
Systèmes modaux	Le Matériel roulant et les systèmes nécessaires pour son fonctionnement incluant sans limitation, les éléments suivants : (i) matériel roulant, (ii) alimentation électrique du système et ligne aérienne de contact (LAC), (iii) sous-stations de traction, (iv) compatibilité électromagnétique, (v) signalisation ferroviaire, (vi) signalisation lumineuse de trafic, (vii) gestion de la fiabilité, maintenabilité, disponibilité et sécurité et (viii) véhicules spécialisés d'entretien et de déneigement.
Travaux	Conception, construction, fabrication, installation, essais, mise en service et financement des Infrastructures municipales, des Infrastructures de transport, des Systèmes modaux, et des Systèmes d'exploitation spécifiquement utilisés par le Partenaire privé pour ses besoins d'Entretien du Projet RSTC – Volet tramway jusqu'à la Réception définitive. Les travaux incluent aussi l'installation de certains équipements embarqués dans le Matériel roulant.
Vérificateur du processus	La personne indépendante chargée d'observer l'ensemble du Processus d'approvisionnement afin de rendre compte qu'il se déroule de façon impartiale, équitable et transparente.
Ville	La Ville de Québec.



1. INTRODUCTION

1.1 OBJET ET CONTENU DU DOCUMENT

La Ville souhaite débiter un processus visant à conclure un contrat avec un Partenaire privé pour le Projet RSTC – Volet tramway, soit la mise en place d'une ligne de tramway de 22 km incluant les Infrastructures municipales et le Système de transport nécessaires à l'exploitation du tramway de Québec.

Le Projet RSTC – Volet tramway est réalisé selon le mode CCFE.

Le présent Appel de qualification a pour objectif d'inviter un maximum de trois (3) Candidats qualifiés à participer à l'Appel de propositions et à soumettre une Proposition pour la réalisation du Projet RSTC – Volet tramway.

Le présent Processus d'approvisionnement ne constitue, ni directement ni indirectement, une offre de passer un contrat et n'oblige pas la Ville à passer un tel contrat avec une partie quelconque. La Ville peut, en tout temps, mettre fin ou modifier le Processus d'approvisionnement à son entière discrétion.

1.2 PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PROJET RSTC

1.2.1 Aperçu du Projet RSTC

Le Projet RSTC s'inscrit dans les priorités des gouvernements du Québec et du Canada en ce qui a trait à la mobilité durable : amélioration des déplacements, réduction de la pollution atmosphérique, renforcement des collectivités et croissance de l'économie.

Ce nouveau réseau mettra à profit, selon les secteurs, les solutions de transport les mieux adaptées aux besoins de déplacement dans l'agglomération. Il est composé des éléments suivants :

- a) Une ligne de tramway de 22 km qui reliera le nord de Charlesbourg à l'ouest de Sainte-Foy et comportera une insertion en tunnel entre le jardin Jean-Paul-L'Allier et le quartier Montcalm. Ce sont trente-cinq (35) stations qui permettront l'accès au tramway;
- b) Deux lignes de trambus (autobus biarticulés sur pneus) en site propre exclusif de 15 km qui relieront les pôles d'échanges D'Estimauville et de l'Université Laval ainsi que le secteur de l'ExpoCité au pôle d'échanges Saint-Roch. Ce sont vingt et une (21) stations qui permettront l'accès au trambus;
- c) Des infrastructures dédiées au transport en commun (ex. : nouvelles voies réservées) de 16 km en site propre ouvert, avec accès prioritaire, pourront être utilisées par les autobus du RTC;
- d) Les pôles d'échanges Sainte-Foy, Université Laval, Saint-Roch et D'Estimauville faciliteront l'accès direct aux différentes composantes du réseau ou encore, les transferts entre celles-ci tout en proposant de nouveaux services aux usagers;
- e) Deux (2) liens mécaniques entre la Basse-Ville et la Haute-Ville seront intégrés au Projet RSTC, dans le secteur de l'Hôpital du Saint-Sacrement et près du Cégep Garneau;
- f) Les stationnements incitatifs Le Gendre, Bastien, Clemenceau et Henri-IV.

Le présent Appel de qualification ne vise que le Projet RSTC – Volet tramway, le tout tel que plus amplement décrit à la Section 2 et à l'Annexe 5 du présent Appel de qualification.

La mise en place du trambus, des infrastructures dédiées, du pôle d'échanges d'Estimauville, des deux



liens mécaniques et des stationnements incitatifs, à l'exception de celui de Le Gendre, feront l'objet de contrats de conception et de construction distincts et réalisés en mode traditionnel.

Les coûts reliés à la conception, à la construction et au financement du Projet RSTC sont financés par la Ville, le Gouvernement du Québec et le Gouvernement du Canada. Les coûts reliés à l'entretien sont financés par la Ville et le RTC.

1.2.2 Orientations

Les grandes orientations du Projet RSTC incluent :

- a) Fournir un réseau attrayant qui se veut sécuritaire, fiable, fréquent, rapide, fluide, confortable et bien intégré à son environnement urbain;
- b) Assurer une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers de la route;
- c) Maintenir des conditions routières acceptables sur les grands axes routiers.

De plus amples informations peuvent être trouvées sur le site Internet du Projet RSTC :

<https://www.reseaustructurant.info/>

1.3 PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

Par le biais du Processus d'approvisionnement, la Ville souhaite conclure un contrat avec un Partenaire privé qui pourra rencontrer ses objectifs et exigences, incluant notamment :

- a) Le respect de l'échéancier global de réalisation du Projet RSTC – Volet tramway;
- b) La réalisation des Travaux et de l'Entretien de qualité et au meilleur prix;
- c) Une approche innovante;
- d) La mise en place d'un partenariat supporté par des pratiques de transparence et d'intégrité dans le cadre de l'exécution des Travaux et de l'Entretien.

1.4 OBJECTIFS DE L'APPEL DE QUALIFICATION

Le présent Appel de qualification a pour objectifs de :

- a) Présenter le Projet RSTC – Volet tramway, l'envergure des Travaux et de l'Entretien ainsi que le Processus d'approvisionnement aux Candidats;
- b) Inviter les Personnes susceptibles d'être Candidats à répondre à l'Appel de qualification visant la réalisation des Travaux et de l'Entretien ;
- c) Préciser les informations qui devront être présentées dans les Candidatures;
- d) Définir les exigences de recevabilité et les critères d'évaluation suivant lesquels la Ville procédera à l'évaluation des Candidatures;
- e) Retenir un maximum de trois (3) Candidats qualifiés invités.

Les directives relatives aux Candidatures ainsi que les conditions de recevabilité et les critères d'évaluation sont décrits aux Sections 5 et 6 ainsi qu'à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification.



1.5 CALENDRIER DU PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

Le **Tableau 1** présente le calendrier visé du Processus d'approvisionnement pour le Projet RSTC – Volet tramway. Ces dates sont sujettes à changement, à la discrétion de la Ville.

Tableau 1 - Calendrier du Processus d'approvisionnement

Étapes	Dates visées
Lancement de l'Appel de qualification	28 février 2020
Date limite de réception des demandes de renseignements	18 mai 2020
Date et heure limites de dépôt des Candidatures	28 mai 2020, 14 h
Avis aux Candidats qualifiés invités et aux Candidats non invités	Juin 2020
Lancement de l'Appel de propositions	Automne 2020
Décret environnemental	Hiver 2021
Dépôt des Propositions	Été 2021
Sélection du Soumissionnaire privilégié	Été / Automne 2021
Signature du Contrat	Été / Automne 2021
Début projeté de la mise en service du tramway	Automne 2026

1.6 GOUVERNANCE DU PROJET RSTC ET PARTIES PRENANTES

Cette section présente les principales organisations et Personnes impliquées dans la gouvernance du Projet RSTC – Volet tramway.

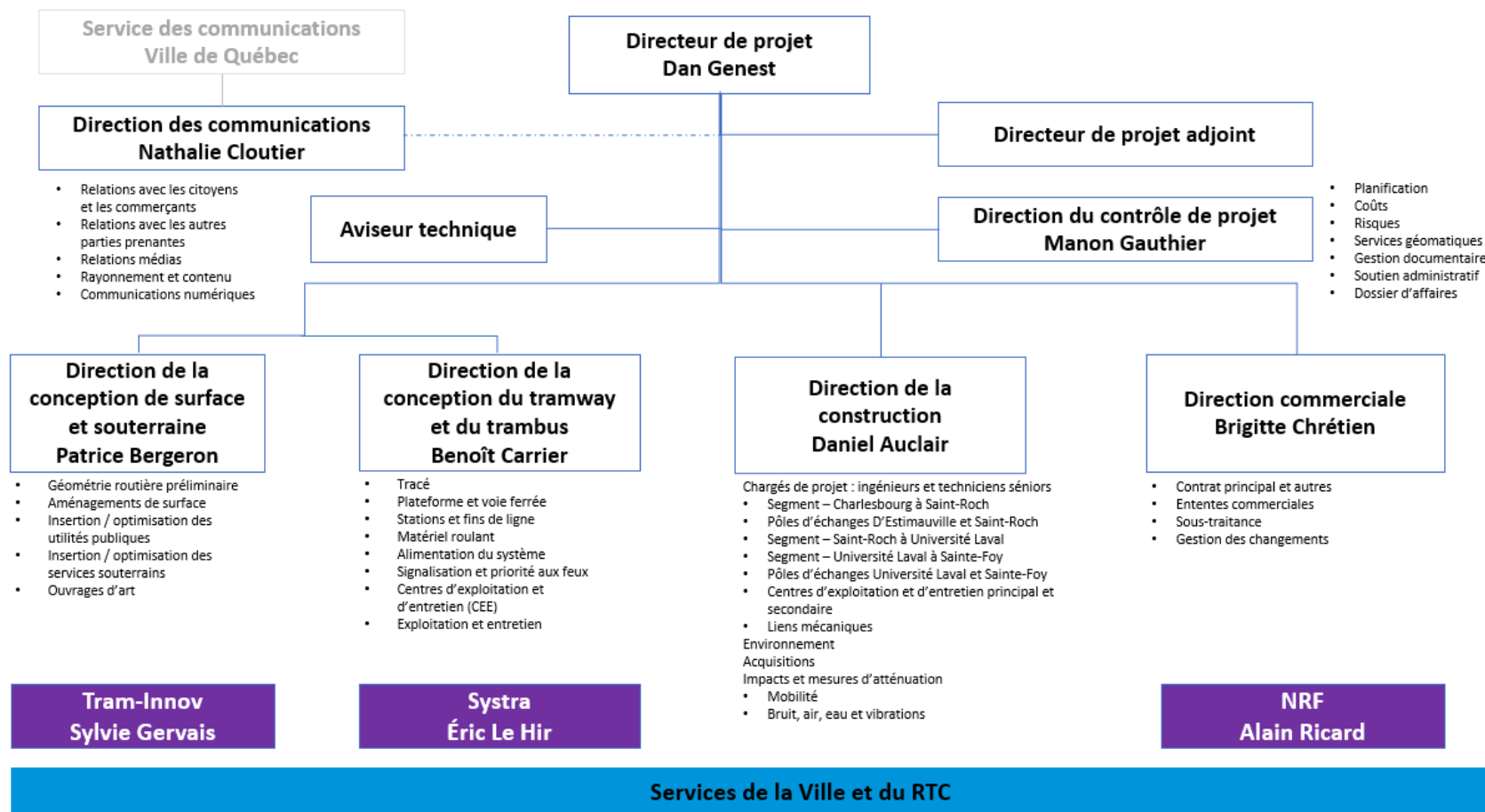
1.6.1 La Ville

La Ville est responsable de la réalisation du Projet RSTC et à ce titre, agit comme maître d'ouvrage, le tout tel que confirmé par la *Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* (LQ 2019, c. 15). À cette fin, elle a mis en place le BPRSTC qui assure la direction, la gestion et le pilotage du Projet RSTC. Le Service des approvisionnements accompagnera le BPRSTC dans l'exécution de ses fonctions, le tout conformément à la réglementation applicable.

Le BPRSTC regroupe notamment des ressources embauchées spécifiquement pour le Projet RSTC, de la Ville et du RTC, en fonction des différents domaines d'expertise requis par le Projet RSTC. La Figure 1 illustre l'organigramme du BPRSTC et identifie les principaux responsables.



Figure 1 - Organigramme BPRSTC





1.6.2 Les conseillers experts

Les conseillers experts sont des firmes externes mandatées par la Ville pour soutenir le BPRSTC dans leurs champs d'expertise spécifiques. Ces conseillers incluent notamment Systra Canada, Tram-Innov et Norton Rose Fulbright Canada.

1.6.3 Le RTC

Le RTC est responsable du transport en commun dans l'agglomération de Québec et à ce titre exploitera le tramway à sa mise en service commerciale.

1.6.4 Gouvernements du Québec et du Canada

Les gouvernements du Québec et du Canada se sont engagés à contribuer à la réalisation du Projet RSTC selon le cadre général et les principes directeurs convenus.

1.6.5 La SQI

La SQI représente le gouvernement du Québec dans le cadre du Projet RSTC. La Ville est appuyée par la SQI qui, conformément à la *Loi sur les infrastructures publiques* (RLRQ, c. I-8.3), a pour mission de soutenir les organismes publics dans la gestion de leurs projets d'infrastructure publique.

1.6.6 Le MTQ

Le MTQ assure, sur tout le territoire du Québec, la mobilité durable des personnes et des marchandises par un système de transport efficace et sécuritaire qui contribue au développement du Québec.

1.6.7 Autres parties prenantes

Les autres parties prenantes au Projet RSTC – Volet tramway incluent notamment en ordre alphabétique :

- a) CN;
- b) Communautés (groupes de citoyens, résidents, organismes communautaires ou environnementaux et communautés d'affaires);
- c) Fournisseurs de réseaux techniques urbains (RTU) (notamment Énergir, Hydro-Québec, Vidéotron, Bell, et Telus);
- d) Partenaires commerciaux à être identifiés;
- e) Université Laval.

1.7 VÉRIFICATEUR DU PROCESSUS

Un Vérificateur du processus sera mandaté, au cours des prochaines semaines, pour observer le Processus d'approvisionnement incluant la sélection des Candidats qualifiés et du Soumissionnaire privilégié, jusqu'à la signature du Contrat. Il aura pour mandat de vérifier et donner un avis à la Ville, aux Candidats et aux Soumissionnaires que le Processus d'approvisionnement respecte les principes d'impartialité, d'ouverture, d'équité et de transparence et qu'il se déroule conformément aux modalités prévues au présent Appel de qualification et à l'Appel de propositions. Il observera donc l'ensemble du déroulement du Processus d'approvisionnement et devra notamment assister à tout atelier, réunion, visite ou autre rencontre organisée avec les Soumissionnaires dans le cadre du Processus d'approvisionnement. À la fin de chaque étape du Processus d'approvisionnement, le Vérificateur du processus émettra un rapport qui sera rendu public.



1.8 CERTIFICATEUR INDÉPENDANT

La Ville devra émettre un appel d'offres afin de retenir les services d'un Certificateur indépendant chargé, entre autres, d'évaluer la valeur des travaux exécutés ou l'atteinte des jalons et d'émettre les attestations de Réception provisoire et de Réception définitive dans le cadre du Contrat. De plus amples détails concernant l'étendue du rôle et des responsabilités du Certificateur indépendant seront inclus dans l'Appel de propositions.

1.9 ÉVALUATEUR INDÉPENDANT DE LA SÉCURITÉ

La Ville devra émettre un appel d'offres afin de retenir les services d'un Évaluateur indépendant de la sécurité pour évaluer la sécurité du Système de transport dans son environnement, l'exploitation future ainsi que les phases transitoires, l'entretien et l'ensemble des interfaces qui s'y attachent. De plus amples détails concernant l'étendue du rôle et des responsabilités de l'Évaluateur indépendant de la sécurité seront inclus dans l'Appel de propositions.



2. DESCRIPTION DU PROJET RSTC – VOLET TRAMWAY

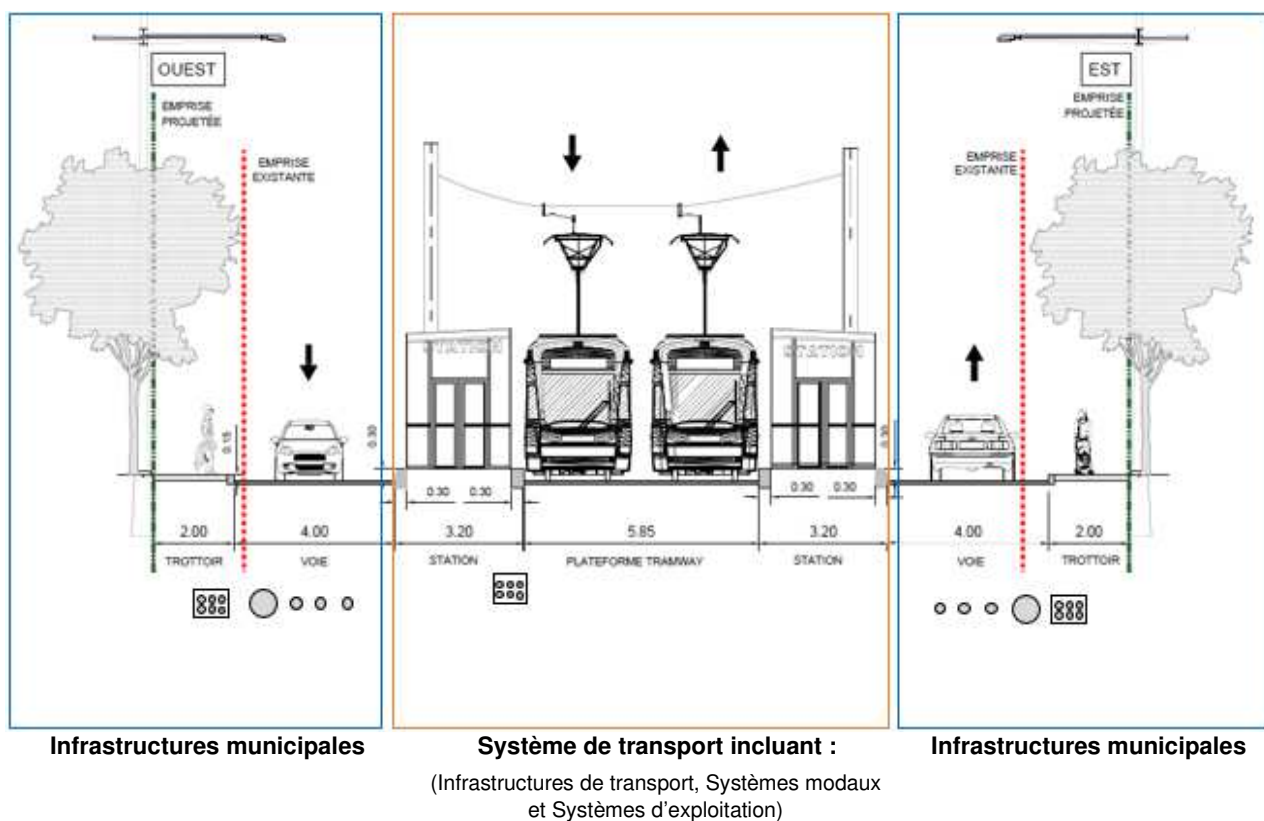
L'ensemble des composantes du Projet RSTC – Volet tramway a été regroupé en deux grandes catégories, soit :

- a) Infrastructures municipales;
- b) Système de transport :
 - Infrastructures de transport;
 - Systèmes modaux;
 - Systèmes d'exploitation.

Cette section a pour objectif de présenter un aperçu des composantes du Projet RSTC – Volet tramway et ce que la Ville envisage confier au Partenaire privé comme responsabilités à l'égard du Contrat.

La Figure 2 illustre à titre indicatif les composantes des Infrastructures municipales et du Système de transport. Une description technique et fonctionnelle des composantes est présentée à l'Annexe 5 du présent Appel de qualification.

Figure 2 - Illustration des Infrastructures municipales et du Système de transport





À terme, la ligne de tramway de 22 km sera l'épine dorsale du réseau structurant de transport en commun de la Ville, et le tracé de référence est présenté à la Figure 3. L'emplacement envisagé des trente-cinq (35) stations, des trois (3) pôles d'échanges, des deux (2) terminus, du tunnel, des deux (2) centres d'exploitation et d'entretien et des six (6) ouvrages d'art y est représenté. Le tracé en surface et les stations qui l'alimentent sont fixés par la Ville. Cependant, le tracé souterrain et les stations souterraines peuvent être optimisés par le Partenaire privé.

Le Projet RSTC – Volet tramway s'inscrit dans une perspective de mobilité et de développement durable.

Figure 3 - Tracé de référence du tramway de Québec



2.1 INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

Il est primordial pour la Ville que le Système de transport soit bien intégré dans le milieu urbain existant. Pour ce faire, un réaménagement de façade à façade des Infrastructures municipales est nécessaire, impliquant des travaux de reconfiguration de la voirie et des aménagements urbains. Afin de minimiser les interruptions de service, le Partenaire privé doit effectuer les travaux nécessaires pour fiabiliser la plateforme. Ces travaux impliquent que certaines conduites d'aqueducs et d'égouts ainsi que les réseaux techniques urbains soient déplacés, mis aux normes, remplacés ou même reconfigurés lorsque nécessaire.

La construction des Infrastructures municipales requiert également des travaux de maintien de la circulation, des travaux temporaires et des travaux de démantèlement d'infrastructures existantes.

La Ville prévoit effectuer certains travaux préparatoires limités qui permettront au Partenaire privé d'accélérer et de faciliter ses travaux en lien avec les Infrastructures municipales. Les détails de ces travaux seront communiqués dans le cadre de l'Appel de propositions.



Des discussions sur la conclusion d'ententes avec les propriétaires des réseaux techniques urbains sont en cours. Il est par ailleurs convenu qu'Hydro-Québec a la responsabilité d'intégrer les besoins et les données nécessaires à la conception de l'ensemble des réseaux techniques urbains. La Ville a une excellente connaissance de l'emplacement des conduites d'aqueducs, d'égouts et des réseaux techniques urbains. L'allocation envisagée des risques à cet égard, présentée à la Section 2.3 du présent Appel de qualification, établit que la Ville est prête à garantir ces emplacements.

De façon générale et sous réserve des détails qui seront présentés à l'Appel de propositions, il est prévu que les Infrastructures municipales soient conçues et construites par le Partenaire privé et qu'elles soient entretenues par la Ville. Des précisions à cet égard se retrouvent à la Section 2.4 du présent Appel de qualification.

2.2 SYSTÈME DE TRANSPORT

La Ville et l'Exploitant souhaitent bénéficier du savoir-faire et du sens de l'innovation de l'industrie pour les aider à atteindre les objectifs d'exploitation.

2.2.1 Infrastructures de transport

De façon générale et sous réserve des détails qui seront présentés à l'Appel de propositions, il est prévu que les Infrastructures de transport soient conçues, construites et entretenues pour une période de trente (30) ans, sauf exception, par le Partenaire privé. Des précisions à cet égard se retrouvent à la Section 2.4 du présent Appel de qualification.

La ligne de tramway traverse des quartiers historiques, des artères dynamiques, des zones résidentielles, des corridors verts et deux zones d'entrée de la Ville. La Ville demandera d'adapter la signature architecturale, l'aménagement et l'insertion des Infrastructures de transport pour obtenir une intégration urbaine réussie.

Certains sites tels que les pôles d'échanges, les stations et les terminus ont été identifiés pour leur potentiel de développement économique autour de la ligne de tramway. La Ville évalue ces opportunités de développement tout en s'assurant de minimiser les impacts sur les Travaux du Partenaire privé.

2.2.2 Systèmes modaux

De façon générale et sous réserve des détails qui seront présentés à l'Appel de propositions, il est prévu que les Systèmes modaux soient conçus, construits, fabriqués, essayés, installés, mis en service et entretenus sur une période de trente (30) ans, sauf exception, par le Partenaire privé. Des précisions à cet égard se retrouvent à la Section 2.4 du présent Appel de qualification.

2.2.3 Systèmes d'exploitation

De façon générale et sous réserve des détails qui seront présentés à l'Appel de propositions, les Systèmes d'exploitation utilisés pour les besoins d'exploitation sont sous la responsabilité de la Ville et ceux qui sont utilisés spécifiquement par le Partenaire privé pour ses besoins d'Entretien sont sous sa responsabilité. Le Partenaire privé est responsable de l'installation des équipements embarqués dans le Matériel roulant. Des précisions à cet égard se retrouvent à la Section 2.4 du présent Appel de qualification.



2.3 ALLOCATION ENVISAGÉE DES PRINCIPAUX RISQUES

Le Tableau 2 présente une synthèse de l'allocation envisagée des principaux risques. Cette allocation des risques sera précisée dans l'Appel de propositions.

Tableau 2 - Allocation envisagée des principaux risques

Principaux risques	Allocation	
	Partenaire privé	Ville
Obtention des permis et autorisations		
Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) délivré par le gouvernement en vertu de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> (RLRQ, c. Q-2)		X
Certificat d'autorisation de construction (CAC) délivré par le gouvernement conformément à l'article 22 de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> (RLRQ, c. Q-2)	X	X
Autorisations et permissions de voirie	X	
Certification de sécurité du Système de transport	X	X
Autres permis et autorisations requis	X	
Acquisitions des terrains et droits superficiels		X
Obtention des servitudes complémentaires ou temporaires	X	
Conception et construction		
Conception détaillée Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport	X	
Travaux de construction des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport	X	
Travaux de construction – risques géotechniques	X	X
Travaux de construction – risques archéologiques		X
Travaux de construction – RTU	X	X
Conception, fabrication, installation, essais et mise en service des Systèmes modaux	X	
Conception, fabrication, installation, essais et mise en service des Systèmes d'exploitation		X
Gestion des sols contaminés - non documentés et existants		X
Gestion des sols contaminés - documentés ou résultant de la construction	X	
Financement		
Inflation durant la durée du contrat CCFE	X	
Fluctuation du taux de change durant la durée du contrat CCFE	X	
Fluctuation des taux d'intérêt entre le dépôt du volet financier de la proposition et la clôture financière		X
Fluctuation des taux d'intérêt après la clôture financière	X	



Afin de réduire les risques du Projet RSTC – Volet tramway, et ce, tant pour la Ville que pour le Partenaire privé, la Ville précise que :

- a) Elle a déjà débuté les démarches et établi un mécanisme de liaison avec le gouvernement du Québec pour intégrer certains certificats d'autorisation de construction (CAC) dans le certificat d'autorisation de réalisation (CAR);
- b) Elle mettra en place une équipe à même le BPRSTC qui sera le contact unique pour le Partenaire privé pour toute demande d'obtention de permis ou d'appui des différents services de la Ville afin d'en faciliter l'obtention. Dans l'éventualité où des délais étaient causés par la Ville, le Partenaire privé sera indemnisé;
- c) Dans l'Appel de propositions, elle formulera certaines exigences visant à faciliter la gestion des interfaces entre la partie Infrastructures municipales et Système de transport du Partenaire privé au moment de l'acceptation et de la mise en service;
- d) La planification des acquisitions est en cours. La *Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* (LQ, 2019, c.15) adoptée en juin 2019 facilite le processus d'acquisition de la Ville. L'objectif est de compléter l'essentiel des acquisitions pour le 31 décembre 2021;
- e) Un effort considérable est déployé par le BPRSTC et ses consultants afin d'avancer la conception préliminaire et, de ce fait, les Soumissionnaires bénéficieront d'une quantité importante d'information pour préparer leur Proposition. Au niveau de cette conception, le tracé en surface du tramway est essentiellement fixé et une attention particulière est portée au tunnel. De façon générale, l'objectif visé est d'allier un mélange approprié d'éléments « de performance » et « prescriptifs » dans les exigences techniques;
- f) Quant aux plans de relocalisation des RTU, ceux-ci seront détaillés. Hydro-Québec joue le rôle-clé d'intégrateur. La Ville garantira la localisation des RTU;
- g) Plusieurs études géotechniques ont déjà été réalisées par la Ville ou sont en cours de réalisation. Un « *Geotechnical Baseline Report (GBR)* » sera remis aux Soumissionnaires au début de l'Appel de propositions et elle s'engage à garantir les informations qui y seront contenues. En cas de divergence entre les informations garanties et les conditions de sol rencontrées, la Ville indemnisera le Partenaire privé;
- h) Des études de potentiel archéologique ont déjà été réalisées par la Ville ou sont en cours dans les endroits les plus à risque. En cas de découvertes archéologiques, elle indemnisera le Partenaire privé;
- i) Plusieurs études de caractérisation des sols ont déjà été réalisées par la Ville, et certains travaux de décontamination sont en cours. Les données de ces études seront garanties et le Partenaire privé aura droit à une indemnité en cas de divergence;
- j) Un plan de maintien de la circulation détaillé sera transmis aux Soumissionnaires. La planification des mesures a débuté et des travaux sont en cours en périphérie du parcours pour permettre aux véhicules prioritaires de circuler le moment venu.



2.4 GESTION DES INTERFACES ET PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

Les Sections 2.4.1 et 2.4.2 du présent Appel de qualification présentent le partage des responsabilités envisagées entre le Partenaire privé et la Ville pour les Travaux et l'Entretien. Une description des principales interfaces à gérer par le Partenaire privé avec des tiers autres que la Ville, est aussi présentée à la Section 2.4.3 du présent Appel de qualification. Le partage des responsabilités entre le Partenaire privé, la Ville, l'Exploitant et les autres tiers sera précisé dans l'Appel de propositions.

2.4.1 Partage des responsabilités et gestion des interfaces pour les Infrastructures municipales

Tableau 3 - Partage des responsabilités et interfaces pour les Infrastructures municipales

	Conception		Construction		Entretien		Description des interfaces
	PP (1)	Ville (2)	PP	Ville	PP	Ville	Sujets principaux (liste non exhaustive)
1. Infrastructures municipales							
De façon générale, les Infrastructures municipales sont conçues et construites par le Partenaire privé et elles sont entretenues par la Ville.							
Voirie	R		R			R	
Conduites d'aqueduc et d'égouts	R		R			R	
Réseaux techniques urbains	R		R				Interfaces avec les fournisseurs des RTU (voir la Section 2.4.3)
Trottoirs, bordures et espaces piétons	R		R			R	
Pistes et bandes cyclables	R		R			R	
Zones de connexion et débarcadères pour les piétons, cyclistes, autobus et automobilistes (sauf celles des pôles d'échanges et des terminus)	R		R			R	
Aménagements	R		R			R	
Éclairage de la voie publique	R		R		R	R	Lorsque l'éclairage public est mutualisé avec les poteaux de la ligne aérienne de contact, le Partenaire privé est responsable de l'Entretien, sinon la responsabilité revient à la Ville
Mobilier urbain	R		R			R	
Murs antibruit	R		R			R	
Murs de soutènement	R		R			R	
Ouvrages d'art du MTQ et du CN	R		R			R	Interfaces avec le MTQ et le CN (voir la Section 2.4.3)
Ouvrage d'art du pont Drouin	R		R			R	
Espaces verts et plantations	R		R			R	

Notes:

(1) Partenaire privé

(2) Ville et Exploitant

Légende:

R : Responsable



2.4.2 Partage des responsabilités et gestion des interfaces pour le Système de transport

Tableau 4 - Partage des responsabilités et gestion des interfaces pour le Système de transport

	Conception		Construction et fabrication		Intégration		Essais et mise en service		Entretien		Description des interfaces
	PP ⁽¹⁾	Ville ⁽²⁾	PP	Ville	PP	Ville	PP	Ville	PP	Ville	Sujets principaux (liste non exhaustive)
2. Système de transport											
De façon générale, les Infrastructures de transport, les Systèmes modaux et les Systèmes d'exploitation utilisés par le Partenaire privé pour ses besoins d'Entretien sont conçus, construits, fabriqués, installés, essayés, mis en service et entretenus par le Partenaire privé. De façon générale, les Systèmes d'exploitation utilisés pour les besoins d'exploitation sont sous la responsabilité de la Ville. La Ville pilote les essais d'intégration du Système de transport. Pour chaque étape du Projet RSTC – Volet tramway, le Partenaire privé contribue directement et étroitement à l'intégration du Système de transport, aux traitements des interfaces entre les sous-systèmes sous sa responsabilité et ceux portés par la Ville.											
2.1 Infrastructures de transport											
De façon générale, les Infrastructures de transport sont conçues, construites et entretenues par le Partenaire privé.											
Plateforme et voie ferrée	R		R		R		R		R		Interface avec la Ville pour le déneigement et le déglacement
Stations de surface	R		R		R		R		R		Interface avec la Ville pour le déneigement et le déglacement
Stations souterraines	R		R		R		R		R		
Pôles d'échanges et terminus (incluant les zones de connexion)	R		R		R		R		R		
Stationnement incitatif	R		R		R		R		R		
Ouvrages souterrains (tunnel) et émergences	R		R		R		R		R		
CEE	R		R		R		R		R		
Locaux techniques et d'exploitation	R		R		R		R		R		
Signalétique	R		R		R		R		R		
2.2 Systèmes modaux											
De façon générale, les Systèmes modaux sont conçus, fabriqués, installés, essayés, mis en service et entretenus par le Partenaire privé											
Matériel roulant	R		R		R		R		R		Interface avec l'Exploitant pour les Systèmes d'exploitation qui ont des équipements embarqués dans le Matériel roulant.



	Conception		Construction et fabrication		Intégration		Essais et mise en service		Entretien		Description des interfaces
	PP (1)	Ville (2)	PP	Ville	PP	Ville	PP	Ville	PP	Ville	Sujets principaux (liste non exhaustive)
Ligne aérienne de contact et alimentation électrique	R		R		R		R		R		Interface avec la Ville pour le gestionnaire artériel et le réseau informatique.
Signalisation ferroviaire	R		R		R		R		R		
Signalisation lumineuse de trafic	R		R		R		R		R	R	
Gestionnaire artériel		R		R		R		R		R	
Véhicules spécialisés d'entretien et de déneigement	R		R		R		R		R		
2.3 Systèmes d'exploitation											
De façon générale, les Systèmes d'exploitation utilisés pour les besoins d'exploitation sont sous la responsabilité de la Ville et ceux qui sont utilisés spécifiquement par le Partenaire privé pour ses besoins d'Entretien sont sous sa responsabilité. Le Partenaire privé est responsable de l'installation des équipements embarqués dans le Matériel roulant.											
Systèmes utilisés par le Partenaire privé pour ses besoins d'Entretien : - Gestion de la maintenance assistée par un ordinateur (GMAO) - Sonorisation - Interphonie / téléphonie - Contrôle d'accès - Vidéosurveillance - Réseautique - Contrôle intrusion	R		R		R		R		R		



	Conception		Construction et fabrication		Intégration		Essais et mise en service		Entretien		Description des interfaces
	PP (1)	Ville (2)	PP	Ville	PP	Ville	PP	Ville	PP	Ville	Sujets principaux (liste non exhaustive)
Systèmes <u>utilisés par la Ville</u> pour les besoins d'exploitation : - Poste de commande centralisé - SAEIV - Billettique - Sonorisation - Chronométrie - Interphonie / téléphonie - Contrôle d'accès - Vidéosurveillance - Réseautique - Contrôle d'intrusion - Radiocommunication / Wi-Fi		R		R		R		R		R	Interface logicielle entre les Systèmes d'exploitation et les systèmes utilisés par le Partenaire privé pour ses besoins d'Entretien.
Système de gestion technique centralisée		R		R		R		R		R	Interface avec les Systèmes modaux.
Système de gestion de l'énergie	R		R		R		R		R		Interface avec les Systèmes modaux.
Équipements embarqués dans le Matériel roulant (SAEIV, billettique, radiocommunication, etc.)		R		R		R		R	R	R	La Ville sera responsable de l'acquisition des équipements. Le Partenaire privé sera responsable de l'installation à bord des rames. La responsabilité de l'Entretien sera partagée.
Mise à jour et renouvellement des Systèmes d'exploitation Ville										R	La responsabilité des mises à jour et du renouvellement des Systèmes d'exploitation utilisés par l'Exploitant sont de la responsabilité de ce dernier. Le Partenaire privé doit collaborer pour adapter le Système de transport. Le renouvellement de ces Systèmes d'exploitation suivra le processus de conception jusqu'à la mise en service. L'Appel de propositions précisera les attentes de la Ville à cet égard.



2.4.3 Interfaces avec des tiers autres que la Ville et l'Exploitant

Une description sommaire des interfaces requises avec des tiers autres que la Ville et l'Exploitant est présentée au Tableau 5 du présent Appel de qualification.

La Ville souhaite conclure une entente avec chacune des parties prenantes avant le lancement de l'Appel de propositions ou au cours de celui-ci afin de faciliter la gestion des interfaces lors des Travaux et de l'Entretien. Il est entendu que le Partenaire privé sera responsable de la gestion des interfaces avec les parties prenantes tout en obtenant de la Ville un soutien en continu. La Ville tient à maintenir une bonne relation déjà existante avec l'ensemble des parties prenantes et à travailler en collaboration avec celles-ci afin de faciliter la réalisation des Travaux du Partenaire privé et minimiser les risques tant pour la Ville que pour le Partenaire privé.

Tableau 5 - Description sommaire des interfaces requises avec des tiers

Parties prenantes	Description sommaire des interfaces requises avec des tiers
CN	Deux (2) ouvrages d'art croisent la voie ferrée du CN. La responsabilité de concevoir et construire le prolongement de la rue Mendel qui passera au-dessus de la voie ferrée sera confiée au Partenaire privé. Le CN sera responsable de la conception et de la réfection de l'ouvrage d'art croisant la 1^{re} Avenue. La plateforme du tramway passera sous l'ouvrage d'art du CN. Le Partenaire privé et le CN devront collaborer dès l'étape de la conception détaillée du Système de transport et des Infrastructures municipales croisant la voie ferrée du CN.
Fournisseurs de réseaux techniques urbains	Le Partenaire privé devra effectuer la coordination avec les différents fournisseurs tout au long de la conception détaillée et de la construction. Ces fournisseurs sont responsables de l'installation et du branchement de leurs fibres et câbles. Hydro-Québec sera chargée de l'intégration de la conception de ces réseaux.
MTQ	Trois (3) ouvrages d'art appartiennent au MTQ le long du tracé. L'ouvrage d'art qui croise l'autoroute Duplessis a déjà été reconstruit. Le Partenaire privé devra collaborer avec le MTQ dès la conception détaillée pour apporter des modifications à l'ouvrage. Le MTQ reconstruira l'ouvrage d'art croisant l'autoroute Henri-IV. Le tramway passera sous l'ouvrage d'art croisant l'autoroute de la Capitale. Le Partenaire privé devra collaborer avec le MTQ dès la conception détaillée pour apporter des modifications à l'ouvrage.



Parties prenantes	Description sommaire des interfaces requises avec des tiers
Partenaires commerciaux	Le Partenaire privé devra coordonner ses activités avec les propriétaires des pôles d'échanges, le cas échéant, tout au long de la conception détaillée et de la construction.
Université Laval	Le Partenaire privé devra coordonner les activités sur le campus avec l'Université Laval tout au long de la conception détaillée et de la construction.



3. RÉMUNÉRATION ET GARANTIES

3.1 VERSEMENT DU PRIX CONTRACTUEL

En contrepartie de l'exécution de l'ensemble des obligations du Partenaire privé selon les termes du Contrat, le mode de rémunération pourrait inclure :

- a) Un paiement de mobilisation;
- b) Des paiements de jalons. L'ensemble des paiements de jalons et le paiement de mobilisation devraient correspondre à un maximum de 75 % à 80 % du Prix des Travaux;
- c) Des paiements à la suite de la Réception provisoire. Il est envisagé de séparer la Réception provisoire des Infrastructures municipales de celle du Système de transport. Il est aussi envisagé de tenir compte d'une stratégie de mise en service progressive du tramway;
- d) Des paiements à la Réception définitive;
- e) Des paiements mensuels versés au cours de la période d'entretien pour couvrir le solde du Prix des Travaux;
- f) Des paiements mensuels versés au cours de la période d'entretien pour couvrir le Prix de l'Entretien.

Certains de ces paiements pourront faire l'objet de déductions ou encore ne pas être effectués, en tout ou en partie, si les exigences du Contrat ne sont pas respectées.

De plus, la Ville prévoit notamment l'imposition de dommages liquidés qui seraient payables pour chaque Jour de retard par rapport aux dates prévues de Réception provisoire et de Réception définitive.

Finalement, la Ville envisage une forme de valorisation de la performance pour la phase des Travaux ainsi que celle de l'Entretien.

3.2 DÉPÔTS DE GARANTIE DE PROPOSITION ET DE CLÔTURE

La Ville envisage présentement que les Soumissionnaires devront fournir, conformément aux modalités prévues dans l'Engagement de participation, un Dépôt de garantie de proposition. Ce Dépôt de garantie de proposition devra être valide à partir de sa remise jusqu'à l'expiration de la période de validité des propositions, laquelle sera précisée à l'Appel de propositions. Le Soumissionnaire privilégié devra fournir un Dépôt de garantie de clôture dans les jours qui suivront l'annonce du Soumissionnaire privilégié. Le Dépôt de garantie de proposition soumis par un Soumissionnaire non sélectionné dans le cadre de l'Appel de propositions lui sera retourné selon les modalités prévues à l'Engagement de participation.

Les montants du Dépôt de garantie de proposition et du Dépôt de garantie de clôture mentionnés ci-haut seront annoncés dans le document d'Appel de propositions et seront représentatifs des pratiques usuelles de l'industrie.

3.3 GARANTIES D'EXÉCUTION DURANT LES TRAVAUX

Un processus d'évaluation est en cours afin de confirmer la nature et la portée du programme de Garanties qui sera exigé du Partenaire privé. Ce programme de Garanties sera finalisé et détaillé dans l'Appel de propositions. À titre indicatif, la Ville envisage la mise en place des Garanties suivantes :



- a) Une garantie d'exécution de Contrat sous forme de lettre de crédit irrévocable et sans condition d'une Institution financière pour un montant équivalent à cent millions de dollars (100 000 000 \$) ou un cautionnement d'au moins cinq cents millions de dollars (500 000 000 \$) ou une combinaison des deux instruments. Dans le cas d'une telle combinaison, les facteurs d'équivalence utilisés sont de cinq (5) pour la lettre de crédit irrévocable et d'un (1) pour le cautionnement;
- b) Une garantie de restitution d'avance couvrant cent pour cent (100 %) du montant du Paiement de mobilisation. Cette garantie sera progressivement réduite selon les modalités qui seront établies dans le Contrat.

3.4 GARANTIE D'EXÉCUTION PENDANT LA PÉRIODE DE GARANTIE

Le Partenaire privé demeurera responsable de la correction des malfaçons relatives à la portion des Travaux non entretenus par le Partenaire privé pendant une durée de deux (2) ans suivant la date de Réception provisoire de ces Travaux. Les garanties d'exécution requises seront précisées dans l'Appel de propositions.

3.5 GARANTIE D'EXÉCUTION PENDANT LA PÉRIODE D'ENTRETIEN

Le Partenaire privé demeurera responsable de la correction des défauts sur le Système de transport pendant toute la durée de l'Entretien.

À titre indicatif, la Ville envisage présentement que les Garanties suivantes seront requises du Partenaire privé pendant la période d'Entretien présentement estimée à trente (30) ans : une ou plusieurs lettres de crédit irrévocables et sans condition d'une Institution financière, d'un montant équivalent à 50 % de la valeur annuelle des paiements d'Entretien ou un cautionnement d'exécution équivalent à 150 % de ces paiements.

3.6 GARANTIE PARENTALE

La Ville exigera, lorsqu'applicable, des Garanties parentales d'un montant équivalent à 40 % du Prix de soumission du Contrat pour couvrir solidairement toutes les obligations du Partenaire privé envers la Ville.

3.7 PROGRAMME D'ASSURANCE

La Ville évalue présentement la nature et la portée des exigences en assurances qui seront requises des Soumissionnaires. Le Candidat doit, au stade de l'Appel de qualification, faire la démonstration qu'il a la capacité d'obtenir une couverture d'assurance d'une valeur minimale équivalente à huit cents millions de dollars (800 000 000 \$).



4. APPROVISIONNEMENT

4.1 PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

Le Processus d'approvisionnement menant au choix du Soumissionnaire privilégié comporte deux étapes principales :

- a) Le présent Appel de qualification, publié sur le SEAO, avec renvoi à partir de MERX, au terme duquel les Candidats seront qualifiés et jusqu'à trois (3) d'entre eux seront invités à participer à l'Appel de propositions portant sur la réalisation des Travaux et de l'Entretien. Les directives relatives aux Candidatures, ainsi que les exigences de recevabilité et critères d'évaluation des Candidatures sont décrites aux Sections 5 et 6 ainsi qu'à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification;
- b) L'avis public pour l'Appel de propositions sera publié sur le SEAO (avec renvoi à partir de MERX) avec un lien renvoyant les Candidats qualifiés invités au système de gestion électronique documentaire du BPRSTC, au terme duquel le Soumissionnaire privilégié sera sélectionné.

4.2 MODALITÉS

Les modalités décrites ci-après le sont à titre indicatif seulement et pourront être ajustées par la Ville dans le cadre de l'Appel de propositions.

4.2.1 Consortium

La réalisation des Travaux et de l'Entretien requiert la mise en commun d'expériences, d'expertises et de capacités variées. Pour cette raison, la Ville est disposée à recevoir la Candidature de Consortiums. Dans un tel cas, le Candidat devra décrire de façon détaillée la composition et le fonctionnement de son Consortium, ainsi que les rôles de ses Membres, Participants et Personnes clés, tel que prévu à l'Annexe 2.1.

4.2.2 Engagement de participation

La signature du formulaire d'Engagement de participation constituera une condition essentielle pour obtenir le statut de Soumissionnaire et être autorisé à déposer une Proposition dans le cadre de l'Appel de propositions. L'Engagement de participation précisera notamment les obligations des Soumissionnaires relatives à la confidentialité, à la propriété intellectuelle et aux Garanties ainsi que les modalités relatives à la compensation versée aux Soumissionnaires non sélectionnés ayant déposé une proposition conforme.

Si, lors du lancement de l'Appel de propositions, l'un des trois Candidats qualifiés invités se retire du Processus d'approvisionnement ou se disqualifie, notamment à la suite d'un refus de signer l'Engagement de participation requis, la Ville invitera alors le Candidat qualifié ayant obtenu le quatrième plus haut pointage final à participer à l'Appel de propositions. Ce nouveau Candidat qualifié invité devra alors signer l'Engagement de participation pour être admissible à participer à l'Appel de propositions.



4.2.3 Proposition

La Proposition inclura notamment un volet technique, un volet financier et les Garanties requises dont la forme sera précisée dans l'Appel de propositions.

La Proposition devra présenter les principaux éléments compris dans les Travaux et l'Entretien avec un degré de détails suffisant pour en permettre l'évaluation. Plus spécifiquement, la Proposition devra comprendre, non limitativement :

- a) Des plans et devis préliminaires et un rapport décrivant le concept et ses caractéristiques, les matériaux ainsi que les techniques de construction et d'installation envisagées pour les Infrastructures municipales et les Infrastructures de transport. Ce rapport décrira aussi comment la solution technique répond aux exigences techniques;
- b) Des plans et devis préliminaires et un rapport décrivant la conception, la fabrication, l'intégration, les essais, la mise en service, le soutien à l'exploitation et l'Entretien à long terme des Systèmes modaux et certains éléments des Systèmes d'exploitation visés par le Contrat;
- c) Un rapport décrivant la gestion des interfaces entre les Travaux et les services d'Entretien à être fournis par le Partenaire privé, la Ville et l'Exploitant;
- d) Un rapport décrivant la surveillance, le contrôle de qualité, le soutien logistique et la gestion administrative de l'ensemble des Travaux et de l'Entretien;
- e) Une offre de prix sous forme de montant forfaitaire en Dollars;
- f) Une confirmation de la capacité du Soumissionnaire, de ses Membres et de ses Participants, et de la Compagnie mère de chacun de ses Membres ou Participants, à mettre en place les Garanties, les cautionnements et les assurances requis à la signature du Contrat;
- g) Une mise à jour de la situation financière du Soumissionnaire, de ses Membres et de ses Participants, et de la Compagnie mère de chacun des Membres ou Participants, notamment par le biais de leurs plus récents états financiers;
- h) Un Dépôt de garantie de proposition;
- i) La démonstration que la Proposition répond à toutes les exigences de l'Appel de propositions.

4.2.4 Contrat

Un projet de Contrat sera inclus dans l'Appel de propositions.

Les Candidats qualifiés invités auront l'occasion de soumettre des questions, des commentaires et des suggestions de changements au Contrat. À la lumière de ces commentaires et suggestions, une version révisée du projet de Contrat pourra être émise. La Ville se réserve le droit d'accepter ou de refuser, à son entière discrétion, toute suggestion de changement au projet de Contrat.

Le Contrat révisé devra être utilisé par les Soumissionnaires aux fins de la préparation de leur Proposition.



4.2.5 Phase de clôture

Entre l'annonce du Soumissionnaire privilégié et la clôture financière, le Processus d'approvisionnement inclura une phase de clôture permettant de convenir des ajustements requis à la version finale du Contrat en fonction de la Proposition du Soumissionnaire privilégié.

4.2.6 Compensation financière

Une démarche est en cours auprès des autorités compétentes afin d'autoriser le paiement d'une compensation financière aux Soumissionnaires non sélectionnés dont la proposition est jugée conforme selon les modalités de l'Appel de propositions. Cette compensation financière servira notamment à couvrir une partie des coûts et des dépenses engagés dans le cadre du Processus d'approvisionnement.

Le montant de cette compensation sera établi conformément aux usages du marché et sera communiqué par addenda, conditionnellement à l'approbation des autorités compétentes.

Cette compensation financière sera versée sous réserve du respect des conditions afférentes au paiement de celle-ci décrites dans l'Engagement de participation et en contrepartie de la cession par le Soumissionnaire, au bénéfice de la Ville, de l'ensemble des concepts, des idées et des biens présentés, réalisés ou incorporés d'une façon ou d'une autre à la Proposition du Soumissionnaire, qui ont été conçus et développés aux fins du Projet RSTC – Volet tramway et qui appartiennent au Soumissionnaire, à ses Membres ou Participants.

4.3 TRANSPARENCE DU PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

Le présent Appel de qualification concernant le Projet RSTC – Volet tramway a été rendu public par publication par l'entremise du SEAO, avec renvoi à partir de MERX.

À la fin du processus d'Appel de qualification, le rapport du Vérificateur du processus relatif à l'Appel de qualification sera publié sur le site Internet du Projet RSTC – Volet tramway.



5. DIRECTIVES AUX CANDIDATS

5.1 OBTENTION DES DOCUMENTS DE L'APPEL DE QUALIFICATION

Les Candidats doivent obligatoirement se procurer tous les documents relatifs à l'Appel de qualification sur le site Internet du SEAO (www.seao.ca) ou au 1 866 669-7326. Un avis public est également publié sur MERX (www.merx.com) renvoyant les personnes intéressées au site Internet du SEAO. L'obtention des documents est sujette à la tarification de ces organismes, selon leurs modalités respectives. Un Candidat qui se procurerait les documents relatifs à l'Appel de qualification autrement que par le biais du SEAO, assume l'entière responsabilité d'obtenir l'information pertinente et complète relative à l'Appel de qualification.

Il est à noter que les documents d'Appel de qualification ne peuvent être utilisés à d'autres fins que la préparation des Candidatures.

La Ville se réserve le droit d'apporter des modifications ou des précisions à l'Appel de qualification par addenda avant la date et heure limites de dépôt des Candidatures prévue à la Section 5.2 du présent Appel de qualification, incluant, le cas échéant, une modification de la date de dépôt.

Tout addenda devient partie intégrante du présent Appel de qualification dont il complète, amende ou remplace les dispositions, selon le cas. Tout addenda est transmis électroniquement par le SEAO à toutes les firmes qui ont commandé les documents.

5.2 DATE ET LIEU DE DÉPÔT D'UNE CANDIDATURE

La Candidature doit être déposée au Service des approvisionnements, 50, rue Marie-de-l'Incarnation, 2^e étage, Québec (Québec) G1N 3E7 avant la date et l'heure limites de dépôt des Candidatures indiquées à la présente Section 5.

Il appartient au Candidat de s'assurer que sa Candidature soit livrée à temps au lieu exact de dépôt des Candidatures. Toute Candidature reçue après la date et l'heure limites de dépôt des Candidatures est retournée non ouverte à son expéditeur. Aucune Candidature ne peut être transmise par télécopieur, par voie de messagerie électronique ou tout autre moyen de transmission similaire.

La Candidature est présentée dans une enveloppe, un paquet ou une boîte scellée, identifiée au nom du Candidat, portant la mention **STRICTEMENT CONFIDENTIEL**, le numéro de dossier, le nom et l'adresse de retour dans la partie supérieure gauche (incluant le nom du Représentant du candidat) ainsi que toutes les informations requises sur le modèle d'identification d'enveloppe fourni à l'Annexe 6 du présent Appel de qualification.

Le Candidat a la responsabilité de réclamer un accusé de réception signé qui mentionne la date et l'heure de dépôt de sa Candidature.

DATE ET HEURE LIMITES DE DÉPÔT DES CANDIDATURES

28 mai 2020, 14 h, heure de Québec



La Ville se réserve le droit de prolonger la date et l'heure limites pour le dépôt des Candidatures par addenda, à son entière discrétion, et au plus tard cinq (5) jours ouvrables avant la date et l'heure limites de dépôt des Candidatures.

La Ville ne peut aucunement être tenue responsable des retards que peuvent occasionner les moyens utilisés par les Candidats pour l'acheminement de leur Candidature.

La Candidature est valide et irrévocable pour une période de cent quatre-vingts (180) Jours suivant la date et l'heure limites de dépôt des Candidatures.

Les Candidats n'ont droit à aucun dédommagement pour les frais engagés pour la préparation et la présentation de leur Candidature, ni pour l'obtention de renseignements ou pour une visite des lieux, le cas échéant.

5.3 COMMUNICATION AVEC LA VILLE

Aux fins d'assurer une uniformité d'interprétation des documents d'Appel de qualification et pour faciliter les échanges d'informations, toute communication avec la Ville doit se faire par le biais de l'adresse courriel suivante en précisant « TRAMWAY » dans l'objet du message :

Courriel officiel :	Objet :
approtramway@ville.quebec.qc.ca	TRAMWAY - (veuillez préciser le sujet de la demande)

Ce Courriel officiel est la seule façon pour les Candidats de communiquer avec la Ville en ce qui a trait à l'Appel de qualification. Tout renseignement fourni par une Personne autre que par l'intermédiaire de cette adresse ne lie pas la Ville, et le Candidat ne doit pas se fonder sur une telle information. Toute communication avec toute Personne non autorisée par la Ville peut entraîner le rejet de la Candidature.

5.4 EXAMEN DES DOCUMENTS

Le Candidat doit s'assurer qu'il a obtenu tous les documents du présent Appel de qualification incluant les annexes énumérées à la table des matières ainsi que les addendas. À moins d'avis contraire écrit à l'adresse Courriel officiel cinq (5) jours ouvrables avant la date et l'heure limites du dépôt des Candidatures, il sera présumé que tous les documents sont parvenus au Candidat.

Le Candidat doit examiner attentivement les documents du présent Appel de qualification, et il est de sa responsabilité de se renseigner sur l'objet et les exigences du présent Appel de qualification.

S'il considère qu'il y a des ambiguïtés, des oublis, des contradictions dans les documents ou s'il a des doutes sur leur signification, il doit en aviser la Ville en utilisant le Courriel officiel. Tel qu'indiqué dans le formulaire d'engagement présenté à l'Annexe 1.1 du présent Appel de qualification, le Candidat, par le dépôt de sa Candidature, reconnaît avoir pris connaissance des documents et en accepte toutes les modalités.



5.5 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

Toutes les demandes de renseignement ou questions concernant le présent Appel de qualification doivent être soumises au représentant de la Ville par le Courriel officiel à compter de la date de lancement de l'Appel de qualification. La date limite pour la transmission des demandes de renseignements est indiquée au Tableau 1 de la Section 1 du présent Appel de qualification.

Les demandes de renseignements soumises doivent être élaborées suivant le gabarit présenté à l'Annexe 1.5 du présent Appel de qualification. Les Candidats doivent remplir et acheminer un formulaire pour chaque demande. Les demandes, qu'elles soient confidentielles ou non, doivent être numérotées de façon séquentielle par le Candidat.

Si la case « demande confidentielle » est cochée par un Candidat qui soumet une demande de renseignements, la Ville analysera le bien-fondé de la confidentialité demandée et répondra uniquement au Candidat émetteur de cette demande si la confidentialité demandée est fondée. Si cette requête de confidentialité est jugée comme étant non fondée, la Ville informera le Candidat. Le Candidat pourra alors retransmettre sa demande de renseignements de façon non confidentielle.

Toute demande de renseignement sera traitée à l'entière discrétion de la Ville. Celle-ci se réserve le droit de ne pas répondre à l'une ou l'autre de ces demandes de renseignements et en avisera le Candidat concerné.

Si une question ou une réponse entraîne une modification au présent Appel de qualification, cette modification s'effectuera par l'émission d'un addenda publié sur le SEAO. L'addenda énoncera la question pertinente sans donner l'identité du Candidat qui a formulé la question ainsi que la réponse fournie par la Ville. Tout addenda complètera ou remplacera les renseignements et les exigences contenus dans le présent Appel de qualification. Seuls les renseignements fournis par addenda modifieront les exigences du présent Appel de qualification.

5.6 ÉLABORATION ET RÈGLES DE PRÉSENTATION D'UNE CANDIDATURE

Les règles de présentation des Candidatures, qui constituent également des exigences de conformité, sont les suivantes :

- a) À l'exception des états financiers, des rapports annuels et des rapports de notation de crédit, tels que requis au critère 5 de l'Annexe 2 du présent Appel de qualification, et des extraits certifiés conformes des résolutions (ou autre document autorisant la signature de la Candidature et des formulaires d'engagements), qui peuvent être rédigés en français ou en anglais, la Candidature et les documents afférents, s'il en est, doivent obligatoirement être rédigés en français;
- b) La structure de présentation des Candidatures précisée à la Section 5.7 du présent Appel de qualification doit être respectée;
- c) Le nombre de pages maximum prescrit à la Section 5.7 du présent Appel de qualification doit être respecté. Toutes pages excédentaires au nombre de pages maximum prescrit seront retirées de la Candidature. Il est entendu qu'une feuille recto verso constitue deux (2) pages;



- d) La Candidature doit être produite sur un papier de format 8½" x 11" ou l'équivalent dans le système international (A4) à l'exception de l'organigramme requis à l'Annexe 2.1 du présent Appel de qualification, lequel peut être présenté sur un papier de format 11" x 17" ou l'équivalent dans le système international (A3);
- e) La police de caractère utilisée doit être Arial de taille 11 points, à simple interligne à l'exception :
 - Du texte se retrouvant à l'intérieur des organigrammes, dont la police peut être de taille minimale 9 points;
 - Des titres et sous-titres apparaissant dans le texte de la Candidature, dont la police peut être de taille minimale 12 points.
- f) La Candidature ne doit être ni conditionnelle ni restrictive;
- g) Un Candidat ne peut présenter qu'une seule Candidature;
- h) Les ratures ou les corrections apportées aux documents à remplir doivent être paraphées par le Représentant du candidat;
- i) Aucune indication sous aucune forme quelconque à l'égard du Prix de la soumission que le Candidat aurait pu estimer ne doit apparaître dans les documents de Candidature.

Le Comité de sélection et les sous-comités d'évaluation sont responsables de l'analyse et de l'évaluation des Candidatures. Les sous-comités d'évaluation procèdent à l'évaluation des Candidatures selon les critères et la pondération définis à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification et font des recommandations au Comité de sélection de la Ville à l'égard de la qualification des Candidats. Il est donc essentiel que le Candidat fournisse, de façon précise, les éléments de réponse aux critères établis, en démontrant clairement et de façon approfondie, à l'égard de chacun des critères ce qui le rend apte à réaliser les Travaux et l'Entretien.

5.7 FORMAT D'UNE CANDIDATURE

Le Candidat doit remettre des copies de sa Candidature, en version papier et électronique (sur une clé USB), selon le format attendu et les quantités notés au Tableau 6 ci-après. Si la capacité de stockage d'une seule clé USB est insuffisante, le Candidat peut utiliser autant de clés USB que nécessaire, en les numérotant.

Tableau 6 - Format attendu et nombre de copies des Candidatures

Enveloppe (ou paquet)	Contenu	Nombre de copies	
		Version papier	Sur la clé USB
Original	Sous emballage scellé avec la mention « Original » : La version originale complète de la Candidature, incluant le contenu des enveloppes 1 à 7.	1	1
1	Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe 1 » : Les parties de la Candidature répondant aux exigences de recevabilité stipulées à la Section 6.4.	4	1



Enveloppe (ou paquet)	Contenu	Nombre de copies	
		Version papier	Sur la clé USB
2	Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe 2 » : les parties de la Candidature répondant aux exigences de conformité stipulées à la Section 6.5 et à l'Annexe 1 (formulaires, lettres).	4	1
3	Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe 3 » : Les parties de la Candidature répondant aux exigences du critère d'évaluation n° 1 présenté à l'Annexe 2.1 (Composition du Candidat). a) Texte de la présentation de la composition du Candidat d'un maximum de douze (12) pages; b) Organigramme présenté sur un maximum d'une page 11" x 17" ou A3; c) Curriculum vitae du Directeur du projet d'un maximum de trois (3) pages; d) Curriculum vitae du Directeur de la qualité d'un maximum de trois (3) pages; e) Un maximum de dix (10) fiches projets. Chaque fiche-projet ne peut excéder cinq (5) pages excluant les pièces jointes.	7	1
4	Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe 4 » : Les parties de la Candidature répondant aux exigences du critère d'évaluation n° 2 présenté à l'Annexe 2.2 (Compétences en conception et construction d'Infrastructures municipales et d'Infrastructures de transport). a) Texte sur les équipes de conception et de construction d'un maximum de douze (12) pages; b) Curriculum vitae du Directeur de la conception - ingénierie des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport d'un maximum de trois (3) pages; c) Curriculum vitae du Directeur de la conception - architecture des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport d'un maximum de trois (3) pages; d) Curriculum vitae du Directeur de la construction des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport d'un maximum de trois (3) pages; e) Un maximum de huit (8) fiches projets. Chaque fiche-projet ne peut excéder cinq (5) pages excluant les pièces jointes.	7	1
5	Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe 5 » : Les parties de la Candidature répondant aux exigences du critère d'évaluation n° 3 présenté à l'Annexe 2.3 (Compétences en conception, fabrication, installation, essais et mise en service des Systèmes modaux et des Systèmes d'exploitation). a) Texte sur l'équipe de la conception, fabrication, installation, essais et mise en service des Systèmes modaux et des	7	1



Enveloppe (ou paquet)	Contenu	Nombre de copies	
		Version papier	Sur la clé USB
	Systèmes d'exploitation d'un maximum de douze (12) pages; b) Curriculum vitae du Directeur de la conception, de la fabrication, de l'installation, des essais et de la mise en service des Systèmes modaux d'un maximum de trois (3) pages; c) Un maximum de cinq (5) fiches-projets. Chaque fiche-projet ne peut excéder cinq (5) pages excluant les pièces jointes.		
6	Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe 6 » : Les parties de la Candidature répondant aux exigences du critère d'évaluation n° 4 présenté à l'Annexe 2.4 (Compétences en entretien). a) Texte sur l'équipe de l'Entretien d'un maximum de douze (12) pages; b) Curriculum vitae du Directeur de l'Entretien d'un maximum de trois (3) pages; c) Un maximum de cinq (5) fiches-projets. Chaque fiche-projet ne peut excéder cinq (5) pages excluant les pièces jointes.	7	1
7	Sous emballage scellé avec la mention « Enveloppe 7 » : Les parties de la Candidature répondant aux exigences du critère d'évaluation n° 5 présenté à l'Annexe 2.5 (Capacité financière et compétences en financement). a) Les états financiers annuels vérifiés de chaque Membre et Participant pour les trois (3) derniers exercices¹; b) Les rapports annuels de chaque Membre et Participant pour les trois (3) derniers exercices; c) La confirmation d'absence de toute obligation financière importante non divulguée pour chaque Membre et Participant; d) La confirmation d'absence de tout changement négatif important non divulguée pour chaque Membre et Participant; e) Les rapports de notation de crédit; f) La confirmation du niveau estimé de la participation en fonds propres; g) Description des encaisses, placements à court terme, marges de crédit ou autres liquidités disponibles pour chaque Membre et Participant; h) La lettre demandée à l'Annexe 1.3; i) La lettre demandée à l'Annexe 1.4; j) Texte sur l'expérience en financement de projets d'un maximum de cinq (5) pages;	7	1

¹ Les états financiers d'une entreprise privée n'ont pas à se retrouver sur la clé USB ou dans l'enveloppe « original ». Les copies papier incluses dans l'enveloppe 7 seront retournées aux entreprises privées.



Enveloppe (ou paquet)	Contenu	Nombre de copies	
		Version papier	Sur la clé USB
	k) Curriculum vitae du Directeur du financement d'un maximum de trois (3) pages; l) Un maximum de trois (3) fiches-projets. Chaque fiche-projet ne peut excéder cinq (5) pages excluant les pièces jointes.		

5.8 FORMULAIRE D'ENGAGEMENT

Avec le dépôt de sa Candidature, le Candidat doit fournir le formulaire d'engagement présenté à l'Annexe 1.1 du présent Appel de qualification, dûment signé par le Représentant du candidat, chacun de ses Membres, les Participants ainsi que les Personnes clés.

5.9 FORMULAIRE DE DÉCLARATION CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE LOBBYISME

Avec le dépôt de sa Candidature, le Candidat doit fournir le formulaire de déclaration concernant les activités de lobbyisme présenté à l'Annexe 1.2 du présent Appel de qualification, dûment signé par le Représentant du candidat le cas échéant, chacun de ses Membres et de ses Participants.

5.10 RETRAIT OU MODIFICATION D'UNE CANDIDATURE

Le Candidat pourra retirer sa Candidature moyennant un avis écrit livré par le Courriel officiel en tout temps.

Le Candidat pourra modifier sa Candidature en retirant celle-ci avant la date et l'heure limites du dépôt des Candidatures, sans pour autant aliéner son droit d'en présenter une nouvelle dans le délai prescrit.

5.11 DEMANDE RELATIVE AUX CONFLITS D'INTÉRÊTS

Un Candidat peut demander au Comité d'évaluation juridique de statuer sur un cas qui crée ou qui est susceptible de créer une situation réelle ou apparente, existante ou appréhendée, de conflit d'intérêts ou d'avantage indu. Cette demande peut être soumise sur la base d'informations préliminaires. Le Comité d'évaluation juridique en fera l'analyse, le tout conformément à la Section 8.5 du présent Appel de qualification.

Toute demande peut être soumise au Courriel officiel et doit contenir :

- Les noms et informations pour communiquer avec le Candidat et la Personne pour laquelle la décision anticipée est demandée;
- La description de la relation qui soulève la possibilité ou l'apparence d'un conflit d'intérêts ou d'un avantage indu;
- Une description des mesures déjà adoptées ou de celles proposées afin d'éliminer le conflit d'intérêts ou l'avantage indu;
- Des copies de toute information pertinente.

Toute demande de décision sera traitée de façon confidentielle. Dans le cas où un Candidat, un de ses Membres, Participants, Personnes clés, ou un conseiller d'un Candidat est considéré comme une Personne



inadmissible, son nom pourrait être ajouté à la Section 8.2 par un addenda au présent Appel de qualification ou inscrit comme tel dans les documents de l'Appel de propositions.

La Ville peut également faire une demande de décision au Comité d'évaluation juridique si elle soupçonne ou est d'avis qu'une Personne devrait être déclarée inadmissible. Dans ce cas, l'information requise serait soumise au Comité d'évaluation juridique et la Personne visée serait informée afin qu'elle puisse formuler directement ses commentaires au Comité d'évaluation juridique.



6. ÉVALUATION DES CANDIDATURES

Les Candidatures doivent être présentées suivant les instructions indiquées à la Section 5 et à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification et en suivant l'assemblage et le nombre de copies requises tel qu'indiqué au Tableau 6 de la Section 5.7 du présent Appel de qualification.

6.1 PROCESSUS D'ÉVALUATION DES CANDIDATURES

L'évaluation des Candidatures prendra en compte les éléments suivants :

- a) Les Candidatures reçues par la Ville en lien avec l'Appel de qualification;
- b) Des informations, précisions ou confirmations obtenues par écrit dans le cadre des demandes de clarification émises par la Ville;
- c) Toute information obtenue par le biais de recherches effectuées par la Ville ou ses conseillers, incluant la vérification de références des Candidats ou toute autre vérification en lien avec les Candidatures soumises.

La Ville évaluera uniquement les documents susmentionnés. La Ville n'évaluera pas les renseignements tels que des renvois à des adresses de sites Internet comportant des renseignements supplémentaires ou des manuels ou des brochures techniques qui n'auront pas été soumis avec la Candidature.

L'évaluation des Candidatures comporte trois étapes, soit le respect des exigences de recevabilité (Section 6.4 du présent Appel de qualification), le respect des exigences de conformité (Section 6.5 du présent Appel de qualification) et l'évaluation des capacités techniques et des capacités financières (Section 6.6 du présent Appel de qualification).

Les Candidats sont encouragés à fournir des commentaires écrits relatifs au Projet RSTC – Volet tramway, notamment en lien avec des alternatives quant aux exigences de conception, de construction, de fabrication, d'entretien, de financement ou des conditions et mécanismes de paiements, de garanties, ou autres. Ces commentaires doivent être consignés dans une section isolée de la Candidature et clairement identifiée à cet effet. Même si ces commentaires ou remarques pourront être pris en compte par la Ville pour l'élaboration de l'Appel de propositions ou autres documents contractuels, ils ne seront pas considérés pour l'évaluation des Candidatures.

6.2 PROPRIÉTÉ DES DOCUMENTS

Toute Candidature présentée ainsi que tous les documents préparés par un Candidat aux fins de la Candidature sont la propriété de la Ville et ne sont pas retournés au Candidat. Cette disposition ne vise toutefois pas les documents retirés par le Candidat avant la date et l'heure limites de dépôt des Candidatures. Tous les documents relatifs aux Candidatures sont soumis au calendrier de conservation des archives en vigueur à la Ville, à l'exception des rapports financiers des firmes privées qui seront systématiquement retournés aux Candidats, au terme du processus d'Appel de qualification.

6.3 COMITÉ DE SÉLECTION

Les Candidatures seront analysées et évaluées par un Comité de sélection. Le Comité de sélection sera accompagné de sous-comités d'évaluation.

Le Comité de sélection sera composé de trois (3) membres nommés par la Ville. Un secrétaire sera chargé de coordonner les activités.



Le Comité de sélection et les sous-comités étudieront les Candidatures selon les exigences et pièces requises au présent Appel de qualification. Les services d'experts provenant de disciplines pertinentes peuvent être retenus pour appuyer ces comités, le cas échéant.

Le rôle du secrétaire du Comité de sélection consiste à coordonner les activités. Il n'évalue pas les offres. Ses principales responsabilités sont de préparer et d'animer les travaux du Comité de sélection, compiler les résultats et faire rapport aux autorités concernées.

Les membres des comités doivent agir de façon juste et impartiale. Ils ne doivent avoir aucun lien d'intérêt avec un Candidat, un Membre, un Participant ou une Personne clé ayant déposé une Candidature et ne peuvent, conformément à la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c. 19), être un élu de la Ville. Ils doivent déclarer auprès du Comité d'évaluation juridique tout lien d'intérêt et toute situation de lien d'intérêt potentiel. Dans un tel cas, le Comité d'évaluation juridique évalue la situation et peut décider de conserver ou non la personne concernée dans ses fonctions à l'égard de cet Appel de qualification. La Ville préserve en tout temps la confidentialité de l'identité des membres de tout comité. Le contenu des délibérations ainsi que les documents qui en émanent doivent demeurer confidentiels à moins qu'un tribunal n'en décide autrement.

6.4 EXIGENCES DE RECEVABILITÉ

Toute Candidature ne satisfaisant pas aux exigences de recevabilité notées ci-après sera jugée non recevable et sera automatiquement rejetée. Un Candidat doit :

- a) Présenter sa Candidature à l'endroit indiqué et dans le délai prescrit au présent Appel de qualification;
- b) Confirmer que ni le Candidat, ni l'un ou l'autre de ses Membres ou de ses Participants n'est, à la date et l'heure limites de dépôt des Candidatures, inscrit au RENA, à moins que le Candidat ne puisse démontrer, à l'égard de la personne inscrite au RENA, à la satisfaction de la Ville :
 - (i) Si son inscription au RENA résulte d'un motif autre que la décision de l'AMP de refuser de lui accorder ou de renouveler l'autorisation de contracter ou si l'AMP a révoqué son autorisation de contracter, que sa période d'inadmissibilité aux contrats publics sera terminée au moment de la réception des propositions techniques, tel que précisé au Tableau 1 du présent Appel de qualification; ou
 - (ii) Si son inscription au RENA résulte de la décision de l'AMP de refuser de lui accorder ou de renouveler l'autorisation de contracter ou si l'AMP a révoqué son autorisation de contracter, qu'elle sera en mesure d'obtenir ladite autorisation de contracter avant le moment prévu pour la réception des propositions techniques, tel que précisé au Tableau 1 du présent Appel de qualification.

Si l'un ou l'autre du Candidat, de ses Membres ou Participants est inscrit au RENA entre la date de dépôt de la Candidature et l'annonce des Candidats qualifiés invités, le Candidat doit en aviser immédiatement la Ville en transmettant au Courriel officiel un avis à cet effet ainsi que toute la documentation nécessaire pour faire la démonstration requise conformément à ce qui est décrit ci-dessus.

- c) Fournir une attestation de Revenu Québec (confirmant la production des dépôts et rapports



requis en vertu des lois fiscales québécoises et l'absence de compte en souffrance au titre de ces lois) ou, alternativement, une attestation d'absence d'établissement au Québec.

Il est à noter qu'au moment du dépôt de leur Proposition, les Soumissionnaires ainsi que leurs Membres et Participants devront avoir obtenu au préalable une autorisation de contracter de l'AMP². L'obtention de cette autorisation pouvant occasionner des délais, il est fortement suggéré d'initier ces démarches le plus tôt possible. Cette autorisation n'est pas nécessaire au dépôt de la Candidature.

Également, au dépôt de la Proposition, les Soumissionnaires devront fournir une licence en bonne et due forme émise en vertu de la *Loi sur le bâtiment* (RLRQ, c. B-1.1). Certains des travaux requis sont considérés par la *Loi sur le bâtiment* (RLRQ, c. B-1.1) et ses règlements d'application comme des travaux de construction nécessitant l'obtention d'une licence avant de pouvoir être exécutés. Par conséquent, le Partenaire privé devra détenir au minimum une licence d'entrepreneur général, sous-catégorie 1.3 : Entrepreneur en bâtiments de tout genre émise par la Régie du bâtiment et toute autre sous-catégorie et licence d'entrepreneur général ou spécialisé requise suivant les Travaux qui seront effectués directement par le Partenaire privé ou qui seront effectués en sous-traitance.³

6.5 EXIGENCES DE CONFORMITÉ

Toute Candidature doit satisfaire les exigences de conformité prévues aux Sections 5.6 à 5.9 ainsi qu'à l'Annexe 1 du présent Appel de qualification. Pour qu'une Candidature soit jugée conforme, l'ensemble des conditions de conformité décrites ci-bas et à l'Annexe 1 doivent être respectées :

- a) Le Représentant du candidat, ainsi qu'un représentant de chacun de ses Membres et de ses Participants de même que les Personnes clés doivent individuellement remplir et signer le formulaire d'engagement présenté à l'Annexe 1.1 du présent Appel de qualification. Ce formulaire doit être rédigé en français;
- b) Le Représentant du candidat, ainsi qu'un représentant de chacun de ses Membres et de ses Participants doivent individuellement remplir et signer le formulaire de déclaration concernant les activités de lobbying présenté à l'Annexe 1.2 du présent Appel de qualification. Ce formulaire doit être rédigé en français;
- c) Le Candidat doit fournir un extrait certifié conforme d'une résolution ou d'un autre document démontrant que le Représentant du candidat est autorisé à signer la Candidature au nom du Candidat, de ses Membres et de ses Participants;
- d) Le Candidat doit fournir la preuve de la capacité à obtenir la lettre de confirmation d'un courtier d'assurance selon le modèle prévu à l'Annexe 1.3 du présent Appel de qualification;
- e) Un Candidat doit fournir la preuve, par une ou plusieurs Institutions financières ou par un assureur, de la capacité d'obtenir les lettres de crédit ou les cautionnements selon le modèle prévu à l'Annexe 1.4 du présent Appel de qualification;
- f) Le cas échéant, le Candidat doit fournir une copie de tous les addendas dûment signés.

² L'AMP met à la disposition des entreprises québécoises et étrangères un guide pour les aider à préparer leur demande d'Autorisation de l'AMP. Ce guide est accessible en suivant le lien suivant : <https://amp.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/guides/pap/Guide-accompagnement-Demande-autorisation-Papier-Janvier2019.pdf>

³ Lien suivant permet d'obtenir de plus amples renseignements concernant les licences émises par la Régie du bâtiment : <https://rbq.gouv.qc.ca/>



Cela étant, une Candidature ne sera pas automatiquement rejetée si elle contient une erreur ou une omission, à condition toutefois que le Candidat la corrige à la satisfaction de la Ville dans un délai déterminé par la Ville, lequel délai sera d'au moins deux (2) jours ouvrables suivant une demande écrite à cet effet de la Ville.

6.6 CRITÈRES D'ÉVALUATION ET EXIGENCES

L'analyse et l'évaluation de toutes les Candidatures jugées recevables et conformes administrativement seront effectuées à partir des critères d'évaluation et de la pondération présentés à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification.

Pour permettre l'évaluation de ses capacités et compétences, un Candidat doit présenter ses qualifications en incluant l'information demandée à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification, laquelle fournit les détails concernant les critères d'évaluation et la structure de présentation des critères.

Une Candidature doit préciser à l'égard de chaque critère d'évaluation la responsabilité et le rôle respectif de chaque Candidat et de ses Membres, Participants et Personnes clés et elle doit démontrer l'expertise, l'expérience et la capacité de chacun d'eux, solidairement, à satisfaire l'ensemble des critères d'évaluation.

Chaque Candidat se verra attribuer, pour chaque critère, une note variant de zéro (0) jusqu'à cent (100). La pondération attribuée à chaque critère est établie en fonction de son importance relative. Le nombre total de points de chaque Candidat sera le résultat de l'addition des notes pondérées portées à la grille d'évaluation pour chaque critère.

Pour être qualifié, le Candidat devra obtenir un pointage final d'au moins 70 %.

Nonobstant son pointage final, un Candidat qui n'atteint pas 50 % des points attribuables dans l'un des critères évalués à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification ne pourra être qualifié.

La Ville, sans en avoir l'obligation, peut :

- a) Demander à un Candidat de lui fournir toute clarification afin de préciser certains aspects de sa Candidature;
- b) Demander à un Candidat de soumettre de la documentation supplémentaire clarifiant ou permettant de vérifier certains aspects de sa Candidature;
- c) Requérir d'un Candidat la confirmation de l'interprétation de la Ville de l'un ou de certains aspects de sa Candidature.

Les réponses à de telles demandes doivent être fournies par écrit dans un délai déterminé par le secrétaire du Comité de sélection qui ne peut être inférieur à deux (2) jours ouvrables à partir de la date de transmission d'une demande écrite à cet effet en provenance du Courriel officiel.

Les réponses fournies pourront alors être considérées, à l'entière discrétion de la Ville, comme faisant partie intégrante de la Candidature.

La Ville n'accepte aucune clarification ou précision, sauf si elle le requiert.



6.7 CHOIX DES CANDIDATS QUALIFIÉS

Les points notés ci-après donnent un aperçu des éléments du processus d'évaluation de l'Appel de qualification :

- a) Le pointage final est calculé selon la formule suivante: $\Sigma [\text{Pondération du critère d'évaluation}] \times [\text{Pointage du Candidat pour le critère d'évaluation en question}]$;
- b) Dans la présentation de leur expérience dans le cadre de projets similaires, les Candidats doivent veiller à ce que la proportion de projets fournis soit adaptée au degré de responsabilité et d'implication de ses Membres, Participants et Personnes clés ainsi qu'au rôle particulier assigné à chacun d'eux dans ce projet. Par exemple, l'expérience sur un projet qui couvre un seul Membre du Candidat et dont le rôle sur le projet était relativement mineur pourrait ne pas recevoir le maximum de points;
- c) Les Candidats qui obtiennent un pointage final d'au moins 70 % tout en respectant l'exigence d'atteindre 50 % pour chacun des critères évalués à l'Annexe 2 seront qualifiés;
- d) Les trois Candidats qui obtiennent le pointage le plus élevé seront invités à participer à l'Appel de propositions. En cas d'égalité du pointage des 3^e et 4^e Candidats qualifiés, le choix sera effectué sur la base du critère 1 présenté à l'Annexe 2 du présent Appel de qualification, ou dans le cas où l'égalité persiste, sur la base du critère 3 et, enfin, si l'égalité persiste encore, sur la base du critère 4. La Candidature de l'un ou l'autre de ces deux Candidats qui n'aura pas été qualifiée sera conservée pour prévoir le cas d'un désistement d'un Candidat qualifié à une date ultérieure;
- e) La Ville se réserve le droit de n'accepter aucune des Candidatures reçues.

6.8 TRANSMISSION DES RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION AUX CANDIDATS

Une fois l'évaluation complétée, que les recommandations aux autorités concernées de la Ville sont faites et adoptées, chacun des Candidats recevra l'information suivante par écrit :

- a) La confirmation que sa Candidature a été jugée recevable et conforme (ou non);
- b) Son pointage total obtenu ainsi que le pointage obtenu pour chaque critère d'évaluation;
- c) La confirmation qu'il est un Candidat qualifié invité (ou non).

Après la signature de l'Engagement de participation par les trois Candidats qualifiés invités. Tout Candidat pourra demander un compte rendu à propos de son pointage en communiquant avec la personne désignée dans la lettre d'avis. Il s'agira d'un compte rendu verbal qui expliquera le pointage obtenu et, le cas échéant, qui énoncera les motifs pour lesquels le Candidat n'a pas été choisi comme l'un des trois Candidats qualifiés ayant obtenu les notes les plus élevées. Le cas échéant, si une Candidature n'a pas été jugée recevable ou conforme, les raisons du rejet de la Candidature seront aussi données verbalement au Candidat.

Le compte rendu se limitera aux résultats de l'évaluation de la Candidature du Candidat en question et ne donnera aucun détail sur le contenu ou les résultats de l'évaluation des Candidatures d'autres Candidats. La confidentialité des renseignements relatifs aux autres Candidats sera protégée.



7. CADRE LÉGISLATIF ET NORMATIF

La réalisation du Projet RSTC – Volet tramway devra s'effectuer dans le respect par le Candidat, ses Membres, ses Participants et les Personnes clés et, le cas échéant, de tous leurs sous-contractants, mandataires ou autres représentants (i) de l'ensemble des lois applicables, et (ii) des directives, décisions, etc., de toute autorité gouvernementale, judiciaire ou reconnue par entente, le tout tel qu'il sera plus amplement énoncé au Contrat.

En conséquence, les Candidats sont invités à se familiariser avec certains textes législatifs qui pourraient encadrer le Projet RSTC – Volet tramway. Des listes non exhaustives des lois pertinentes au Québec et au Canada sont présentées aux Sections 7.1 et 7.2 du présent Appel de qualification.

7.1 LOIS PROVINCIALES PERTINENTES (LISTE NON EXHAUSTIVE)

- a) *Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, LQ 2019, c. 15;
- b) *Loi sur les cités et villes*, RLRQ, c. 19;
- c) *Charte de la Ville de Québec, Capitale-Nationale du Québec*, RLRQ, c. C-11.5;
- d) *Loi sur les sociétés de transport en commun*, RLRQ, c. S-30.01;
- e) *Charte de la langue française*, RLRQ, c. C-11;
- f) *Loi concernant la lutte contre la corruption*, RLRQ, L-6.1;
- g) *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme*, RLRQ, c. T-11.011
- h) *Loi sur le bâtiment*, RLRQ, c. B-1.1;
- i) *Loi sur les ingénieurs*, RLRQ, I-9;
- j) *Loi sur l'expropriation*, RLRQ, E-24;
- k) *Loi sur le régime des eaux*, RLRQ, c. R-13;
- l) *Loi sur le ministère des Transports*, RLRQ, M-28;
- m) *Loi sur les transports*, RLRQ, c. T-12;
- n) *Loi sur la voirie*, RLRQ, c. V-9;
- o) *Loi sur les compétences municipales*, RLRQ, c. C-47.1;
- p) *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ, c. A-19.1;
- q) *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ, c. Q-2;
- r) *Loi sur le patrimoine culturel*, RLRQ, c. P-9.002; et
- s) *Loi sur la santé et la sécurité du travail*, RLRQ, S-2.1.

7.2 LOIS FÉDÉRALES PERTINENTES (LISTE NON EXHAUSTIVE)

- a) *Loi sur le lobbying*, L.R.C., c. 44 (4e Suppl.);
- b) *Loi sur les pêches*, L.R.C. (1985), ch. F-14; et
- c) *Loi sur la protection de la navigation*, L.R.C. (1985), ch. N-22.



8. CONDITIONS GÉNÉRALES

8.1 MODIFICATION DE LA COMPOSITION D'UN CANDIDAT

Le Candidat, ne peut 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 de l'équipe du Candidat après le dépôt de sa Candidature, et ce, jusqu'à l'identification des Candidats qualifiés dans le cadre de l'Appel de qualification.

Si, pour des raisons exceptionnelles après la sélection des Candidats qualifiés invités à participer à l'Appel de propositions et avant la signature de l'Engagement de participation, un Candidat qualifié invité 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 invité doit soumettre ces changements à la Ville en expliquant la nature et les raisons motivant ce changement.

Tout changement proposé est sujet à l'étude et à l'approbation de la Ville, à son entière discrétion et à la lumière des conditions et exigences du présent Appel de qualification et de celles de l'Appel de propositions. Dans l'éventualité où un tel changement était effectué en contravention aux dispositions de la présente section, le Candidat qualifié invité pourrait être disqualifié.

L'Appel de propositions et le Contrat prévoient des modalités relativement à l'ajout, la suppression, le remplacement ou le changement dans la participation d'un Membre, d'un Participant ou d'une Personne clé. Il sera notamment prévu qu'à la suite de la signature du Contrat, tout remplacement d'un Membre, d'un Participant ou d'une Personne clé n'ayant pas été préalablement approuvé par la Ville pourra entraîner des pénalités et être interprété comme étant un cas de défaut dans certains cas.

Nonobstant toutes les autres dispositions du présent l'Appel de qualification, si, durant le Processus d'approvisionnement, un Membre ou un Participant d'un Candidat, d'un Candidat qualifié ou d'un Candidat qualifié invité, est impliqué dans une transaction ou une opération corporative impliquant un Membre ou un Participant d'un autre Candidat, d'un Candidat qualifié ou d'un Candidat qualifié invité, y compris un regroupement, une fusion ou une acquisition, l'annonce, la conclusion ou l'approbation par des autorités compétentes de cette transaction ou opération corporative en cours de Processus d'approvisionnement ne constitue pas en soi une modification de la composition d'un Candidat au sens de la Section 8.1 du présent Appel de qualification, ni une contravention à quelque disposition du présent Appel de qualification, dont les Sections 8.7 et 8.11 du présent Appel de qualification, à la condition que les Collaborateurs de chacun des Membres et Participants impliqués continuent d'agir, au sein des équipes respectives des Candidats concernés, comme des entités physiquement et fonctionnellement séparées, en conformité avec le présent Appel de qualification et dans le respect des exigences et obligations qui y sont prévues, y compris celles concernant la communication avec la Ville, les conflits d'intérêts, les exigences de recevabilité et de conformité, la confidentialité, le contenu canadien, et la collusion.

Aux fins de l'atteinte et de la vérification par la Ville de la séparation physique et fonctionnelle requise dans les circonstances visées par le paragraphe précédent, tout Candidat dont l'un des Membre ou Participants est impliqué dans une transaction ou opération corporative visée par le paragraphe précédent, ainsi que ses Membres, Participants, Personnes clés et Collaborateurs, devront adopter et documenter en temps utile des mesures de confinement appropriées dans les circonstances, lesquelles devront minimalement prévoir ce qui suit :

- a) Le Candidat ainsi que ses Membres, Participants, Personnes clés et Collaborateurs s'engagent à ne pas communiquer, divulguer, partager ou donner accès, directement ou



indirectement, l'Information à toute Personne physique qui n'est pas impliquée dans la préparation ou la présentation de la même Candidature ou qui est impliquée dans la préparation ou la présentation d'une autre Candidature;

- b) Le Candidat ainsi que ses Membres, Participants, Personnes clés et Collaborateurs s'engagent à assurer la protection physique de tout document contenant ou faisant référence à l'Information en prenant des mesures appropriées en pareilles circonstances afin d'assurer la protection de la confidentialité de l'Information et, notamment, d'assurer qu'elle n'est accessible par aucune Personne physique qui n'est pas impliquée dans la préparation ou la présentation de la même Candidature ou qui est impliquée dans la préparation ou la présentation d'une autre Candidature. Entre autres, ces mesures devraient couvrir l'accès et la protection de ces documents sous forme physique ou électronique, leur l'impression et les mesures de conservation et de destruction qui s'y rattachent;
- c) Le Candidat ainsi que ses Membres, Participants, Personnes clés et Collaborateurs s'engagent à ne pas tenir de discussions dans des endroits où la protection de l'Information n'est pas assurée (incluant notamment les aires communes, les toilettes ou les endroits publics tels que les ascenseurs);
- d) Chaque Personne clé et Collaborateur du Candidat doit attester par sa signature qu'il a pris connaissance des mesures de confinement et qu'il s'engage à les respecter;
- e) Les règles relatives aux mesures de confinement font l'objet d'une formation et de rappels réguliers auprès de toutes les Personnes concernées, y compris toutes les Personnes clés et tous les Collaborateurs du Candidat;
- f) Lorsque les activités relatives à la Candidature du Candidat se déroulent en différents lieux, un nombre suffisant de Personnes physiques responsables doivent être désignées afin de veiller à l'application et au respect des mesures de confinement et des mesures sont prises afin de documenter la mise en place et la mise en œuvre des mesures de confinement et leur documentation ainsi que la conservation en lieux sécurisés de cette documentation;
- g) Les mesures de confinement sont sujettes à une révision périodique afin de les adapter à tout changement de circonstances et de s'assurer qu'elles conservent leur pleine efficacité en toutes circonstances.

8.2 PERSONNES INADMISSIBLES À AGIR POUR LE COMPTE D'UN CANDIDAT

La Ville a retenu les services de conseillers et experts pour l'appuyer dans la mise en œuvre du Projet RSTC – Volet tramway, les rendant ainsi inadmissibles à agir pour le compte d'un Candidat, d'un Membre ou d'un Participant.

Ces conseillers et experts sont :

- a) Conseiller financier et en gestion de risques: KPMG;
- b) Conseillers en services techniques : Systra Canada et Tram-Innov (un groupement d'ingénieurs et d'architectes composé de WSP, CIMA +, Hatch, St-Gelais Montminy et Daoust Lestage);
- c) Conseiller juridique : Norton Rose Fulbright Canada;
- d) Conseiller en assurance : Un appel d'offres sera lancé prochainement;
- e) Vérificateur du processus : Un appel d'offres sera lancé prochainement.



Un Candidat, l'un des Membres, Participants ou Personnes clés d'un Candidat ou la Compagnie mère de l'un des Membres d'un Candidat ne peut utiliser les services d'une Personne identifiée ci-dessus ou d'une Personne liée à cette Personne dans l'accomplissement de tâches ou mandats dans le cadre du Projet RSTC – Volet tramway.

La Ville peut modifier la liste de ces Personnes inadmissibles pendant le processus de l'Appel de qualification.

Une Personne liée à une telle Personne inadmissible pourrait toutefois être admissible à devenir un Membre d'un Candidat ou un conseiller d'un Candidat après avoir obtenu un consentement écrit de la Ville à cette fin. Pour obtenir un tel consentement, le Candidat doit présenter une demande de consentement à la Ville par le Courriel officiel. Une fois que la Ville aura reçu la demande de consentement dûment remplie du Candidat, la Ville prendra, à son entière discrétion, mais au besoin avec le soutien du Comité d'évaluation juridique, la décision quant à savoir s'il existe un conflit d'intérêts réel, perçu ou éventuel et s'il est possible de gérer, d'atténuer ou de réduire de manière adéquate l'incidence d'un tel conflit. Le Candidat sera avisé de la décision prise par la Ville au moyen d'une lettre de consentement énonçant la nature du consentement et les mesures de gestion, d'atténuation et de réduction requises comme condition au consentement. Si une Personne liée à une Personne inadmissible est jugée être dans une situation de conflit d'intérêts dont l'incidence ne peut pas être gérée, atténuée ou réduite de façon adéquate, la Ville l'ajoutera à la liste ci-haut des Personnes inadmissibles au moyen d'un addenda au présent Appel de qualification.

8.3 ACCÈS À L'INFORMATION

Dans la mesure permise par la législation québécoise en matière d'accès à l'information, dont notamment, la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (RLRQ, c. A 2.1) la Ville respectera la confidentialité des renseignements fournis comme tels par les Candidats dans leur Candidature respective.

Chacun des Candidats, incluant ses Membres et Participants, convient et accepte que toute information contenue à la Candidature soit transmise, tel que le permet le consentement énoncé au formulaire d'engagement prévu à l'Annexe 1.1 du présent Appel de qualification, aux différents mandataires, représentants ou experts de la Ville, ainsi qu'aux membres de leur personnel respectif, qui sont appelés à assister l'un ou l'autre d'entre eux dans le cadre du déroulement du processus d'Appel de qualification. De plus, la Ville pourra transmettre sans le consentement du Candidat, du Membre, du Participant ou de la Personne clé, selon le cas, toute information contenue à la Candidature que la législation en matière d'accès à l'information permet ou impose de transmettre à un tiers sans que le consentement ne soit obtenu ou demandé, selon le cas, soit du Candidat, de l'un de ses Membres ou Participants.

Par ailleurs, rien dans l'Appel de qualification ne peut ni ne doit être interprété comme restreignant de quelque manière la Ville, ses mandataires, représentants, exécutants, experts ou tout membre de leur personnel respectif de transmettre toute information contenue à la Candidature si requise par un tribunal ou une autorité publique ayant l'autorité et la compétence d'ainsi en décider.

De plus, toute Personne qui présente une Candidature consent, de ce fait, à ce que les renseignements suivants puissent être divulgués dans l'éventualité où la Ville souhaitait le faire :

- a) Son nom, qu'il soit Candidat qualifié invité ou non;
- b) Le cas échéant, le fait qu'il soit Candidat qualifié invité.



Cela s'applique aussi à chacun des Membres, Participants et Personnes clés d'un Candidat, en faisant les adaptations nécessaires.

8.4 COMMUNICATION

Le Candidat, ses Membres, Participants ou Personnes clés doivent s'abstenir d'entrer en communication relativement à cet Appel de qualification avec tout représentant de la Ville, sauf par l'entremise du Courriel officiel.

Si un Candidat, ses Membres, Participants ou Personnes clés ou les Personnes liées à ceux-ci violent une telle obligation, la Ville peut, à son entière discrétion, disqualifier le Candidat.

8.5 GESTION DES CONFLITS D'INTÉRÊTS

Le Candidat, ses Membres, ses Participants, ses Personnes-clés et leur personnel ou représentants respectifs conviennent d'éviter toute situation qui mettrait en conflit leur intérêt personnel et l'intérêt de la Ville.

Si une telle situation se présente, le Candidat doit immédiatement en informer la Ville par le biais du Courriel officiel, et la Ville pourra, à son entière discrétion, indiquer comment remédier à ce conflit d'intérêts ou encore disqualifier le Candidat.

La Ville procédera à la nomination d'un Comité d'évaluation juridique dont le mandat consistera notamment à faire des recommandations quant aux questions de conflit d'intérêts qui peuvent être soulevées dans le cadre de l'Appel de qualification et de l'Appel de propositions. Toute décision de la Ville faisant suite à une recommandation du Comité d'évaluation juridique, que celle-ci survienne en réponse à une demande de décision anticipée ou sur demande de la Ville à toute étape de l'Appel de qualification et de l'Appel de propositions, est exécutoire, mais sujette, à la demande de tout Candidat intéressé à la question faisant l'objet de la décision, à un appel auprès d'un arbitre en conflit d'intérêts à être identifié à cette fin.

Les démarches liées à des demandes relatives aux conflits d'intérêts sont présentées à la Section 5.11 du présent Appel de qualification.

8.6 PROCESSUS DE GESTION DES PLAINTES

Dans l'éventualité où des plaintes seraient formulées à la Ville dans le cadre du présent Appel de qualification, ces dernières seront traitées de façon équitable. À cette fin, la Ville s'est dotée, tel que requis par l'article 573.3.1.3 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c.19), d'une procédure portant sur la réception et l'examen des plaintes formulées.

Cette procédure, détaillée dans un document intitulé *Processus de gestion des plaintes de la Ville de Québec dans le cadre d'un processus d'adjudication ou d'attribution d'un contrat visé – 2019*, est accessible sur le site Internet de la Ville.

Pour être recevable, la plainte doit être transmise par voie électronique au responsable identifié à cette procédure. Dans le cas d'une plainte visée à l'article 573.3.1.4 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c. 19), donc visant une demande de soumissions publiques en cours, la plainte doit être présentée sur le formulaire déterminé par l'Autorité des marchés publics en vertu de l'article 45 de la *Loi sur l'Autorité des marchés publics* (RLRQ, c. A-33.2.1).



8.7 EXCLUSIVITÉ

Les Membres, Participants et Personnes clés d'un Candidat, ainsi que les Personnes liées à ceux-ci, doivent agir de façon exclusive pour un Candidat et, en conséquence, ne peuvent faire partie de l'équipe d'un autre Candidat qui dépose une Candidature en réponse à l'Appel de qualification.

8.8 CONTENU CANADIEN

L'article 5 de la *Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, LQ 2019, c. 15 prescrit ce qui suit :

« Dans le cadre de la réalisation du Réseau et malgré toute disposition inconciliable, la Ville de Québec doit imposer dans tout contrat visant l'acquisition de véhicules de transport en commun une obligation pour le fournisseur d'exécuter le contrat en confiant 25 % de la valeur du marché en sous-traitance au Canada. Elle peut également prévoir une obligation pour le fournisseur de réaliser l'assemblage final au Canada. »

Aux fins du présent article, les expressions « véhicule de transport en commun », « valeur du marché en sous-traitance au Canada » et « assemblage final » ont le sens que leur donne l'Annexe 19-4 de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne et ses États membres, tel qu'il se lit le 19 juin 2019 ».

De ce fait, les documents d'Appel de propositions comprendront notamment une exigence de contenu canadien de 25 %, incluant l'assemblage final des véhicules de transport en commun acquis dans le cadre du Contrat au Canada. De plus, la portion du Contrat relative à l'acquisition des véhicules de transport en commun sera limitée aux fournisseurs canadiens et européens visés par l'Accord économique et commercial global (AECG).

Les documents de l'Appel de propositions préciseront davantage les modalités d'évaluation à l'égard du respect de l'exigence du contenu canadien.

8.9 LOBBYISME ET OBLIGATIONS D'APRÈS-MANDAT

Le Candidat, ses Membres et Participants et les Personnes clés s'engagent à respecter ou que soient respectées par les membres de leur personnel ou leurs représentants respectifs les exigences relatives au lobbyisme ou aux obligations d'après mandat énoncées notamment à la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* (RLRQ, c. T-11.011), à la *Loi sur le lobbying* (L.R.C. (1985), c. 44 (4^e Suppl.)) et les règlements d'application de ces lois ainsi que le Règlement de gestion contractuelle de la Ville adopté en vertu de la l'article 573.3.1.2 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c.19).

Aucun membre de l'Assemblée nationale du Québec, du comité exécutif de la Ville, du conseil de Ville ou du conseil d'agglomération n'est admissible à une part quelconque découlant de l'Appel de qualification, de l'Appel de propositions ou du Contrat à être conclu, ni à un avantage y étant rattaché.

Si un Candidat, un de ses Membres ou Participants et les membres de leur personnel ou représentants respectifs ou encore une de leurs Personnes clés violent les obligations en matière de lobbyisme ou les obligations d'après-mandat aux fins de l'Appel de qualification ou de l'Appel de propositions, la Ville peut, à son entière discrétion, disqualifier le Candidat.



8.10 COMMUNICATION ET COMMENTAIRES PUBLICS

Aucun Candidat, ses Membres, Participants ou Personnes clés ne peuvent formuler des commentaires publiquement, répondre à des questions lors d'un forum public, participer à des activités de promotion ou de publicité qui mentionnent l'intérêt ou la participation du Candidat au Processus d'approvisionnement sans le consentement écrit préalable de la Ville.

8.11 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 ou une Personne liée à ceux-ci. Il revient à chaque Candidat de s'assurer qu'il participe au processus de l'Appel de qualification par des moyens honnêtes et sans collusion ou fraude. Si une situation de collusion se présente, la Ville disqualifiera le ou les Candidats impliqués.

8.12 COÛTS ET DÉPENSES DES CANDIDATS

Les frais encourus par les Candidats dans le cadre de l'Appel de qualification sont à leur charge. La Ville ne remboursera aucuns frais.

8.13 DROITS DE LA VILLE

La Ville a le plein pouvoir d'effectuer toute vérification indépendante concernant les renseignements relatifs à un Candidat et d'obtenir tout renseignement supplémentaire à son égard. La Ville se réserve le droit, et les pleins pouvoirs de modifier les dates, les échéances, les limites et l'envergure du Contrat, de rejeter n'importe quelle ou la totalité des Candidatures, d'annuler l'Appel de qualification ou le Projet RSTC – Volet tramway, de lancer un nouvel Appel de qualification, de modifier le Processus d'approvisionnement ou ses modalités, 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 incluant ses Membres, Participants et Personnes clés.

La Ville se réserve le droit et les pleins pouvoirs de permettre la correction de toute irrégularité qu'elle juge mineure relevée dans une Candidature et d'effectuer des vérifications et de demander des clarifications concernant n'importe quelle Candidature.

La Ville se réserve le droit de disqualifier toute Candidature qui, à son avis et à son entière discrétion, contient des renseignements faux ou trompeurs.

8.14 RESPONSABILITÉ RELATIVEMENT À L'EXACTITUDE DES INFORMATIONS

La Ville ainsi que les organismes, sociétés et Personnes mentionnés aux Sections 1.6 et 8.2 du présent Appel de qualification déclinent toute responsabilité et ne garantissent en rien l'exactitude, la pertinence ou l'intégralité des informations transmises, provenant d'une tierce Personne ou de la Ville, à un Candidat, si obtenues à l'extérieur du processus d'Appel de qualification. Seule l'information contenue dans les documents énumérés ci-dessous doit être considérée par les Personnes intéressées à participer à l'Appel de qualification :

- a) Le présent document d'Appel de qualification;
- b) Les addendas au présent document d'appel de qualification publiés sur le SEAO, le cas échéant;



- c) Les informations transmises par le Courriel officiel en réponse à des demandes de renseignements, le cas échéant.

8.15 CERTIFICAT DE FRANCISATION

Au moment de la clôture financière, si le Soumissionnaire privilégié est assujetti aux articles 135 à 154 de la *Charte de la langue française* (RLRQ, c. C-11), celui-ci représentera et garantira avoir fourni à l'Office québécois de la langue française, dans le délai prescrit, l'analyse de sa situation linguistique, avoir obtenu une attestation d'application de programme et un Certificat de francisation et que son nom ne figure pas sur la Liste des entreprises non conformes au processus de francisation publiée sur le site Web de l'Office québécois de la langue française. Le Soumissionnaire privilégié s'engagera à remettre à la Ville, sur demande, copie de tout document pertinent à cet effet.

8.16 LANGUE OFFICIELLE

Tous les documents d'Appel de qualification et d'Appel de propositions seront émis uniquement en français.

En vertu de la *Charte de la langue française* (RLRQ, c. C-11), les contrats conclus par la Ville doivent être rédigés dans la langue officielle, soit le français. De plus, toute communication ou tout avis découlant de l'exercice d'un droit ou d'une obligation en vertu du Contrat devra obligatoirement être fait par écrit et en français.

8.17 SYSTÈME DE GESTION ÉLECTRONIQUE DOCUMENTAIRE

La Ville s'est dotée d'un outil de gestion électronique documentaire pour le compte du BPRSTC. Le BPRSTC a débuté l'implantation de la plateforme Aconex et celle-ci sera utilisée pour l'Appel de propositions et pendant la réalisation du Projet RSTC – Volet tramway. Les Soumissionnaires et le Partenaire privé devront utiliser ce système de gestion électronique documentaire.



ANNEXE 1 – FORMULAIRES ET LETTRES TYPES

La Candidature déposée doit débiter par une lettre de transmission introductive (maximum de trois (3) pages) de la Candidature, signée par le Représentant du candidat et chacun de ses Membres et de ses Participants confirmant qu'ils déposent leur Candidature. Les documents suivants doivent être joints à la lettre introductive :

- a) L'Annexe 1.1 « Formulaire d'engagement » dûment rempli et signé par le Représentant du Candidat ainsi que par chacun des Membres, Participants et Personnes clés;
- b) La résolution ou l'extrait certifié conforme de la résolution ou un autre document démontrant que le Représentant du candidat est autorisé à signer la Candidature au nom du Candidat, de ses Membres et de ses Participants;
- c) La résolution ou l'extrait certifié conforme de la résolution ou un autre document autorisant le Représentant du candidat et chacun de ses Membres et de ses Participants à signer le formulaire d'engagement prévu à l'Annexe 1.1 du présent Appel de qualification;
- d) L'Annexe 1.2 « Formulaire de déclaration concernant les activités de lobbyisme » dûment rempli et signé par le Représentant du Candidat le cas échéant ainsi que par chacun des Membres et Participants;
- e) La résolution ou l'extrait certifié conforme de la résolution ou un autre document autorisant le Représentant du candidat le cas échéant et chacun de ses Membres et de ses Participants à signer le formulaire de déclaration concernant les activités de lobbyisme prévu à l'Annexe 1.2 du présent Appel de qualification.

Le Candidat doit présenter dans sa Candidature uniquement les informations relatives à son organisation, ses Membres, ses Participants et Personnes clés. Seule l'information relative au Candidat, à ses Membres, et à ses Participants et Personnes clés ayant signé le formulaire d'engagement prévu à l'Annexe 1.1 du présent Appel de qualification sera considéré.

Seule l'information contenue dans la Candidature, complétée par les clarifications déposées par le Candidat à la demande la Ville, et celle détenue par la Ville à la suite de ses propres vérifications, ainsi qu'à l'obtention de renseignements supplémentaires, sera prise en compte dans l'évaluation de la Candidature.



ANNEXE 1.1 – FORMULAIRE D'ENGAGEMENT

Le Candidat et chacun de ses Membres, Participants et Personnes clés doit remplir le présent formulaire d'engagement. Il fait partie intégrante d'une Candidature et doit être joint à la lettre introductive. Aux fins de ce formulaire d'engagement, le Candidat et chacun de ses Membres, Participants et Personnes clés sont une « Partie intéressée » et les expressions définies qui y sont utilisées ont le sens qui leur est conféré dans l'Appel de qualification.

DESTINATAIRE : La Ville de Québec

Le soussigné déclare être une Partie intéressée ou avoir le pouvoir et l'autorité de signer le présent formulaire d'engagement pour le compte de la Partie intéressée visée. 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 :

- A. reconnaît avoir reçu, lu, examiné et compris le document intitulé : « Appel de qualification pour la conception, la construction, le financement et l'entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway » et tous les documents s'y rattachant (notamment tous les addenda émis le cas échéant), ainsi que toutes les modalités qui y sont contenues, y compris toutes les annexes qui y sont jointes, et tout autre renseignement rendu disponible par la Ville ou ses représentants à l'égard de l'Appel de qualification;
- B. reconnaît que la Ville, les membres de son personnel, ses mandataires, ses conseillers et représentants pourront vérifier tout renseignement contenu dans la Candidature et mener toute enquête sur les antécédents de la Partie intéressée dont, notamment, effectuer toute enquête à l'égard du crédit et de la solvabilité, du casier judiciaire, de tout litige ou procédure en faillite ou insolvabilité, du statut fiscal ainsi que sa conformité en regard de toutes les lois à caractère fiscal qui lui sont applicables;
- C. convient d'être liée par toutes les modalités du présent Appel de qualification et de s'y conformer;
- D. consent à l'utilisation et à la recherche par la Ville, les membres de son personnel, ses mandataires, ses conseillers et représentants, de renseignements confidentiels ou personnels sur la Partie intéressée aux fins de l'évaluation de la Candidature qui est jointe au présent formulaire d'engagement et à la transmission de tels renseignements aux Personnes responsables d'évaluer la Candidature, à la transmission au public conformément aux dispositions du présent Appel de qualification et suivant ce que peut exiger ou permettre la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (RLRQ, c. A-2.1);
- E. reconnaît également que la Ville peut communiquer les renseignements compris dans la Candidature aux différents mandataires, représentants, membres de leur personnel ou conseillers qui assistent la Ville dans le cadre du Processus d'approvisionnement;
- F. reconnaît et convient qu'un Vérificateur du processus s'assurera de l'équité, de la transparence et de l'impartialité du processus d'Appel de qualification et que, de ce fait, les renseignements faisant partie d'une Candidature pourront être transmis au Vérificateur du processus ou à ses employés, représentants ou conseillers dans le cadre de ce mandat afin qu'il puisse exécuter adéquatement son mandat;



- G. reconnaît et convient qu'un Comité d'évaluation juridique s'assurera d'examiner les cas qui créent ou qui sont susceptibles de créer une situation de conflit d'intérêts ou d'avantage indu et de rendre une décision. La décision du Comité d'évaluation juridique concernant une situation réelle ou apparente, actuelle ou appréhendée de conflit d'intérêts ou d'avantage indu en réponse à une demande de la Ville ou d'un Candidat pourra faire l'objet d'un appel auprès d'un arbitre en conflit d'intérêts à être identifié à cette fin. Elle lie la Personne sollicitant la décision et toutes les parties, incluant les Candidats, les Soumissionnaires, les Membres, la Compagnie mère de chacun des Membres ou Participants, les Participants, les Personnes clés, et la Ville;
- H. consent à ce que ses renseignements personnels soient communiqués aux différents organismes provinciaux mentionnés à l'Appel de qualification, et ce, aux fins pour lesquelles les organismes les demandent et qui sont décrites précédemment. Ces renseignements sont, de façon non limitative: son nom, que la Candidature du Candidat dont fait partie cette Partie intéressée soit retenue ou non et le fait que la Candidature soit retenue le cas échéant;
- I. s'engage à respecter ou que soient respectées par les membres de leur personnel ou leurs représentants respectifs les exigences relatives au lobbying ou aux obligations d'après mandat énoncées notamment à la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbying* (RLRQ, c. T-11.011), à la *Loi sur le lobbying* (L.R.C. (1985), c. 44 (4^e Suppl.)) et aux règlements d'application de ces lois ainsi qu'au Règlement de gestion contractuelle de la Ville adopté en vertu de la l'article 573.3.1.2 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c.19). Aucun membre de l'Assemblée nationale du Québec, du comité exécutif de la Ville, du conseil de Ville ou du conseil d'agglomération n'est admissible à une part quelconque découlant de l'Appel de qualification, de l'Appel de propositions ou du Contrat à être conclu, ni à un avantage y étant rattaché. La Partie intéressée comprend que si elle, un Candidat, un de ses Membres ou Participants et les membres de leur personnel ou représentants respectifs ou encore une de leurs Personnes clés violent les obligations en matière de lobbying ou les obligations d'après-mandat aux fins de l'Appel de qualification ou de l'Appel de propositions, la Ville peut, à son entière discrétion, disqualifier le Candidat;
- J. reconnaît ne pouvoir divulguer aucune information (y compris, sans limiter la portée de ce qui précède, émettre un communiqué de presse ou autre annonce publique) relative au Projet RSTC – Volet tramway, à sa Candidature ou au Processus d'approvisionnement à quiconque, à l'exception des Personnes identifiées dans sa Candidature respective ou ayant participé à son élaboration, sans le consentement préalable écrit de la Ville;
- K. accepte d'être liée et assujettie à la décision de la Ville pour ce qui est d'établir si elle :
 - a) a satisfait aux critères d'évaluation établis dans l'Appel de qualification;
 - b) est considérée par la Ville comme étant un Candidat qualifié;
 - c) sera invitée à participer à l'Appel de propositions;
 - d) est disqualifiée en raison du non-respect de l'une ou l'autre des modalités prévues à l'Appel de qualification;
- L. confirme la disponibilité de chaque Personne clé pour le Projet RSTC – Volet tramway (confirmation par la Personne clé personnellement; par chacun des Membres et Participants pour les Personnes clés à leur emploi respectif; et par le Candidat pour les Personnes clés n'étant ni à l'emploi d'un Membre ou d'un Participant);
- M. confirme ne pas être liée ou autrement associée à un Candidat autre que le Candidat identifié au bloc de signature du présent formulaire d'engagement, sauf par suite d'une transaction ou d'une



opération corporative visée à la Section 8.1 du présent Appel de qualification et conformément aux dispositions de celle-ci;

- N. confirme ne pas être en situation de conflit d'intérêts réel ou apparent, actuel ou appréhendé ou d'avantage indu avec la Ville, pour les fins de cette Candidature;
- O. déclare ne pas posséder ou avoir possédé d'information confidentielle (autre que l'information donnée par la Ville) en lien avec le Projet RSTC – Volet tramway ou le Processus d'approvisionnement.

Le présent engagement et les obligations qui en découlent sont régis par les lois en vigueur au Québec. La Partie intéressée qui s'engage aux termes de ce formulaire d'engagement s'en remet irrévocablement à la compétence des tribunaux du Québec.

Informations	Réponses
Nom du Candidat :	
Le soussigné est : (Cochez la case)	☐ a. un représentant dûment autorisé du Candidat
	☐ b. un représentant dûment autorisé d'un Membre du Candidat
	☐ c. un représentant dûment autorisé d'un Participant du Candidat
	☐ d. une Personne clé ou son représentant dûment autorisé
Nom de la Partie intéressée :	
Adresse postale:	
N° de téléphone :	
Adresse courriel:	
Nom du représentant autorisé, le cas échéant :	
Fonction :	
Signature :	
Date et lieu de signature :	



ANNEXE 1.2 – FORMULAIRE DE DÉCLARATION CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE LOBBYISME

Le Candidat le cas échéant et chacun de ses Membres et Participants doit remplir le présent formulaire de déclaration concernant les activités de lobbyisme. Il fait partie intégrante d'une Candidature et doit être joint à la lettre introductive. Aux fins de ce formulaire de déclaration concernant les activités de lobbyisme, le Candidat et chacun de ses Membres et Participants est une « Partie intéressée » et les expressions définies qui y sont utilisées ont le sens qui leur est conféré dans l'Appel de qualification.

Nom du Candidat, Membre ou Participant : _____

Nom du représentant : _____

Je, soussigné(e), _____
(Nom et titre du représentant autorisé du Candidat, Membre ou Participant)

En présentant à la Ville la Candidature ci-jointe à la suite de l'Appel de qualification, dossier n° 73224, lancé par cette dernière, atteste que les déclarations ci-après sont vraies et complètes à tous égards au nom de :

(Nom du Candidat, Membre, Participant)

(ci-après appelé le « Déclarant »)

DÉCLARATION

1. J'ai lu et je comprends le contenu de la présente déclaration;
2. Je suis autorisé(e) par le Déclarant à signer la présente déclaration et à présenter, en son nom, la présente déclaration;
3. Je déclare que personne n'a exercé pour le compte du Déclarant, que ce soit à titre de lobbyiste d'entreprise, de lobbyiste d'organisation ou de lobbyiste-conseil, des activités de lobbyisme au sens de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* (RLRQ, c. T-11.011) et des avis émis par le Commissaire au lobbyisme*, préalablement à cette déclaration relativement au présent Appel de qualification, à moins que la case suivante ne soit cochée :

Relativement au présent Appel de qualification, des activités de lobbyisme, au sens de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* et des avis émis par le Commissaire au lobbyisme*, ont été exercées pour le compte du Déclarant et elles l'ont été en conformité avec cette loi, avec ces avis ainsi qu'avec le *Code de déontologie des lobbyistes** (RLRQ, c. T-11.011, r.2).

Nom des personnes ayant exercé des activités de lobbyisme

(ajouter des lignes au besoin) :

- Et j'ai signé, _____
- (Signature) (Nom en caractères d'imprimerie) (Date)

Page 56



ANNEXE 1.3 – COUVERTURE D'ASSURANCE – LETTRE DE CONFIRMATION DES COURTIER D'ASSURANCE

[Entête du courtier d'assurance]

[Date]

Ville de Québec

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway (le « Projet RSTC – Volet tramway »)

Candidat : **[Nom du Candidat]** (le « Candidat »)

[Nom du courtier d'assurance] (« **Nom** ») est heureux de fournir la présente lettre de confirmation.

Nous confirmons avoir été engagés par le Candidat pour agir en qualité de courtiers d'assurance afin d'obtenir et fournir, si le Candidat est sélectionné comme Soumissionnaire privilégié à la conclusion du Processus d'approvisionnement, les assurances requises durant la période des Travaux et la période d'Entretien du Projet RSTC – Volet tramway.

Nous avons étudié l'Appel de qualification du Projet RSTC – Volet tramway et les exigences préliminaires en matière d'assurance qui y sont stipulées. Par la présente, nous confirmons être en mesure d'obtenir des couvertures d'assurance égales ou supérieures aux exigences préliminaires en matière d'assurance, tel que plus amplement décrit à la Section 3 du présent Appel de qualification, pour sa protection et celle de la Ville et de leurs représentants, employés, mandataires, experts et conseillers, successeurs et ayants droit.

En date de la présente lettre, nous ne connaissons aucune réclamation en cours, obstacles ou autre circonstance propre au Candidat, aux Membres, aux Participants ou aux Personnes clé qui forment son équipe, susceptible d'empêcher le Candidat d'obtenir un programme d'assurance incluant les exigences préliminaires et qui tient compte des risques pour un projet de la nature et de l'envergure du Projet RSTC – Volet tramway.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

[Signature du signataire autorisé]

[Nom du signataire autorisé du courtier d'assurance]

[Titre]



ANNEXE 1.4 – CAUTIONNEMENT – LETTRE DE CONFIRMATION DES ASSUREURS ET INSTITUTIONS FINANCIÈRES

[Entête de l'assureur]

[Date]

Ville de Québec

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway (le « Projet RSTC – Volet tramway »)

Candidat : [**Nom du candidat**] (le « Candidat »)

[**Nom de l'assureur**] (« **Nom** ») est heureux de fournir la présente lettre de confirmation.

Nous confirmons avoir été engagés par le Candidat pour agir en qualité d'assureurs afin de fournir, si le Candidat est sélectionné comme Soumissionnaire privilégié à la conclusion du Processus d'approvisionnement, les cautionnements requis durant la période des Travaux et la période d'Entretien du Projet RSTC – Volet tramway.

Nous avons étudié l'Appel de qualification du Projet RSTC – Volet tramway et les exigences préliminaires en matière de Garanties qui y sont stipulées. Par la présente, nous confirmons être en mesure d'obtenir des cautionnements égaux ou supérieurs aux exigences préliminaires, tel que plus amplement décrit à la Section 3 du présent Appel de qualification.

En date de la présente lettre, nous ne connaissons aucune réclamation en cours, obstacle ou autre circonstance propre au Candidat, aux Membres, aux Participants ou aux Personnes clé qui forment son équipe, susceptible de nous empêcher de produire les cautionnements conformes aux exigences préliminaires en matière de Garanties.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

[Signature du signataire autorisé]

[Nom du signataire autorisé de l'assureur]

[Titre]



[Entête de l'Institution financière]

[Date]

Ville de Québec

Objet : Appel de qualification – Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway (le « Projet RSTC – Volet tramway »)

Candidat : [**Nom du candidat**] (le « Candidat »)

[**Nom de l'Institution financière**] (« **Nom** ») est heureux de fournir la présente lettre de confirmation.

Nous confirmons avoir été engagés par le Candidat pour agir en qualité d'Institution financière afin de fournir, si le Candidat est sélectionné comme Soumissionnaire privilégié à la conclusion du Processus d'approvisionnement, les lettres de crédit requises durant la période des Travaux et la période d'Entretien du Projet RSTC – Volet tramway.

Nous avons étudié l'Appel de qualification du Projet RSTC – Volet tramway et les exigences préliminaires en matière de Garanties qui y sont stipulées. Par la présente, nous confirmons être en mesure de produire des lettres de crédit égales ou supérieures aux exigences préliminaires, tel que plus amplement décrit à la Section 3 du présent Appel de qualification.

En date de la présente lettre, nous ne connaissons aucune réclamation en cours, obstacle ou autre circonstance propre au Candidat, aux Participants ou aux Personnes clé qui forment son équipe, susceptible de nous empêcher de produire les lettres de crédit conformes aux exigences préliminaires en matière de Garanties.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

[**Signature du signataire autorisé**]

[**Nom du signataire autorisé de l'assureur**]

[**Titre**]

Numéro de la demande :	
Nom du Candidat :	
Nom du représentant :	
Date de la demande :	
Demande confidentielle : Oui ☐ Non ☐	

Source de la demande (précisez les titres, sections et dates, le cas échéant)	
Document :	
Autre :	

Demande (une seule par formulaire)	



ANNEXE 2 – CRITÈRES D'ÉVALUATION ET EXIGENCES

Avant d'évaluer une Candidature, la Ville doit s'assurer que cette dernière respecte les conditions de recevabilité et de conformité qui sont présentées aux Sections 5 et 6 du présent Appel de qualification. Seules les Candidatures jugées conformes et recevables seront évaluées.

L'analyse et l'évaluation de toutes les Candidatures jugées conformes et recevables seront effectuées à partir des critères d'évaluation et de la pondération présentés au Tableau 7.

Tableau 7 - Critères d'évaluation de l'Appel de qualification et pondération

CRITÈRES D'ÉVALUATION	Pondération (%)
1. Composition du Candidat	20 %
2. Compétences en conception et construction d'Infrastructures municipales et d'Infrastructures de transport	20 %
3. Compétences en conception, fabrication, installation, essais et mise en service des Systèmes modaux et des Systèmes d'exploitation	20 %
4. Compétences en Entretien	20 %
5. Capacité financière et compétences en financement	20 %
Total	100 %

Pour être en mesure d'attribuer un pointage pour chacun de ces critères d'évaluation, le Candidat est invité à présenter clairement les éléments recherchés et les atouts dans les documents exigés pour chacun des critères. Un récapitulatif des documents exigés, incluant le nombre maximum de pages pour chaque document est présenté à la Section 5.7 du présent Appel de qualification.

1. FICHES PROJETS

Les fiches projets exigées dans les sections suivantes doivent être présentées sur un maximum de cinq (5) pages chacune, doivent contenir les informations demandées dans le gabarit fourni à l'Annexe 3 du présent Appel de qualification et respecter ce gabarit.

Le Candidat devra présenter des projets qui sont en cours de réalisation ou qui ont été réalisés au cours des quinze (15) dernières années et dont la complexité est comparable au Projet RSTC – Volet tramway. Pour être admissible, un ou plusieurs Membres ou Participants doit avoir été impliqué dans le projet présenté et doit avoir assumé les responsabilités similaires à ce qui est prévu dans le cadre du Projet RSTC – Volet tramway.

La Ville accepte que le projet ait été réalisé par une Personne liée à un Membre ou à un Participant. Dans ce cas, le Candidat doit indiquer clairement comment le transfert d'expertise au Candidat, ses Membres ou Participants a été ou sera réalisé.

Les projets de transports en commun, les projets ferroviaires avec une énergie de traction électrique et les projets avec une forte intégration urbaine sont considérés comme des éléments recherchés.



Le Candidat peut choisir de présenter un projet pour plus d'un critère s'il le juge pertinent. Dans ce cas, le Candidat devra soumettre la fiche du projet dans chacune des enveloppes pertinentes en respectant les exigences présentées à la Section 5.7 du présent Appel de qualification.

2. CURRICULUMS VITAE DES PERSONNES CLÉS

Les curriculums vitae exigés dans les sections suivantes doivent être présentés sur un maximum de trois (3) pages chacun et doivent respecter le gabarit fourni à l'Annexe 4 du présent Appel de qualification.



ANNEXE 2.1 – COMPOSITION DU CANDIDAT

L'objectif de ce critère est d'évaluer :

- a) La structure d'équipe proposée et le fonctionnement;
- b) L'expérience et la compétence du Directeur de projet et du Directeur de la qualité;
- c) La capacité du Candidat, ses Membres et ses Participants d'assumer les risques alloués;
- d) La capacité du Candidat à optimiser l'intégration des composantes du Système de transport.

DOCUMENTS EXIGÉS

1. Un texte d'une longueur maximale de douze (12) pages qui permet de présenter la composition du Candidat, les éléments recherchés et les atouts;
2. Un organigramme présentant la structure hiérarchique du Candidat, incluant les Personnes clés et le cadre de gouvernance du Candidat. L'organigramme doit être présenté sur une page et exceptionnellement, la Ville accepte que ce document soit présenté en format 11" x 17" ou A3;
3. Les curriculums vitae du Directeur de projet et celui du Directeur de la qualité;
4. Un maximum de dix (10) projets pertinents pour apprécier les éléments recherchés et les atouts.

ÉLÉMENTS RECHERCHÉS

1. Le Candidat présente tous ses Membres et ses Participants. Pour ses Membres, il doit présenter leur pourcentage de participation dans le Projet RSTC – Volet tramway et le cadre de gouvernance qui s'applique;
2. Le Candidat présente son organigramme, incluant ses Personnes clés et explique le partage des rôles et responsabilités de son équipe lors des Travaux;
3. Le Candidat explique comment ces rôles et responsabilités évolueront lors de l'Entretien;
4. Le Candidat, incluant ses Membres, ses Participants et ses Personnes clés, démontre par ses réalisations antérieures (fiches projets et curriculums vitae) qu'il a l'expertise suivante :
 - a) Conception et construction d'infrastructures civiles;
 - b) Conception et construction d'infrastructures de transport en commun ferroviaire;
 - c) Conception, fabrication, installation, essais et mise en service de véhicules ferroviaires et des autres composantes des systèmes modaux;
 - d) Acquisition, implantation et déploiement de systèmes d'exploitation de transport en commun;
 - e) Entretien de véhicules ferroviaires, des systèmes modaux et d'infrastructures de transport en commun ferroviaire;
 - f) Intégration de systèmes d'exploitation, de systèmes modaux et d'infrastructures de transport en commun ferroviaire;
 - g) Financement de projets;
 - h) Gestion de projet;
 - i) Gestion de la qualité;
 - j) Planification, ordonnancement, coordination, suivi, contrôle et gestion d'échéancier pour un projet de conception – construction;
 - k) Implantation d'une démarche de gestion de la fiabilité, maintenabilité, disponibilité et sécurité.



5. Le Candidat démontre (texte, fiches-projets et curriculums vitae) son approche à l'égard de l'intégration du Système de transport et explique comment cette responsabilité est attribuée dans son équipe;
6. Le partage prévu des rôles et responsabilités entre les Membres et les Participants pour le projet est présenté clairement et ces derniers ont l'expertise et les ressources nécessaires pour assumer leurs rôles et responsabilités;
7. Le partage prévu des principaux risques entre les Membres et Participants est clairement établi et ces derniers sont en mesure d'assumer les risques qui leur sont alloués;
8. Le Directeur de projet a les compétences et l'expérience nécessaires pour assumer ses fonctions et l'a démontré comme suit :
 - a) Expérience à titre de directeur de projet d'au moins un projet de complexité similaire; ou
 - b) Expérience d'au moins cinq (5) années à titre de cadre supérieur dans une organisation ayant réalisé des projets majeurs d'infrastructures;
9. Le Directeur de la qualité a les compétences et l'expérience nécessaires pour assumer ses fonctions et l'a démontré comme suit : expérience à titre de directeur de la qualité pour un projet de complexité similaire;
10. Le Candidat confirme qu'il a la capacité de réaliser le projet en français.

ATOUS

1. Le Candidat explique son processus décisionnel entre ses Membres ou ses Participants;
2. Le Directeur de projet a assumé les fonctions similaires pour plus d'un projet.



ANNEXE 2.2 – COMPÉTENCES EN CONCEPTION ET CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES MUNICIPALES ET D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'objectif de ce critère est d'évaluer :

- a) L'organisation de l'équipe de conception et son fonctionnement;
- b) L'organisation de l'équipe de construction et son fonctionnement;
- c) La compétence des Membres et des Participants;
- d) L'expérience et la compétence du Directeur de la conception – ingénierie des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport, du Directeur de la conception – architecture des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport et du Directeur de la construction des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport;
- e) La capacité du Candidat à optimiser la conception pour minimiser les coûts d'exploitation et d'entretien.

DOCUMENTS EXIGÉS

- 1. Un texte d'une longueur maximale de douze (12) pages qui permet de présenter l'organisation et le fonctionnement des équipes de conception et de construction. De plus, le Candidat doit présenter les informations pertinentes qui permettent aux évaluateurs d'apprécier les éléments recherchés et les atouts. Le Candidat doit expliquer de quelle façon les spécialistes en entretien seront impliqués lors de la conception et la construction.
- 2. Les curriculums vitae des Personnes clés suivantes :
 - a) Directeur de la conception – ingénierie des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport;
 - b) Directeur de la conception – architecture des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport;
 - c) Directeur de la construction des Infrastructures municipales et des Infrastructures de transport.
- 3. Un maximum de huit (8) projets pertinents pour apprécier les éléments recherchés et les atouts.

ÉLÉMENTS RECHERCHÉS

- 1. Expertise en conception et construction - ingénierie et architecture :
 - a) D'infrastructures municipales;
 - b) D'infrastructures de transport en commun ferroviaire qui ont une intégration urbaine similaire à celle du Projet RSTC – Volet tramway;
 - c) De stations, terminus et pôles d'échanges;
 - d) De tunnel et d'ouvrages souterrains;
 - e) De bâtiments;
 - f) De centres d'exploitation d'entretien;
 - g) D'ouvrages d'art;
 - h) De développement de principes d'aménagement urbain pour des infrastructures déployées sur une dizaine de kilomètres ou plus et combinant des éléments de continuité et de personnalisation sectorielle.



2. Compétence en conception et construction d'infrastructures de transport en commun ferroviaire destinées à être exploitées et construites dans un climat nordique similaire à celui de Québec;
3. Compétence en optimisation de la conception pour minimiser les coûts d'exploitation et d'entretien;
4. Compétence en gestion des risques similaires à ceux envisagés pour le Projet RSTC – Volet tramway incluant notamment les risques associés aux infrastructures souterraines;
5. Compétence et expérience des Personnes clés : avoir assumé des fonctions similaires dans un projet de complexité similaire;
6. Compétence pour mettre en place des moyens et des mesures pour maintenir la circulation et les services municipaux pendant les travaux.

ATOUTS

1. Expertise en conception et construction d'un tramway;
2. Expérience en conception et construction avec une approche BIM;
3. Présenter des leçons apprises de projet de complexité similaire et indiquer comment elles seront mises à profit dans le Projet RSTC – Volet tramway;
4. Présenter des exemples d'innovation de ses Membres ou Participants.



ANNEXE 2.3 – COMPÉTENCES EN CONCEPTION, FABRICATION, INSTALLATION, ESSAIS ET MISE EN SERVICE DES SYSTÈMES MODAUX ET DES SYSTÈMES D'EXPLOITATION

L'objectif de ce critère est d'évaluer :

- a) L'organisation de l'équipe de la conception, de la fabrication, l'installation, des essais et de la mise en service des Systèmes modaux et des Systèmes d'exploitation, et son fonctionnement;
- b) La compétence des Membres et des Participants;
- c) L'expérience et la compétence du Directeur de la conception, de la fabrication, de l'installation, des essais et de la mise en service des Systèmes modaux.

DOCUMENTS EXIGÉS

- 1. Un texte d'une longueur maximale de douze (12) pages qui permet de présenter l'organisation de l'équipe et le fonctionnement. De plus, le Candidat doit présenter des éléments d'informations qui permettent aux évaluateurs d'apprécier les éléments recherchés et les atouts;
- 2. Le curriculum vitae du Directeur de la conception, de la fabrication, de l'installation, des essais et de la mise en service des Systèmes modaux;
- 3. Un maximum de cinq (5) projets qui démontrent les éléments recherchés et les atouts.

ÉLÉMENTS RECHERCHÉS

- 1. Être en mesure de fournir un modèle de tramway fer électrique commercialement éprouvé, c'est-à-dire qu'il est utilisé par un exploitant dans le cadre d'activités de transport en commun depuis au moins trois (3) années;
- 2. Expertise en conception, en fabrication et en installation de systèmes modaux :
 - a) Matériel roulant ferroviaire électrique;
 - b) Véhicules spécialisés pour l'entretien, notamment les engins de déneigement;
 - c) Système d'alimentation électrique et ligne aérienne de contact;
 - d) Signalisation ferroviaire et de trafic;
 - e) Systèmes modaux destinés à être exploités dans des conditions climatiques nordiques similaires à celles de Québec.
- 3. Expertise en conception, paramétrisation et installation des systèmes d'exploitation :
 - a) Les systèmes de télécommunication;
 - b) Les systèmes de sécurité, notamment vidéosurveillance, et contrôle d'accès et d'intrusion;
 - c) Téléphonie/interphonie;
 - d) Sonorisation.
- 4. Expertise en intégration, essais et mise en service de systèmes modaux et de systèmes d'exploitation;
- 5. Compétence en optimisation des systèmes modaux pour minimiser les coûts d'exploitation et d'entretien;
- 6. Compétence en gestion des risques similaires à ceux envisagés pour le Projet RSTC – Volet tramway;



7. Expérience et compétence du Directeur de la conception, de la fabrication, de l'installation, des essais et de la mise en service des systèmes modaux : avoir assumé des fonctions similaires dans un projet de complexité similaire.

ATOUTS

1. Présenter des leçons apprises de projet de complexité similaire et indiquer comment elles seront mises à profit dans le Projet RSTC – Volet tramway;
2. Présenter des exemples d'innovation de ses Membres ou Participants.



ANNEXE 2.4 – COMPÉTENCES EN ENTRETIEN

L'objectif de ce critère est d'évaluer :

- a) L'organisation de l'équipe chargée de l'Entretien et son fonctionnement;
- b) La compétence des Membres ou des Participants;
- c) L'expérience et la compétence du Directeur de l'Entretien.

DOCUMENTS EXIGÉS

1. Un texte d'une longueur maximale de douze (12) pages qui permet de présenter l'organisation de l'équipe chargée de l'Entretien et son fonctionnement. De plus, le Candidat doit présenter des éléments d'informations qui permettent aux évaluateurs d'apprécier les éléments recherchés et les atouts;
2. Le curriculum vitae du Directeur de l'Entretien;
3. Un maximum de cinq (5) projets qui démontrent les éléments recherchés et les atouts.

ÉLÉMENTS RECHERCHÉS

1. Expertise en entretien d'un système de transport :
 - a) De systèmes modaux;
 - b) D'infrastructures de transport en commun ferroviaire;
 - c) De systèmes d'exploitation incluant les systèmes et outils nécessaires à l'entretien;
 - d) D'un système de transport exploité dans des conditions climatiques nordiques similaires à celles de Québec;
2. Capacité de bénéficier d'un réseau de compétences en entretien d'un système de transport :
 - a) Pouvoir d'achat pour les pièces et les équipements;
 - b) Réseau de distribution efficace;
 - c) Avoir accès à un bassin de ressources expertes au besoin;
 - d) Avoir une structure qui s'assure de l'évolution des systèmes d'entretien, des systèmes d'exploitation, des équipements.
3. Compétence en optimisation de systèmes de transport pour minimiser les coûts d'exploitation et d'entretien;
4. Compétence pour mettre en place une approche d'amélioration continue et une approche de qualité totale;
5. Compétence en gestion des risques similaires à ceux envisagés par le Projet RSTC – Volet tramway;
6. Approche de gestion d'un programme de réhabilitation et de gestion de l'obsolescence des actifs;
7. Approche pour le développement et le maintien de la compétence des ressources humaines;
8. Expérience et compétence du Directeur de l'Entretien : avoir assumé des fonctions similaires.

ATOUS

1. Expertise en entretien d'un tramway;
2. Présenter des leçons apprises de projet de complexité similaire et indiquer comment elles seront mises à profit dans le Projet RSTC – Volet tramway;
3. Présenter des exemples d'innovation de ses Membres ou Participants.



ANNEXE 2.5 – CAPACITÉ FINANCIÈRE ET COMPÉTENCES EN FINANCEMENT

L'objectif de ce critère est d'évaluer :

- a) La solidité financière du Candidat à travers ses Membres et ses Participants;
- b) La compétence de ses Membres ou de ses Participants en financement de projets;
- c) L'expérience et la compétence du Directeur du financement;
- d) La capacité de fournir les Garanties demandées à la Section 3 du présent Appel de qualification.

DOCUMENTS EXIGÉS

- 1. Un texte d'une longueur maximale de cinq (5) pages qui permet de présenter l'organisation de l'équipe chargée du financement et son fonctionnement. De plus, le Candidat doit présenter des éléments d'informations qui permettent aux évaluateurs d'apprécier les éléments recherchés et les atouts;
- 2. Le curriculum vitae du Directeur du financement;

Le Candidat doit fournir pour chaque Membre et chaque Participant :

- 3. Les états financiers annuels vérifiés pour les trois (3) derniers exercices. Dans le cas où un Participant, qui n'est pas un Membre, ne serait pas en mesure de fournir des états financiers annuels vérifiés, la Ville se réserve le droit d'accepter des états financiers annuels préparés par un expert-comptable indépendant tels que des « missions d'examen » ou l'équivalent;
- 4. Le cas échéant, les rapports annuels pour les trois (3) derniers exercices y compris les rapports de gestion s'ils existent, ou d'autres renseignements comparables si les rapports annuels ou les rapports de gestion ne sont pas disponibles;
- 5. Une confirmation de l'absence de toute obligation financière importante non divulguée dans l'information déjà fournie (fournir toutes les obligations financières hors bilan), signée par le directeur financier ou le contrôleur de la Personne visée ou par un directeur, un agent ou un employé de la Personne, qui est autorisé à signer une telle confirmation;
- 6. 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 la Personne visée, ou par un directeur, un représentant ou un employé de cette Personne, qui est autorisé à signer une telle confirmation;
- 7. Pour les Personnes qui ont une dette notée par une firme de notation de crédit, une copie du plus récent rapport de notation de crédit (y compris les avertissements de crédit produits depuis la publication de ce rapport) provenant de chaque agence de notation qui évalue la dette de la Personne visée, ou une confirmation de l'absence de ce genre d'information;
- 8. Une confirmation du niveau estimé de la participation en fonds propres dans le projet, en pourcentage, pour chaque Membre, et de la limite maximale estimée de cette participation en fonds propres, en dollars, pour chaque Membre, le cas échéant;
- 9. Une description des encaisses, placements à court terme, marges de crédit ou autres liquidités disponibles;

**Le Candidat doit fournir pour le Candidat seulement :**

10. Une lettre d'un assureur ou d'un courtier d'assurance confirmant la capacité du Candidat à obtenir les couvertures d'assurances d'un montant stipulé à la Section 3 du présent Appel de qualification, et ce dans la forme prescrite à l'Annexe 1.3 du présent Appel de qualification. Cette lettre peut être fournie par un ou plusieurs Membres ou Participants en autant que l'obligation soit rencontrée collectivement;
11. Une lettre d'une Institution financière confirmant la capacité du Candidat à obtenir et à fournir les Garanties (lettres de crédit et cautionnements) pour les montants stipulés à la Section 3 du présent Appel de qualification, et ce, dans la forme prescrite à l'Annexe 1.4 du présent Appel de qualification. Cette lettre peut être fournie par un ou plusieurs Membres ou Participants en autant que l'obligation soit rencontrée collectivement.

Toute la documentation financière requise qui accompagne la Candidature doit être correctement identifiée au nom du Candidat, du Membre ou du Participant, selon le cas.

La Ville s'engage à traiter de manière strictement confidentielle le contenu des documents fournis dans le cadre du présent Appel de qualification dans la mesure où ceux-ci ne sont pas publics et qu'ils lui sont fournis en portant la mention « confidentiel ». La Ville s'engage à ne divulguer le contenu de ces documents qu'aux membres du Comité de sélection ou du sous-comité concerné devant les consulter pour les fins de l'évaluation de la Candidature.

Le Candidat, tout Membre ou Participant peut, le cas échéant, aux fins de démontrer sa solidité financière, présenter les documents ci-dessus exigés de sa Compagnie mère ou de toute autre Personne liée, dans la mesure où cette documentation est accompagnée d'une lettre signée par un représentant autorisé de la Compagnie mère ou autre Personne liée confirmant qu'elle s'engage à garantir toutes les obligations financières du Candidat, du Membre ou du Participant pour le compte duquel elle soumet ces informations financières.

ÉLÉMENTS RECHERCHÉS

1. Expertise en financement de projet réalisé selon le mode CCF, CCFE, CCFEE ou un mode similaire qui inclut la composante financement;
2. Expérience et compétence du Directeur du financement :
 - a) Avoir assumé des fonctions de Directeur du financement dans un projet de complexité similaire; ou
 - b) Avoir représenté une institution financière qui a financé un projet de complexité similaire.
3. Démontrer que le Candidat détient la capacité financière nécessaire afin de réaliser le financement du Projet RSTC – Volet tramway visé par l'Appel de qualification en faisant ressortir, pour le Candidat et pour chacun de ses Membres et Participants, qu'ils possèdent, pour les trois (3) dernières années financières précédant la date et heure limites de dépôt des Candidatures, un bilan sain et robuste. Les éléments évalués comprennent notamment :
 - a) Le ratio dette / fonds propres;
 - b) Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation;
 - c) Le ratio de couverture du service de la dette.



4. Advenant la présence de rapports de crédit négatifs ou d'information mettant en doute la capacité financière du Candidat, de ses Membres ou Participants, les mesures mises en place pour y remédier doivent être présentées sous la forme d'une lettre signée par le vice-président finances (ou poste équivalent) de l'entreprise concernée;
5. Le Candidat doit démontrer que lui-même, ses Membres et Participants possèdent d'une façon combinée une encaisse, des placements à court terme ou une capacité d'emprunt d'un montant suffisant pour la réalisation du Projet RSTC – Volet tramway visé par le présent Appel de qualification. L'encaisse ou les placements à court terme ou la capacité de tirer sur un emprunt autorisé doivent être disponibles (c'est-à-dire en sus de ce qui est requis pour l'exploitation courante);
6. Le bilan du Candidat, de chaque Membre ou Participant sera évalué en fonction de son niveau de participation financière dans le Projet RSTC – Volet tramway.



ANNEXE 3 – FICHE-PROJET

Instructions aux Candidats :

Chaque section du présent formulaire peut avoir la longueur que vous jugez appropriée. Toutefois, chaque fiche projet ne doit pas dépasser cinq (5) pages.

Présenter une fiche par projet.

NOM DU CANDIDAT : _____

1. IDENTIFICATION DU PROJET

Nom du projet :		Ville / Pays :	
Nom du donneur d'ouvrage :		Ville / Pays :	
Année de réalisation :			
Nommez deux personnes à l'emploi du donneur d'ouvrage lors de la réalisation du projet présenté :			
1	Nom :	Fonction :	
Adresse actuelle complète :			
Téléphone :		Courriel :	
2	Nom :	Fonction :	
Adresse actuelle complète :			
Téléphone :		Courriel :	

2. DESCRIPTION DU PROJET

- Description sommaire du projet incluant le mode de réalisation (entrepreneur général, gérance, CC, CCF, CCFE, CCFFE, etc.);
- Décrire la nature des travaux, la complexité, les particularités et les contraintes.

3. RÔLE ET RESPONSABILITÉ ET ORGANISATION DU TRAVAIL DU MEMBRE OU DU PARTICIPANT

- Nom du Membre ou du Participant (ou leur Personne liée) ayant participé au projet ainsi qu'une description du rôle et des responsabilités assumées;
- Dans le cas où le Membre ou le Participant détient ou détenait une participation financière dans la société du projet, indiquez son pourcentage de participation;
- Indiquez la valeur des travaux effectués ou en cours de réalisation;



- Identifier toutes les disciplines professionnelles ou techniques impliquées, le nombre de ressources impliquées et les efforts en heures totales pour les travaux effectués par le Membre ou le Participant;
- Décrire l'expertise acquise ou démontrée, les principaux risques gérés, les innovations, l'approche de réalisation et les leçons apprises;
- Décrire les similitudes avec le Projet RSTC – Volet tramway;
- Dans le cas d'un projet réalisé par une Personne liée, le Candidat doit clairement indiquer le lien avec le Membre ou le Participant et comment le transfert d'expertise au Candidat a été ou sera réalisé;
- Présenter toute autre information jugée pertinente et illustrée par le biais d'exemples concrets, afin de mettre en valeur l'expérience et l'expertise acquises par le Membre ou le Participant afin de permettre une évaluation de la maîtrise et de la performance du Membre ou du Participant dans le cadre du projet présenté;
- Si le projet a été réalisé en mode alternatif, présenter un organigramme illustrant la structure organisationnelle du projet en pièce jointe;
- Présenter quatre (4) photographies illustrant l'ampleur du projet en pièce jointe.

4. AUTRES

- Échéancier prévu avec les dates des étapes clés (signature du contrat, fin des travaux de construction, fin du contrat, etc.) et l'échéancier réel pour le projet selon l'avancement à ce jour, avec la justification des écarts, le cas échéant.

- Le coût en capital prévu, son coût final (pour les projets terminés) et la justification des écarts le cas échéant.

Pièces jointes : - Un maximum de quatre (4) photographies illustrant l'ampleur physique du projet;
 - Un organigramme illustrant la structure organisationnelle du projet.



ANNEXE 4 – CURRICULUM VITAE

Chaque section du présent formulaire peut avoir la longueur que vous jugez appropriée. Toutefois, chaque curriculum vitae ne doit pas dépasser trois (3) pages.

Identification

Nom :

Fonction :

Membre ou Participant d'appartenance :

Résumé de carrière et expériences professionnelles pertinentes

- Expérience pertinente pour rencontrer les exigences de Personne clé;
- Autres expériences pertinentes et les postes occupés.

Formation professionnelle, formation complémentaire et perfectionnement

Langue(s) parlée(s) et écrite(s)



ANNEXE 5 – DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

1. MISE EN CONTEXTE

La présente Annexe 5 vise à fournir des informations additionnelles sur les éléments techniques qui ont été décidés ou envisagés à ce stade de l'avancement des études de conception préliminaire par le BPRSTC. Ce faisant, elle pose les principales balises visant la formation de l'équipe requise par le Partenaire privé pour réaliser son mandat de conception, construction et entretien du Projet RSTC – Volet tramway. Elle vise également à indiquer ce qui fera l'objet de devis prescriptifs ou devis de performance.

Pour faciliter la lecture de la présente Annexe 5, le tableau suivant présente une liste des abréviations techniques :

CEE	Centre d'exploitation et d'entretien
GTC	Gestion technique centralisée
GTE	Gestion technique de l'énergie
LAC	Ligne aérienne de contact
PCC	Poste de commande centralisé
PCL	Poste de commande local
RTU	Réseaux techniques urbains
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur
SLT	Signalisation lumineuse de trafic

De façon générale et sans s'y limiter, il y a lieu de rappeler les grands objectifs fonctionnels et techniques visant à livrer un réseau attractif pour les citoyens de la Ville de Québec :

- Assurer la sécurité urbaine en termes d'accessibilité, de sentiment de sécurité et de résilience; Offrir un haut niveau de qualité du service du Système de transport en termes de fiabilité, fréquence, rapidité et fluidité;
- Assurer une excellente intégration urbaine du Système de transport dans l'emprise municipale par une architecture contemporaine de qualité, des aménagements conviviaux et fonctionnels, et l'intégration de l'art et de la culture;
- Offrir un haut niveau de confort aux usagers et citoyens en termes de protection des intempéries, d'espace disponible pour l'attente et la circulation, de contrôle de la température pour les stations les plus achalandées et de luminosité.





2. INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

2.1 AMÉNAGEMENTS URBAINS

Il est primordial pour la Ville que le Système de transport soit bien intégré dans le milieu urbain existant. Pour ce faire, un réaménagement de façade à façade des Infrastructures municipales est nécessaire, impliquant des travaux de reconfiguration de la voirie et des aménagements urbains.

2.2 INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT URBAIN

Afin d'assurer une intégration urbaine harmonieuse, équilibrée et de qualité, des principes d'aménagement urbain seront intégrés aux exigences de réalisation. Une attention particulière sera portée aux sites patrimoniaux et au milieu urbain qui les entourent, notamment pour le Vieux-Québec inscrit à la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et le secteur du Trait-Carré.

Afin d'assurer un traitement matériel et paysager en cohérence avec les milieux traversés, deux orientations de design sont proposées à l'intérieur des activités de planification :

- a) D'une part, la « continuité » offrira un traitement identique ou similaire d'éléments d'aménagement et assurera la lisibilité du réseau dans la Ville par la création d'une signature visuelle d'ensemble;
- b) D'une autre part, la « personnalisation » offrira un traitement distinct d'éléments d'aménagement afin de s'intégrer au caractère existant du milieu traversé ou pour créer une signature visuelle particulière.

À ce jour, cinq intentions sont proposées pour guider les choix stratégiques et techniques d'aménagement afin de créer des séquences paysagères distinctes et propres aux milieux traversés :

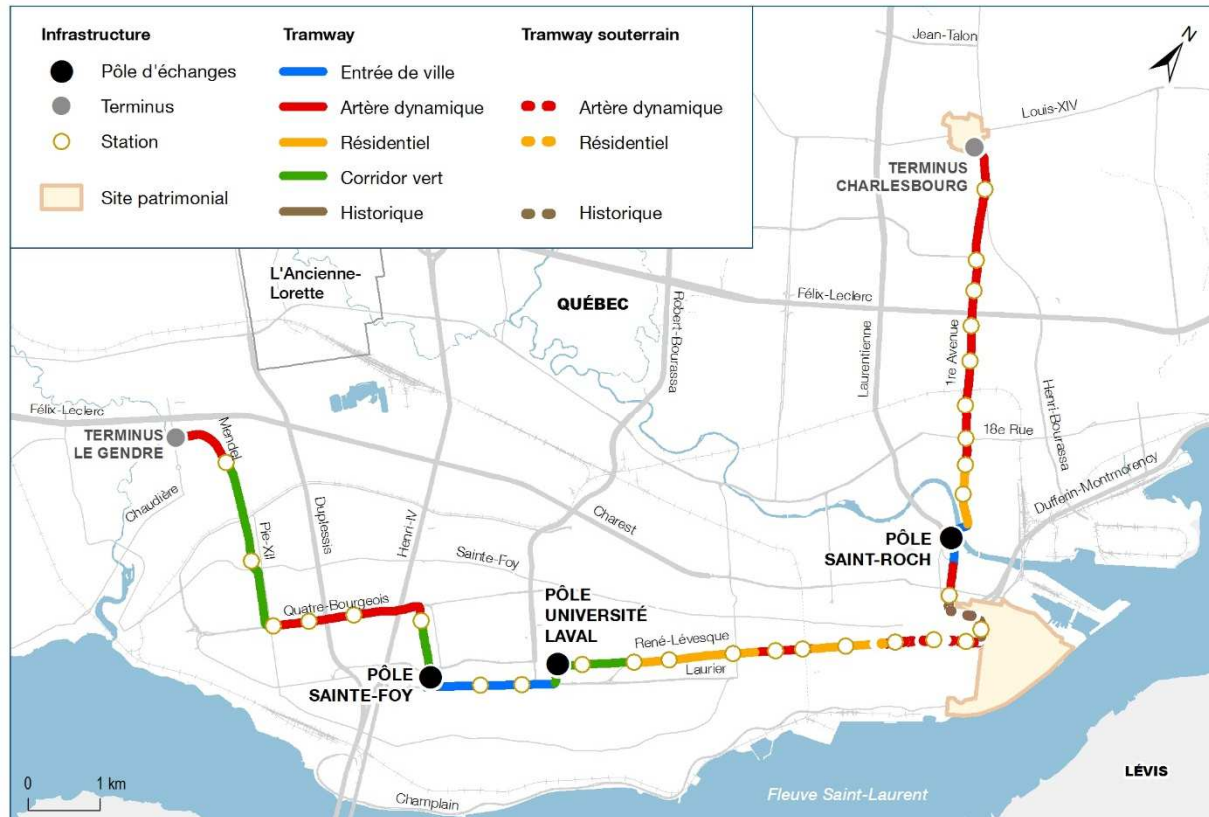
- a) Entrée de ville : doter d'une signature distinctive les principaux seuils de la capitale;
- b) Artère dynamique : soutenir la mixité d'usages et la consolidation des axes commerciaux;
- c) Résidentiel : améliorer la qualité des milieux de vie par des aménagements adaptés;
- d) Corridor vert : bonifier la mobilité active et le paysage urbain par l'intégration de la nature;
- e) Historique : souligner le caractère patrimonial par les matériaux et la diffusion culturelle.

2.3 COMPOSITION ARCHITECTURALE

La conception des aménagements municipaux (éclairage, mobilier urbain, espaces verts et plantations, aménagements, revêtements, etc.) devra respecter les prescriptions exigées et détaillées à l'intérieur du guide des composantes de design architectural et d'intégration urbaine du Projet RSTC – Volet tramway qui sera fourni dans le cadre de l'Appel de propositions.



Figure 4 - Intentions d'aménagement du tramway



2.4 STRATÉGIE PAYSAGÈRE ET ESPACES VERTS

Le choix des arbres et des végétaux contribue à la signature du Projet RTSC – Volet tramway et à l'expérience des usagers. L'approche de design pour cet élément d'aménagement urbain est la « personnalisation », car un traitement distinct et adapté à la réalité des milieux traversés permettra de créer un paysage végétal sensible tout au long du parcours. Les exigences techniques seront de nature prescriptive.

2.5 ART PUBLIC

Le projet est assujéti à la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics du gouvernement du Québec. Son application sera encadrée selon les modalités de l'entente à être conclue entre la Ville et le ministère de la Culture et des Communications. Ainsi, la Ville sera responsable d'organiser et de gérer des concours d'art public en lien avec le Projet RSTC – Volet tramway. Pour les besoins d'intégration à la phase de conception préliminaire du Projet RSTC – Volet tramway, des lieux propices à l'art public ont été identifiés le long du tracé afin d'assurer une répartition et une contribution remarquable à la transformation de l'espace public. Le Partenaire privé assurera une coordination avec la Ville et les artistes pour l'installation des œuvres.



2.6 VOIRIE

L'insertion du Système de transport, illustré à la Figure 4 de la présente Annexe 5, requiert le réaménagement complet de l'emprise urbaine traversée. La Ville fournira le projet de référence et la conception préliminaire de la voirie municipale permettant la fonctionnalité du tramway et des autres usages que sont notamment :

- a) Trottoirs, bordures et espaces piétons;
- b) Pistes et bandes cyclables;
- c) Aménagements et éclairage de la voie publique;
- d) Zones de connexions et débarcadères pour les piétons, cyclistes, autobus et automobilistes;
- e) Zones de livraison;
- f) Espaces verts et plantations.

La conception préliminaire mise à la disposition des Soumissionnaires tiendra également compte des différents besoins pour les manœuvres des véhicules d'entretien, matières résiduelles, livraisons et services d'urgence.

2.7 CONDUITES D'AQUEDUC, D'ÉGOUTS ET D'EAU PLUVIALE

La présence de conduites sous la plateforme du tramway est proscrite afin d'assurer la continuité du service. Lors des travaux de construction de la plateforme et du réaménagement complet de l'emprise du tramway, les réseaux souterrains d'aqueduc, d'égouts et d'eau pluviale seront déplacés et les conduites d'aqueduc seront doublées sur la majorité du tracé. Au droit des intersections et de certains branchements privés, des conduites passeront sous la plateforme. Ces conduites devront être sécurisées pour éviter tout travaux sous la plateforme.

Ces mesures de fiabilisation permettront de réduire au minimum les risques de perturbation de service qu'occasionneraient les travaux d'entretien et de réfection de ces infrastructures.

La Ville possède une bonne connaissance de l'état et de la localisation de ses infrastructures, et l'allocation des risques le reflète. Toute l'information relative à la localisation des conduites existantes sera remise aux Soumissionnaires dans le cadre de l'Appel de propositions.

2.8 RÉSEAUX TECHNIQUES URBAINS (RTU)

Sur l'ensemble du tracé, des RTU devront être déplacés ou enfouis. Pendant la conception préliminaire préalable au lancement de l'Appel de propositions, les fournisseurs de services privés de RTU font part de leurs besoins présents et futurs à l'intégrateur des RTU qui est Hydro-Québec. Ce dernier procède à la mise en plan préliminaire et à l'estimation des déplacements de ces réseaux, et les soumet au BPRSTC pour approbation. Le tout sera transmis aux Soumissionnaires dans le cadre de l'Appel de propositions.

Des ententes seront aussi conclues avec les fournisseurs de services privés de RTU pour encadrer les rôles et responsabilités des parties à l'égard de la réalisation des travaux et de l'échéancier. Ces ententes seront transmises aux Soumissionnaires dans le cadre de l'Appel de propositions.

Il est prévu que les travaux soient réalisés par le Partenaire privé à l'exception notamment de la pose des fibres et câbles à l'intérieur des massifs et des branchements à l'intérieur des résidences et commerces.



2.9 OUVRAGES D'ART

Six ouvrages d'art se situent le long du tracé :

2.9.1 Viaduc A40 / 1^{re} Avenue

Ce viaduc qui surplombe la 1^{re} Avenue au sud de la 44^e Rue Est appartient au MTQ. La plateforme du tramway passe sous ce viaduc. Les travaux de réfection seront réalisés par le MTQ et celui-ci prévoit les compléter en 2021.

2.9.2 Viaduc du CN

Ce viaduc supporte la voie ferrée appartenant au CN et est situé sur la 1^{re} Avenue entre la 20^e Rue et la rue Godbout. La plateforme tramway passe sous ce viaduc. Cet ouvrage, qui appartient au CN, devra être refait pour élargir la voirie et laisser passer le tramway, les véhicules et les piétons. Les travaux seront réalisés par le CN et celui-ci prévoit les compléter en 2022.

2.9.3 Pont de la rivière Saint-Charles

Le tramway franchit la rivière Saint-Charles, dans le prolongement de la rue de la Croix-Rouge et de la 4^e Rue dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou. Il est souhaitable de réutiliser le pont Drouin actuel, moyennant la confirmation de cette approche par le Partenaire privé. Les travaux de réfection relèveront du Partenaire privé.

2.9.4 Viaduc Quatre-Bourgeois / Henri-IV

Cette structure appartient au MTQ qui prévoit la reconstruire, compte tenu de sa dégradation. Le MTQ intégrera dans la conception de ce nouvel ouvrage les spécificités techniques liées au tramway (notamment tracé de voie, structure de la voie, positionnement des poteaux LAC et cheminement des câbles nécessaires au fonctionnement du système tramway). Les travaux seront réalisés par le MTQ et celui-ci prévoit les compléter en 2021.

2.9.5 Viaduc Quatre-Bourgeois / Duplessis

Cet ouvrage appartient également au MTQ et a été refait il y a cinq (5) ans. Une analyse de la structure de cet ouvrage ainsi que des hypothèses de dimensionnement devront toutefois être effectuées pour s'assurer de sa pérennité ainsi que de celle du Système de transport. La confirmation de cette approche relèvera du Partenaire privé tout comme les travaux de réfection si nécessaires.

2.9.6 Viaduc Mendel

Ce nouveau viaduc est prévu dans le cadre de la construction d'un nouvel axe de 800 mètres entre le boulevard du Versant-Nord et le boulevard de la Chaudière.

Le début de cette structure sera à environ 120 mètres à l'ouest du boulevard Pie-XII, près de la ligne de haute tension d'Hydro-Québec. Elle aura une longueur d'environ 30 mètres, une largeur d'environ 27 mètres et passera au-dessus des voies ferrées existantes appartenant au CN. Elle inclura la construction de la plateforme du tramway, de deux (2) voies de circulation et l'aménagement d'une piste cyclable et d'un trottoir.

L'aboutissement de l'axe à la hauteur du boulevard de la Chaudière est planifié de manière à respecter l'entente de conservation des milieux humides dans ce secteur. Ceci impliquera le redressement du tracé actuel de la rue Mendel.



3. SYSTÈME DE TRANSPORT

3.1 SERVICE OFFERT

3.1.1 Caractéristiques principales du service

Le système proposé doit être conforme aux exigences définies par l'Exploitant. Les principales caractéristiques envisagées sont les suivantes :

- a) La capacité de planification à bord des tramways est fixée à deux cent soixante (260) voyageurs, soit 3,3 personnes au mètre carré pour un matériel dans la gamme des 43 mètres;
- b) Vitesse commerciale de la ligne de tramway :
 - Le Partenaire privé devra respecter l'insertion proposée par le BPRSTC et prévoir les ajustements requis afin de rencontrer les exigences de vitesse commerciale de la ligne de tramway;
 - En heures de pointe en semaine, la ligne de tramway devra atteindre une vitesse commerciale minimale de 21 km/h;
 - Hors heures de pointe en semaine et la fin de semaine, la ligne de tramway devra atteindre une vitesse commerciale minimale de 23 km/h.
- c) Horaire d'exploitation de la ligne de tramway :
 - Les tramways circulent tous les jours et toute l'année;
 - Premier départ de chacun des terminus : 5 h;
 - Dernier départ des terminus : 1 h.
- d) Schéma d'exploitation de la ligne de tramway :
 - En heures de pointe en semaine, l'exploitation se réalise en deux (2) missions, soient une ligne longue et une ligne courte;
 - En heures de pointe, les deux (2) missions sont exploitées avec des fréquences identiques aux 8 minutes. Le tronç commun de la ligne courte bénéficie donc d'une fréquence doublée, soit un tramway toutes les 4 minutes;
 - Hors heures de pointe en semaine et la fin de semaine, l'exploitation se réalise en une seule mission, soit la ligne longue selon un intervalle de service de 10 à 12 minutes;
 - L'Exploitant devra avoir la flexibilité d'ajuster l'offre de service à la demande lorsque requis.
- e) Tramway de réserve :
 - Tous les jours et quel que soit le type de jour, une rame de tramway de réserve préparée et prête pour l'exploitation doit être mise à disposition de l'Exploitant sur la zone de transfert du CEE principal au plus tard avant la sortie de la dernière rame de la pointe du matin;
 - Les jours de semaine (du lundi au vendredi) un deuxième tramway doit être mis à la disposition de l'Exploitant dans les mêmes conditions que précédemment au CEE secondaire.



Figure 5 - Schéma d'exploitation de la ligne



3.1.2 Principes généraux d'exploitation

La conduite commerciale des tramways est assurée par des conducteurs habilités de l'Exploitant qui a le pouvoir de délivrer et de retirer les autorisations afférentes. Le Partenaire privé assure la formation de l'Exploitant à l'égard des différents sous-systèmes modaux. L'Exploitant a la responsabilité d'assurer la formation de la conduite des tramways sur le réseau, incluant les différents sous-systèmes.

La gestion de la circulation des tramways est contrôlée par des répartiteurs qualifiés de l'Exploitant à partir d'un PCC. La gestion des équipements de sécurité liés à la fonction transport de la ligne est assurée par le personnel qualifié situé au PCC.

La gestion de la circulation hors exploitation commerciale sera à la charge du Partenaire privé, soit dans les CEE entre les zones de transfert et de remisage et en ligne pour les besoins d'essais et autres besoins particuliers d'entretien.

La sécurité de circulation des tramways repose sur le respect des prescriptions réglementaires, sur l'observation des indications délivrées par les signaux spécifiques au mode et sur le principe de la marche à vue. La marche à vue impose au conducteur d'adapter sa vitesse en fonction de l'environnement et de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pouvoir s'arrêter dans les meilleures conditions que possible, quelles que soient les circonstances. La circulation des tramways se fait sans dépasser la vitesse assignée par les documents d'exploitation du système.



La ligne présente trois particularités d'exploitation :

- L'hiver, le Système de transport doit avoir été conçu de façon à pouvoir assurer la continuité de l'exploitation malgré les températures froides et d'abondantes chutes de neige;
- Lors des événements spéciaux ayant lieu dans le centre-ville de Québec en saison estivale notamment, elle doit pouvoir assurer une forte desserte du centre-ville avec passage du tramway à haute fréquence pendant une durée relativement courte de deux (2) heures environ. Les trains assurant ces renforts d'offre doivent pouvoir effectuer des services provisoires en ligne;
- Le tracé comprend une section souterraine pour laquelle le principe de la marche à vue n'est pas applicable. Un système permettant de gérer l'espacement des tramways est alors nécessaire.

Pour assurer de la réactivité dans les mesures de régulation et lors de la mise en place des modes dégradés d'exploitation, des services provisoires sont prévus en ligne pour permettre le retournement des tramways sans avoir à atteindre un terminus. Ils sont localisés à proximité des pôles d'échanges et des stations de fortes affluences sur la ligne de manière à maintenir une exploitation maximale et desservir au mieux ces stations en cas de situations perturbées ne permettant pas d'exploiter la ligne dans son intégralité.

Figure 6 - Localisation envisagée des services provisoires





3.1.3 Répartition de la responsabilité à l'intérieur des CEE :

La répartition de la responsabilité de la conduite des tramways est envisagée comme suit :

- a) La circulation des tramways dans les CEE sera du ressort du Partenaire privé;
- b) Les CEE disposeront de deux (2) zones d'activités cloisonnées et d'une zone de transfert des trains :
 - La zone d'intervention de l'Exploitant, qui comprend les voies d'accès au CEE depuis la ligne commerciale, et ce, jusqu'à l'entrée de la zone de transfert principale;
 - Une zone de transfert principale constituée de positions de stationnement permettant l'échange entre le Partenaire privé et l'Exploitant;
 - La zone de maintenance exploitée par le Partenaire privé, qui comprend les ateliers, les voies de remisage et les zones de stockage de matériel.

3.2 DIMENSIONNEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Le Système de transport doit être dimensionné pour permettre, en exploitation normale, un fonctionnement aux 3 minutes d'intervalle sur le tronç commun ainsi qu'un fonctionnement 6 minutes d'intervalle entre le pôle d'échanges Saint-Roch et le terminus Charlesbourg à l'heure de pointe. La capacité de remisage des deux CEE ainsi que le dimensionnement de l'ensemble du Système de transport devront répondre à ce niveau de fréquence.

Selon l'avancement des travaux de conception du BPRSTC, le dimensionnement du parc de Matériel roulant est évalué entre trente-cinq (35) et quarante (40) rames.

3.3 SYSTÈMES MODAUX

3.3.1 Matériel roulant

Le Matériel roulant est de type roulement fer sur voies à écartement standard. La traction est électrique et alimentée par des pantographes captant l'énergie à partir des LAC.

A. Principes de conception

- a) Durée de vie de minimum trente (30) ans avec un parcours moyen annuel de 75 000 km;
- b) Modularité et interchangeabilité des équipements et organes;
- c) Niveau de confort élevé assurant l'attractivité du tramway, incluant la climatisation pour les voyageurs et la cabine de conduite;
- d) Respectant les normes québécoises, canadiennes et nord-américaines en matière de transport et de sécurité;
- e) Utilisation de matériaux répondant aux normes applicables concernant l'émission de fumée, inflammabilité et toxicité;
- f) Niveaux élevés de disponibilité, de fiabilité et de maintenabilité;
- g) Coûts d'exploitation et d'entretien réduits;
- h) Économies d'énergie : poids réduit et freinage régénératif utilisé au maximum alimentant ainsi les systèmes embarqués dans le Matériel roulant;
- i) Conception éprouvée comparable avec un autre tramway produit et mis en service commercial;



- j) Les véhicules seront munis d'équipement approprié répondant à la topographie et aux conditions hivernales rudes du territoire de la Ville.

B. Type de Matériel roulant

- a) L'exploitation sera réalisée avec des véhicules en unité simple;
- b) Le véhicule sera muni d'une cabine de conduite à chaque extrémité et sera réversible;
- c) Le mode de conduite principale sera en marche à vue pour les sections en surface;
- d) L'échange des passagers en station sera possible sur les deux (2) faces latérales des véhicules avec un plancher bas intégral;
- e) Chaque véhicule sera équipé avec un attelage manuel pliable dans chaque extrémité, permettant en cas d'urgence de coupler deux véhicules ou de remorquer un véhicule en utilisant un véhicule rail-route;
- f) Le véhicule sera muni de portes doubles intégrales;
- g) La conception et la fabrication du Matériel roulant assureront que celui-ci n'interfère pas lors de son exploitation avec les systèmes et équipements fixes, les équipements utilisés par les passagers tels que les téléphones mobiles, ou avec les équipements sensibles des tierces parties comme les hôpitaux, aéroports, etc.

C. Caractéristiques principales

Longueur maximale de la rame	m	45
Largeur de la rame	m	2,65
Hauteur de la rame hors tout par rapport au rail (Pantographe replié)	m	3,70
Vitesse maximale	km/h	70
Déclivité équivalente maximale admissible (pente absolue du terrain combinée avec l'effet provoqué par une courbe en plan)	%	8
Distance axe de voie – nez de quai	mm	1355 (avec une tolérance -0/+10 mm)
Hauteur des quais par rapport au rail	mm	290 (avec une tolérance de construction -0/+10 mm)
Charge à l'essieu (EL6)	T/essieu	12,5
Masse statique totale maximum du véhicule	t	100

D. Capacité

- a) La capacité nominale du véhicule chargé EL 4 sera d'un minimum de trois cents (300) passagers, considérant tous les sièges fixes occupés;
- b) Le taux de confort sera d'environ 20 % dans le cas de charge EL 4;
- c) Des zones réservées pour les personnes en fauteuil roulant et quadriporteurs seront prévues ainsi que des zones équipées permettant le transport des vélos.



E. Équipements embarqués dans le Matériel roulant

Le Matériel roulant sera équipé d'équipement embarqués :

- a) De billettique tels des valideurs. Ceux-ci seront disposés au niveau des portes d'accès aux rames;
- b) Wi-Fi;
- c) SAEIV;
- d) Radiocommunication.

F. Informations aux voyageurs à bord

Les tramways disposent de trois (3) types de systèmes d'information qui permettent de diffuser en temps réel et de façon visuelle et sonore, les informations principales du service en cours :

- a) Informations fixes : des espaces à l'intérieur du tramway sont dédiés à l'affichage des plans de ligne, à la signalétique liée à l'utilisation du tramway et à l'affichage de publicité;
- b) Information dynamique visuelle située à l'intérieur et à l'extérieur du tramway : à l'extérieur du tramway des afficheurs en girouette et sur les côtés indiquent le numéro de la ligne, la destination et le type de service (avec voyageurs, sans voyageurs ou partiel);
- c) Information sonore sous forme d'annonces enregistrées indiquant la destination du tramway et le nom de la prochaine station. L'annonceur doit pouvoir être isolé manuellement par le conducteur en cas de dysfonctionnement. L'annonceur peut être inhibé par une information plus prioritaire (notamment annonce conducteur, alarme-voyageur et interphonie).

G. Sécurité à bord

Les tramways sont équipés de deux (2) types de vidéosurveillance :

- a) Le système de vidéosurveillance extérieur qui permet au conducteur depuis les écrans dédiés de sa cabine d'observer les mouvements aux abords du tramway en circulation « rétro vision » et lors de l'échange voyageur et du dégagement du quai « en surveillance d'accès ». Les caméras sont situées à l'extérieur de chaque côté de chaque cabine de conduite. Elles doivent permettre de voir les voyageurs et les voitures à proximité immédiate du tramway, quelles que soient les conditions climatiques et d'éclairage;
- b) Le système de vidéo protection qui assure la sécurité des biens et des personnes. Il couvre l'espace voyageur, l'environnement du conducteur et l'avant du tramway. Le flux vidéo sera disponible en temps réel par le conducteur.

Par ailleurs, les véhicules disposeront d'interphone permettant aux usagers de dialoguer avec le conducteur ou le PCC en cas de situation d'urgence.

3.3.2 Alimentation électrique du système

L'alimentation électrique du Matériel roulant sera assurée par un système de captation par pantographe par l'entremise d'une LAC. La tension nominale de l'alimentation traction du Matériel roulant sera de 750 VCC. Il est prévu de privilégier une ligne de contact régularisée (fils de contact maintenus à tension mécanique constante) afin de réduire le nombre de supports en alignement ($\pm$ un support aux 40 mètres).

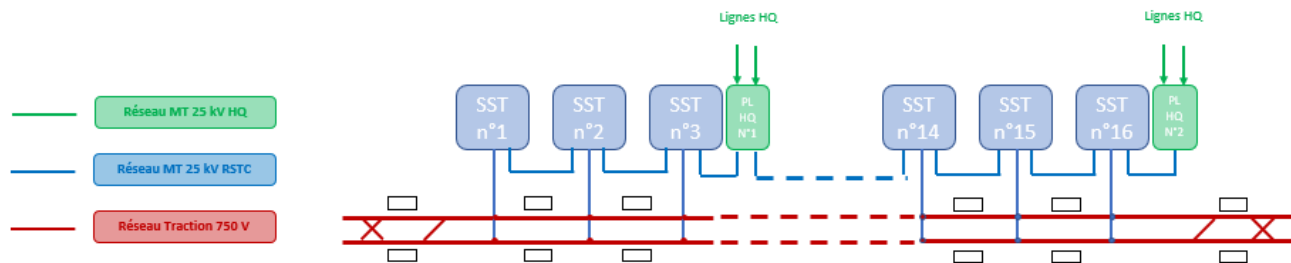
Le dimensionnement de l'alimentation traction permettra l'exploitation de la ligne tramway en mode nominal quelles que soient les conditions climatiques. Le système de traction rendra également possible les modes



dégradés du Système de transport : services provisoires prévus par l'exploitation, remorquage d'une rame en tout point de la ligne, fortes rampes et autres. Le système de traction devra être conçu de manière à permettre, en cas d'incident, la poursuite de l'exploitation sur la partie non perturbée, par la mise en place de services provisoires. L'architecture du système d'alimentation traction devra permettre l'évolutivité des performances d'exploitation du Système de transport.

Le système d'alimentation électrique visera à optimiser la consommation énergétique en réutilisant notamment l'énergie de régénération. L'alimentation traction sera produite dans les sous-stations réparties le long du tracé en transformant l'alimentation moyenne tension 25 kVAC en une alimentation traction de 750 VCC. Afin de favoriser la disponibilité de la ligne tramway, l'alimentation moyenne tension sera fournie par Hydro-Québec au niveau de deux points de livraison dédiés par quatre (4) lignes à charges partagées puis sera distribuée à chaque sous-station, y compris les sous-stations alimentant les CEE principal et secondaire par le biais d'un réseau moyenne tension propre à la ligne tramway dans un massif accolé à la plateforme tramway. Le système devra également produire et fournir l'alimentation basse tension normale et secourue des équipements du Système de transport notamment ceux des stations de surface et souterraines, locaux techniques, pôles d'échanges et terminus.

Figure 7 - Schéma préliminaire de distribution électrique



A. Sous-stations de traction

Les sous-stations de traction seront réparties le long de la ligne tramway en fonction des résultats de la simulation électrique de la ligne et des parcelles foncières disponibles. Une proposition de localisation fonctionnelle issue d'un schéma de distribution électrique sera fournie à l'Appel de propositions.

Compte tenu de la configuration de la ligne, certaines sous-stations de traction seront soit des bâtiments hors sol, soit des structures enterrées. Les précisions seront fournies à l'Appel de propositions.

Ces locaux doivent respecter le Code national du bâtiment.

Les contraintes d'Hydro-Québec devront également être prises en compte dans la mesure où leur personnel accèdera à ces bâtiments techniques.

Des surfaces complémentaires pourraient être à prévoir sur certaines sous-stations de traction notamment au niveau des pôles d'échanges et terminus, afin de prévoir l'alimentation nécessaire à la recharge des futurs bus électriques du RTC. Les précisions seront fournies à l'Appel de propositions.

B. Compatibilité électromagnétique

Le système ferroviaire doit garantir sa compatibilité électromagnétique avec son environnement en conformité avec la norme EN50121. Le système ferroviaire ne doit pas produire d'émissions électromagnétiques, qu'elles soient conduites, rayonnées ou induites, qui interféreront avec le fonctionnement normal des dispositifs électromagnétiques ou tout autre élément d'équipement.



À l'inverse, tous les équipements électriques et électroniques doivent fonctionner en présence d'émissions électromagnétiques, qu'elles soient générées par d'autres composants au sein du système ou par des équipements existants dans le milieu environnant, selon les niveaux prescrits par la norme.

3.3.3 Signalisation ferroviaire

La signalisation ferroviaire sera déployée au niveau des terminus, du tunnel, de tous les services provisoires, des zones d'injection / retrait et dans les CEE. Les locaux techniques de signalisation sont situés à proximité des zones de manœuvre signalisées, c'est-à-dire au plus près des appareils de voie.

Le système de signalisation assure les fonctionnalités suivantes :

- a) Gestion des zones de manœuvre;
- b) Gestion de la circulation en tunnel;
- c) Détection des tramways;
- d) Gestion des itinéraires;
- e) Protection des mouvements du tramway;
- f) Information du conducteur et de l'opérateur.

Les conditions climatiques de la Ville peuvent avoir un fort impact sur les systèmes de signalisation ferroviaire (pluie abondante et violente, verglas et froid extrême). Ces éléments doivent être pris en compte pour fournir des équipements robustes et fiables tout au long de l'année, quelles que soient les conditions climatiques.

3.3.4 Signalisation lumineuse de trafic (SLT)

Étant un Système de transport ouvert, le tramway franchira plusieurs carrefours laissés traversant ainsi que plusieurs traversées piétonnes. Pour permettre d'atteindre des niveaux de performance élevés, soit une vitesse commerciale la plus élevée possible et une régularité des passages assurée, la SLT devra permettre une priorité maximale aux tramways au passage des carrefours munis de signalisation. Les carrefours seront intégrés dans le système de gestion artérielle de la Ville.

La portée des interventions du Partenaire privé comprend le traitement des carrefours routiers impliqués dans le cadre du réaménagement de façade à façade de l'emprise publique. L'ensemble des carrefours impliqués devront être intégrés au système de gestionnaire artériel de la Ville.

A. Système de détection des tramways

La supervision des carrefours tramway depuis le PCC permettra notamment à l'Exploitant de disposer en temps réel du taux de priorité pour le franchissement des carrefours. Le système de détection des tramways devra être fiable et résistant aux conditions climatiques. Le réglage fin des délais d'approche carrefour par carrefour devra être simple à paramétrer, et le paramétrage devra pouvoir être ajusté fréquemment, notamment en phase initiale d'exploitation.

B. Traversée des piétons

Au niveau des carrefours traversants, les piétons seront guidés dans leur cheminement avec des signaux leur permettant de savoir s'ils sont ou non autorisés à franchir les voiries et la plateforme tramway. Des systèmes audios pourront permettre aux personnes à mobilité réduite d'être guidées dans leur déplacement. Les aménagements urbains au niveau de ces carrefours seront conçus de telle sorte à privilégier la sécurité des piétons et des cyclistes.



Tout au long du tracé, des traversées de la plateforme tramway seront aménagées en dehors des carrefours pour éviter les traversées non contrôlées des piétons. Ces traversées piétonnes seront soit signalisées avec des panneaux de jalonnement, soit protégées par de la signalisation lumineuse si le flux piéton de la zone est conséquent. Au niveau de ces traversées, il est à noter que le tramway aura toujours la priorité de passage, et ce, afin de garantir les temps de parcours.

Les précisions seront fournies à l'Appel de propositions.

3.3.5 Véhicules spécialisés d'entretien et de déneigement

Le Partenaire privé aura à fournir du matériel roulant pour l'entretien de la voie et de la caténaire, pour le déneigement de la plateforme et des CEE ainsi que pour la traction de matériel roulant en panne.

3.4 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

3.4.1 Principes d'insertion et plateforme

Le BPRSTC fournira, sur la base de la conception préliminaire établissant le projet de référence, le tracé de surface de référence au Partenaire privé. Le Partenaire privé pourra y effectuer des ajustements mineurs en fonction du Matériel roulant et de la LAC retenus.

Pour les sections en souterrain et les CEE, le tracé pourra être optimisé en plan et profil par le Partenaire privé.

A. Principes de conception

Les études d'insertion réalisées par le BPRSTC ont permis de définir le fuseau dans lequel sera localisée la plateforme en fonction des aménagements urbains. La plateforme sera implantée suivant l'une des configurations suivantes :

- a) Insertion axiale : la plateforme est implantée entre deux (2) voies de circulation routière;
- b) Insertion latérale droite ou gauche : la plateforme est implantée entre une voie de circulation routière et un trottoir;
- c) Site banalisé : la plateforme tramway est partagée entre la circulation des tramways et la circulation routière.

Sur l'ensemble de la ligne de tramway de 22 km, près de 50 % du tracé du tramway est inséré dans les emprises de rues existantes en position axiale, situé au centre de la chaussée. Les automobiles circulent de part et d'autre de la plateforme, chaque voie limitrophe circulant dans le même sens que le tramway. Une attention forte sera portée au déneigement de la plateforme pour définir les principes d'aménagement et s'assurer que la logistique de déneigement du corridor, de façade à façade, soit assurée.

Les autres sections de la ligne de tramway présentent une combinaison d'insertion latérale, en tunnel et dans certains cas d'exception, en site banalisé.



3.4.2 Plateforme du tramway

Du point de vue fonctionnel, la plateforme tramway assure, en interface avec le Matériel roulant, les deux fonctions principales de roulement et de guidage du Matériel roulant qui contribuent directement à la fonction transport du tramway.

Par ailleurs, elle assure les fonctions secondaires suivantes :

- La circulation routière et piétonne, selon les sites traversés et les revêtements associés à la plateforme. L'objectif est d'assurer une bonne lisibilité de la répartition de l'espace public et de ses fonctionnalités à chacun des usagers;
- La participation à la collecte et l'évacuation des eaux de ruissellement;
- Le retour du courant de traction.

La plateforme tramway comprend également la ou les multitubulaires dans lesquelles cheminent les câbles entre les différents points du tracé de la ligne.

Du point de vue structurel, la plateforme de la voie ferrée est composée de :

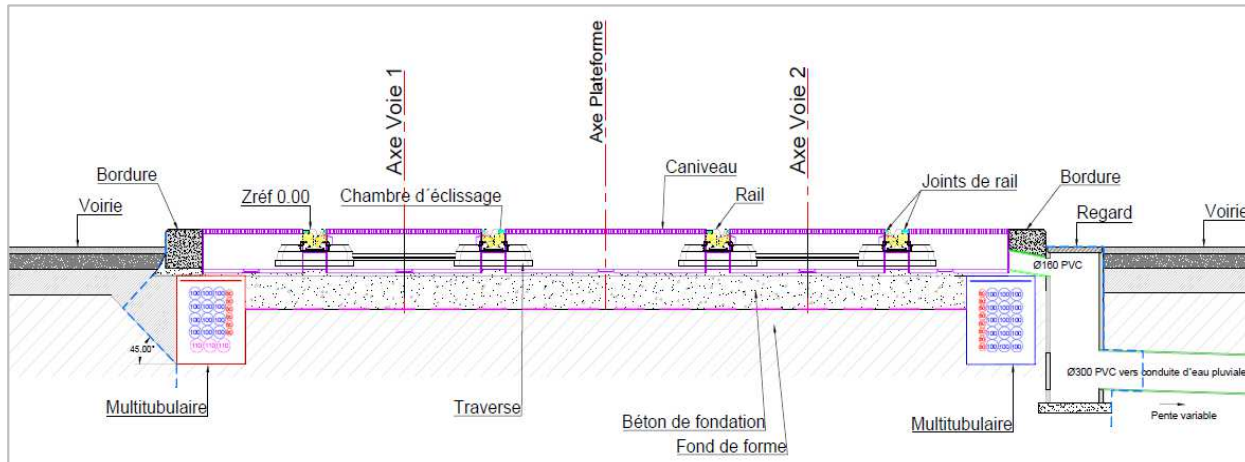
- La structure de la plateforme reposant sur le sol sous-jacent;
- L'armement de voie ferrée (notamment rail, attaches, traverses, selles et appareils de voie);
- L'assainissement de plateforme;
- Les revêtements de la plateforme.

Figure 8 - Coupe type de plateforme classique de tramway





Figure 9 - Coupe type de plateforme à caniveau de tramway



A. Plateforme fiabilisée

Une plateforme fiabilisée est prévue pour l'ensemble du tracé du tramway. Elle est caractérisée par l'absence de réseaux souterrains sous la plateforme, à l'exception de quelques ouvrages spécifiques qui seront fournis lors de l'Appel de propositions par le BPRSTC, tel que précisé aux Sections 2.7 et 2.8 de la présente Annexe 5.

B. Caractéristiques de la plateforme

La plateforme présente les caractéristiques suivantes :

- La plateforme est généralement séparée de la chaussée par un obstacle infranchissable constitué de bordures hautes avec une vue de 15 cm;
- Le franchissement de la plateforme est uniquement possible au niveau des carrefours aménagés et des traversées piétonnes, à l'exception des sections en site banalisé qui sont franchissables;
- Les bordures ont une largeur de 30 cm afin d'écarter suffisamment la circulation routière du gabarit limite d'obstacle;
- La plateforme est dimensionnée pour recevoir une circulation routière dense au droit des carrefours, ce qui implique un renfort des revêtements et des structures de la plateforme;
- La plateforme est dimensionnée afin de permettre la circulation des équipements de déneigement;

Les différents revêtements qui peuvent être proposés pour la plateforme sont :

- Des surfaces en béton exposées dans les zones circulées;
- Des surfaces en pavé pour des zones spécifiques (notamment places publiques et espaces piétons);
- Des surfaces engazonnées / semées dans les zones non circulables (pertinent pour paysage et drainage).

C. Contraintes et exigences

La plateforme tramway est dimensionnée et conçue pour prendre en compte les contraintes et les exigences suivantes :



- a) Les contraintes environnementales (notamment insertion de la plateforme en cohérence avec le milieu traversé, traitement architectural et lisibilité des franchissements de plateforme par les différents usages);
- b) Les contraintes géotechniques ayant un impact sur la définition du type de fondation de la plateforme et du type de pose de voie;
- c) Les contraintes climatiques (amplitude thermique, humidité, précipitation et neige);
- d) Les contraintes liées aux ouvrages existants situés à proximité immédiate du tracé de la ligne (notamment ponts, réseaux et bâtiments);
- e) Les contraintes d'exploitation visant à obtenir une vitesse commerciale la plus élevée possible et au respect de la fréquence d'exploitation. Les exigences portent essentiellement sur la structure de plateforme, les zones d'appareils de voies, les courbes serrées et les déclivités fortes;
- f) Les exigences de confort pour les voyageurs, les usagers de l'espace public et les riverains (définition du tracé de voie, acoustique et vibration);
- g) Les exigences techniques liées au type de Matériel roulant;
- h) Les exigences techniques liées à l'isolation de la voie afin de limiter la propagation des courants vagabonds;
- i) Les exigences techniques liées aux autres composantes du Système de transport;
- j) Les exigences liées à l'entretien et au déneigement considérant le climat hivernal de la Ville (considérant que des travaux de déneigement majeurs avec machinerie lourde peuvent avoir un impact sur la pérennité de la plateforme. Les choix de revêtement, l'armement de la voie, les équipements de voie, le système de drainage ainsi que la structure de la plateforme doivent être conçus pour tenir compte des contraintes liées aux opérations de déneigement.

3.4.3 Stations

A. Généralités concernant les stations

Véritables points d'attraction, les trente-cinq (35) stations de la ligne de tramway de Québec doivent être facilement identifiables et offrir une grande lisibilité de fonctionnement.

Les stations remplissent plusieurs fonctions, soit celles de :

- a) Lieu d'attente des voyageurs et des rames;
- b) Lieu d'information sur le réseau de transport et sur les environs immédiats de la station;
- c) Lieu d'échange avec d'autres lignes ou modes de transport en commun (bus, trambus) ou autres modes de transport;
- d) Lieu d'identification de la ligne.

B. Principes directeurs de conception des stations

- a) L'accessibilité, soit la possibilité pour les personnes de toutes conditions d'utiliser le service de transport;
- b) L'opérabilité, soit la facilité de mouvement des véhicules et des piétons, et la facilité d'entretien et de déneigement;



- c) L'uniformité des infrastructures (notamment d'architecture et de la signalétique), qui permet d'identifier que le RTC est le responsable du Système de transport;
- d) La sécurité, soit l'absence d'atteinte à l'intégrité physique des personnes, mais aussi leur sentiment de sécurité;
- e) La durabilité, soit la conception d'un environnement d'implantation et un choix de matériaux qui réduisent les risques de dégradation par des passants, des clients ou des intempéries;
- f) La mobilité intégrée, soit l'information aux usagers en temps réel, la facilité de passer d'un mode de transport à l'autre au cours d'un trajet et la présence de commerces et services dans les espaces de mobilité;
- g) L'urbanité, soit l'adaptation des infrastructures à leur milieu d'insertion et la projection de l'image du transport en commun.

C. Caractéristiques générales des stations

La fonctionnalité des trente-cinq (35) stations comprend :

- a) Douze (12) stations intermodales autobus;
- b) Vingt-huit (28) stations intermodales vélo;
- c) Distance inter-arrêts moyenne de 650 mètres.

L'insertion des trente-cinq (35) stations comprend :

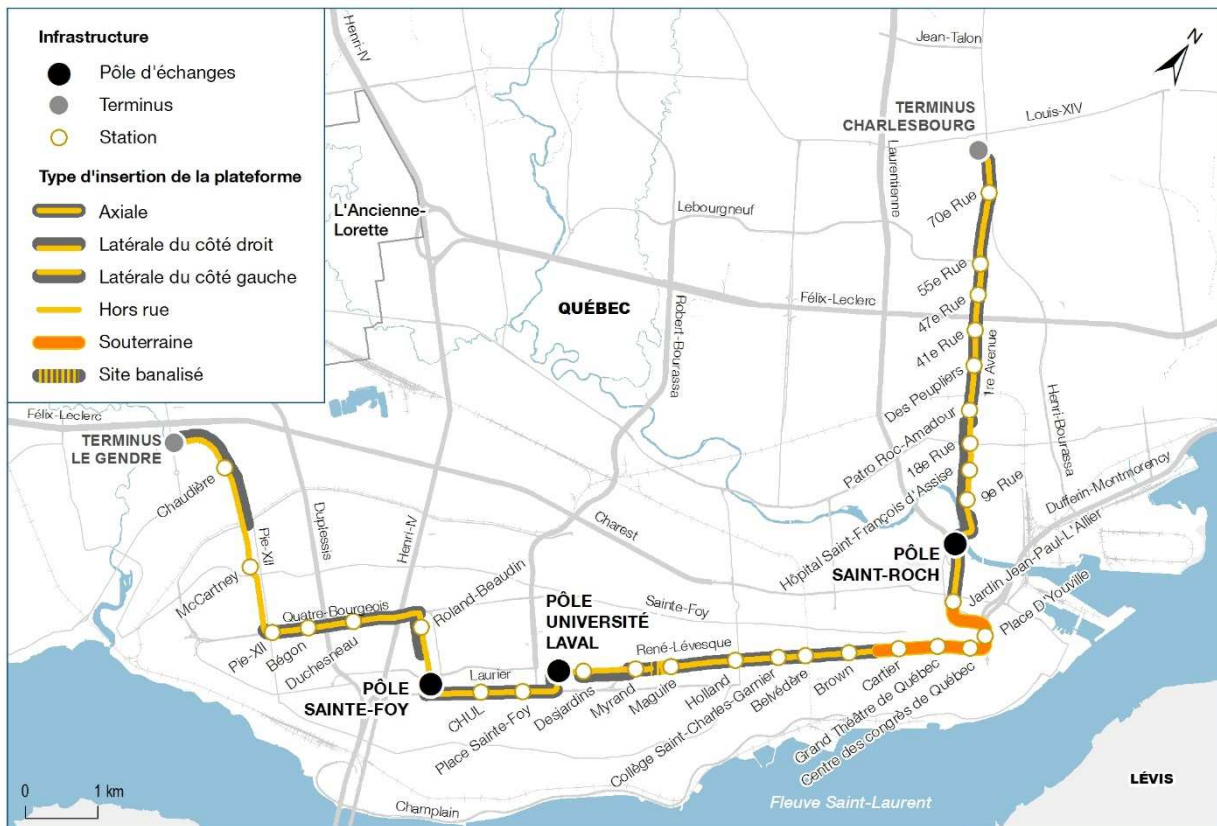
- a) Cinq (5) stations tramway hors rue;
- b) Dix-huit (18) stations tramway axiales;
- c) Huit (8) stations tramway latérales;
- d) Quatre (4) stations tramway souterraines.

Autres éléments généraux :

- a) Accessibilité universelle (accessibles aux personnes en fauteuils roulants et en aide à la mobilité motorisée);
- b) Accès plain-pied;
- c) Bande podotactile sur toute la longueur du nez de quai pour la sécurité;
- d) Équipements et mobilier disposés vers l'arrière du quai pour libérer la circulation;
- e) Distributrices automatiques de titres à chaque quai et validation à bord des rames;
- f) Qualité de l'éclairage, lisibilité de la signalétique et de l'information aux voyageurs;
- g) Audibilité et compréhension des messages sonores;
- h) Jalonnement (*wayfinding*) pour les correspondances et les destinations;
- i) Bancs avec appui-mains, appui-fesses à hauteur variable;
- j) Wi-Fi et interphone d'urgence;
- k) Système de caméras.



Figure 10 - Localisation des stations



D. Stations de surface

Les stations de surface doivent répondre aux principes directeurs de conception et aux caractéristiques générales des stations énoncés ci-haut:

- Deux (2) accès en bouts de quais incluant des plans inclinés vers / depuis les refuges et trottoirs;
- Quais d'une longueur de 43 à 45 mètres, d'une largeur standard de 4,1 mètres et d'une largeur minimale de 3,2 mètres pour les cas d'exception en milieu contraint;
- Hauteur du quai, d'environ 30 cm par rapport à la surface de roulement, devra permettre un accès plain-pied au matériel roulant;
- Intégration des équipements de systèmes d'exploitation;
- Objectifs de confort :
 - 100 % des usagers simultanément en attente sur le quai seront protégés contre les intempéries;
 - Pour les quais standards de 4,1 mètres de profondeur, 70 % des usagers pourront attendre sous la marquise et 30 % dans un abri muni d'un chauffage d'appoint;
 - Pour les quais contraints de 3,2 mètres de profondeur, 100 % des usagers pourront attendre sous la marquise.



E. Composition architecturale des stations de surface

La conception des stations de surface devra respecter les prescriptions exigées et détaillées à l'intérieur du guide des composantes de design architectural et d'intégration urbaine du Projet qui sera fournie dans le cadre de l'Appel de propositions.

Pour chacune des stations de surface, les gabarits de quais et des équipements requis seront également prescrits au moment de l'Appel de propositions.

F. Stations souterraines

La portée des stations souterraines comprend l'infrastructure civile ainsi que l'ensemble des lots techniques et des équipements de sécurité.

Les stations souterraines doivent répondre aux principes directeurs de conception et aux caractéristiques générales des stations énoncés précédemment.

- a) Édicules d'accès en surface avec ascenseur (minimum d'un ascenseur par station) et escalateurs et escaliers (si l'espace le permet, deux accès par station, de part et d'autre de la voie de circulation principale);
- b) Accès aux quais par une mezzanine;
- c) Quais latéraux d'une longueur de 50 mètres;
- d) Quais larges avec un dégagement libre d'obstacle minimal de 2,5 mètres;
- e) Hauteur du quai, d'environ 30 cm par rapport à la surface de roulement devra permettre un accès plain-pied au matériel roulant;
- f) Confort climatique dans les espaces souterrains;
- g) Conception assurant la sécurité en cas d'incendie;
- h) Intégration des équipements de systèmes d'exploitation;
- i) Contrôle des intrusions et systèmes de fermeture pour les périodes hors exploitation;
- j) Stations souterraines identifiées pour l'intégration de l'art dans l'architecture.

G. Composition architecturale des stations souterraines

La conception des stations souterraines devra respecter les prescriptions exigées et détaillées à l'intérieur du guide des composantes de design architectural et d'intégration urbaine du Projet qui sera fourni dans le cadre de l'Appel de propositions.

Pour chacune des stations souterraines, les points d'accès (émergences), les raccordements avec le tunnel piéton existant et les équipements requis seront également prescrits au moment de l'Appel de propositions.

En conception détaillée, le Partenaire privé devra effectuer les simulations dynamiques détaillées de sorte à s'assurer que les dimensions de station envisagées permettent de répondre au besoin.

3.4.4 Pôles d'échanges et terminus

La configuration des pôles d'échanges et terminus de fin de ligne constitue un point clé dans la mise en œuvre d'une politique d'intermodalité au sein de l'agglomération. En un même lieu géographique sont organisées les correspondances entre plusieurs modes de transport permettant aux usagers de passer facilement d'un mode à l'autre. Par leur localisation géographique, leurs aménagements et les services



proposés, ils favorisent le bon déroulement des échanges entre les différents modes que sont le tramway, l'autobus, le vélo, la voiture et le piéton.

Les interfaces entre les modes de transport devront faciliter la correspondance fluide et rapide entre les différents modes. Ainsi, il est important que le voyageur puisse repérer d'un seul regard toutes les options qui lui sont offertes et que les différents modes de transport ne soient pas éloignés de plus d'une centaine de mètres.

Le Projet RSTC – Volet tramway prévoit l'aménagement de trois (3) pôles d'échanges et de deux (2) terminus qui devront favoriser la pratique intermodale en associant :

- a) Des services liés au transport (billettique, signalétique, tarification, information voyageurs temps réel sur les correspondances et temps de parcours);
- b) La sécurité de la circulation des piétons en ségrégant les différentes zones par des trottoirs et en matérialisant des passages piétons entre les zones;
- c) Du confort en mettant à disposition des usagers des abris contre les intempéries, des places assises et un éclairage approprié;
- d) La sécurité des personnes en utilisant les technologies de vidéosurveillance et d'interphone;
- e) Des services annexes en partenariat ou concession comme des commerces et de la publicité qui favorisent et facilitent le déplacement de l'usager. Certains pôles et terminus pourraient être connectés à des projets de développement immobilier.

A. Principales composantes

Pour chacun des trois (3) pôles d'échanges (Sainte-Foy, Université Laval, Saint-Roch) et des deux (2) terminus de fin de ligne (Le Gendre et Charlesbourg), les composantes suivantes devront être intégrées, sauf exception :

- a) Quais de tramway;
- b) Quais d'autobus;
- c) Espaces vélos;
- d) Bâtiment voyageur chauffé et climatisé;
- e) Espaces intermodaux et locaux techniques d'exploitation.

Pour chacun des pôles d'échanges et terminus, les gabarits de quais, quantités et dimensionnement des équipements requis seront également prescrits au moment de l'Appel de propositions.

B. Équipements d'électrification du réseau d'autobus

Les prescriptions et quantités requises pour prédisposer les pôles d'échanges et terminus aux besoins d'électrification du réseau d'autobus de l'Exploitant seront détaillées au moment de l'Appel de propositions.

C. Composition architecturale

La conception des pôles d'échanges et terminus devra respecter les prescriptions exigées et détaillées à l'intérieur du guide des composantes de design architectural et d'intégration urbaine du Projet RSTC – Volet tramway qui sera fourni dans le cadre de l'Appel de propositions.



3.4.5 Stationnement incitatif

Le Projet RSTC – Volet tramway prévoit le déploiement d'un stationnement incitatif additionnel intégré aux aménagements du terminus Le Gendre. Le stationnement incitatif actuel offre environ deux cent trente (230) emplacements, ce qui est jugé insuffisant. Le Projet RSTC – Volet tramway prévoit l'ajout de cinq cents (500) cases.

Le stationnement incitatif constitue la composante modale du terminus qui s'adresse en particulier aux automobilistes. Les aménagements visent à assurer le confort physique et psychologique des clients et affichent clairement les règles d'usage des espaces.

Il s'agit notamment :

- a) D'accueillir les voyageurs dans des espaces conviviaux, sécurisants et rassurants;
- b) D'assurer la fluidité et la sécurité de circulation.

Les aménagements suivants seront essentiels :

- a) Le repérage externe (destiné à tous les modes routiers dans le périmètre de desserte) et interne;
- b) L'accès au site et la circulation dans le site des véhicules;
- c) Le stationnement des véhicules;
- d) La liaison sécurisée depuis l'aire de stationnement jusqu'au point d'arrêt du tramway par des cheminements piétons;
- e) La sûreté des personnes et des véhicules;
- f) La mise à disposition de services : information des voyageurs, vente de titres de transport, services de proximité contribuant à l'animation et l'attractivité du site.

3.4.6 Tunnel

Le Projet RSTC – Volet tramway prévoit une section en tunnel dans le secteur de la colline Parlementaire.

Le tunnel sous la colline Parlementaire est d'une longueur de quelque 2,6 km, avec une trémie sur la rue de la Couronne à l'ouest du jardin Jean-Paul-L'Allier, se dirige sous l'avenue Honoré-Mercier puis vers l'axe du boulevard René-Lévesque pour ressortir via une trémie près de l'avenue des Érables. Quatre stations souterraines jalonnent cette section : Place D'Youville, Centre des congrès, Grand Théâtre et Cartier.

A. Objectifs fonctionnels du tunnel

- a) Assurer la sécurité et le confort de la conduite;
- b) Assurer l'évacuation des personnes en toute sécurité, quels que soient les motifs et les conditions de l'évacuation;
- c) Assurer la ventilation et le désenfumage des sections souterraines;
- d) Assurer le stockage et l'évacuation des eaux;
- e) Faciliter la gestion du service et des lieux, notamment par rapport à :
 - La maîtrise du territoire en termes de lutte contre les intrusions et de sûreté des personnes et des biens;



- La sécurité incendie;
 - La facilité d'entretien et de maintien dans le temps de la qualité des lieux et des installations.
- f) L'aménagement du tunnel devra être conforme à la réglementation en vigueur à la date de mise en service;
- g) La conception du tunnel devra respecter :
- Les gabarits du Matériel roulant et du matériel d'entretien et de secours / dépannage;
 - L'encombrement des équipements de l'infrastructure du Système de transport (notamment voie, LAC et chemins de câbles);
 - Les équipements de sécurité (notamment ventilation / désenfumage et cheminement);
 - La conception et la réalisation du tunnel devront intégrer les infrastructures nécessaires pour assurer la couverture radio, le Wi-Fi et la téléphonie mobile.

B. Composition architecturale

La conception des deux (2) trémies (entrées de tunnel) devra respecter les prescriptions exigées et détaillées à l'intérieur du guide des composantes de design architectural et d'intégration urbaine du Projet RSTC – Volet tramway qui sera fourni dans le cadre de l'Appel de propositions.

3.4.7 Centres d'exploitation et d'entretien

La construction, les aménagements et les équipements des CEE ainsi que l'exploitation et l'entretien des locaux et des équipements sont dans le périmètre du Projet RSTC – Volet tramway.

Le BPRSTC fournira, sur la base de la conception préliminaire établissant le projet de référence, la conception préliminaire et le cadre fonctionnel des CEE au Partenaire privé. Ce dernier pourra optimiser les plans de voies et la disposition des différents équipements d'entretien.

L'aménagement des locaux et espaces mis à disposition de l'Exploitant devra respecter les prescriptions fournies dans le cadre de l'Appel de propositions.

A. Composition architecturale

La conception des CEE devra respecter les prescriptions exigées et détaillées à l'intérieur du guide des composantes de design architectural et d'intégration urbaine du Projet RSTC – Volet tramway qui sera fourni dans le cadre de l'Appel de propositions.

Deux CEE sont prévus :

- a) CEE Principal :
- Situé dans le secteur Le Gendre;
 - Capacité de remisage de trente (30) rames;
 - Accueille les infrastructures et les équipements nécessaires à l'Entretien;
 - Regroupe l'ensemble des espaces requis pour accueillir l'effectif d'encadrement pour effectuer les activités d'Entretien.
- b) CEE Secondaire :
- Situé dans le secteur de la 41^e Rue Ouest;



- Capacité de remisage de vingt (20) rames;
- Accueille les infrastructures et les équipements nécessaires à l'Entretien;
- Requis pour minimiser les parcours haut-le-pied (circulation de rame sans voyageur);
- Remisage et entretien journalier du Matériel roulant.

B. Caractéristiques des CEE

Les deux CEE devront permettre d'assurer notamment les fonctionnalités suivantes :

- a) La livraison du Matériel roulant;
- b) Le lavage du Matériel roulant;
- c) L'inspection journalière du Matériel roulant et la vérification des agrès de sécurité au niveau de la station-service;
- d) Le remisage et le stationnement du Matériel roulant et des engins spécifiques d'entretien;
- e) L'entretien léger et lourd du Matériel roulant et des installations fixes;
- f) Le reprofilage des roues;
- g) L'ensemble des installations et espaces nécessaires à l'accueil du personnel d'entretien et d'exploitation;
- h) Le stockage des pièces de rechange et des différents consommables;
- i) L'accueil des véhicules spéciaux permettant l'entretien des installations fixes en ligne, le déneigement de la plateforme et des quais ainsi que les véhicules de remorquage.

3.4.8 Locaux techniques et d'exploitation

Les locaux d'exploitation en ligne sont de nature différente selon la fonction des employés de l'Exploitant qui seront amenés à les utiliser. On distingue les locaux d'exploitation en ligne à l'usage :

- a) Des conducteurs et des agents de maîtrise d'exploitation : ces locaux ont pour vocation de permettre aux conducteurs de passer un temps de pause et d'attendre un ordre de prise en charge d'une rame en cas de perturbation de l'exploitation, et aux agents de maîtrise d'être basés près du terrain, de réaliser des entretiens individuels en cas de besoin. Ils sont situés dans les deux terminus de la ligne tramway (Charlesbourg et Le Gendre) et aux trois (3) pôles d'échanges (Sainte-Foy, Université Laval et Saint-Roch), à proximité immédiate des stations;
- b) Des agents assurant la maîtrise du territoire (information aux voyageurs, contrôle des titres de transport et canalisation des flux) : ce local a pour vocation de permettre à ces agents de passer un temps de pause et de s'isoler en cas de situation délicate. Ce local de pause comprend également un petit bureau isolé à destination de l'encadrement, situé en milieu de ligne dans une des stations souterraines du tunnel au centre-ville.

L'accès aux locaux est contrôlé avec la carte de service du personnel en fonction de son statut. En cas d'intrusion, l'alarme est transmise au poste de supervision du PCC.



3.5 SYSTÈMES D'EXPLOITATION

3.5.1 Postes de commande centralisés et locaux

Il est prévu que l'acquisition et le déploiement du PCC soit la responsabilité de l'Exploitant.

L'exploitation du tramway sera effectuée depuis un PCC intégré au réseau de bus de l'Exploitant et sera localisé à son centre administratif actuel. Le PCC inclura des murs d'images, postes opérateurs et superviseurs et s'appuiera sur :

- a) La GTC qui permet de superviser l'ensemble des systèmes déployés le long de la ligne tramway;
- b) La GTE qui permet de superviser l'alimentation électrique de la ligne tramway incluant la coupure d'urgence de l'alimentation traction;
- c) Le SAEIV pour piloter la régularité de l'exploitation et informer les voyageurs en station (pour le tramway, le trambus et les bus);
- d) Le poste de supervision de la Ville de l'état des carrefours situés le long du tracé.

Il est prévu que l'acquisition et le déploiement des PCL soit la responsabilité du Partenaire privé.

L'exploitation et l'entretien étant assurés par des entités distinctes, des PCL sont prévus dans chacun des CEE pour assurer les besoins propres de l'équipe d'entretien.

La séparation entre l'exploitation de la ligne au PCC et les besoins liés à l'entretien depuis les PCL permet :

- a) Une séparation organisationnelle entre l'Exploitant et le Partenaire privé;
- b) L'indépendance dans les fonctionnements respectifs, même si des échanges réguliers seront nécessaires à la bonne opération de la ligne de tramway;
- c) Une présence d'un opérateur du Partenaire privé, sur un poste dédié au PCC, pour les besoins de communication des interventions d'entretien avec l'Exploitant.

3.5.2 Gestion technique centralisée (GTC)

Afin d'optimiser la gestion de la ligne de tramway, l'exploitation se fait de manière centralisée depuis le PCC.

Les opérateurs peuvent gérer l'exploitation de la ligne de tramway et surveiller le fonctionnement des systèmes. Ils disposeront principalement pour cela :

- a) De moyens de communication : pour recevoir des informations du terrain, et selon le besoin, pour envoyer des commandes;
- b) D'outils de traitement capables d'élaborer en temps réel des processus complexes.

Le système de GTC, qui s'inscrit dans cette logique, est destiné à offrir, conjointement au SAEIV, une aide à l'exploitation de la ligne de tramway, en permettant une surveillance centralisée de tous les équipements (gestion des disponibilités fonctionnelles et des états techniques), mais également, en permettant d'effectuer certaines commandes unitaires sur les équipements :

- a) Aide à l'exploitation depuis le PCC;
- b) Aide à la maintenance.



Le système de GTC est exploité au sein du PCC conjointement à d'autres systèmes, par exemple :

- a) Le SAEIV;
- b) L'outil de supervision de la SLT;
- c) La vidéosurveillance;
- d) Les outils bureautiques dits standards.

D'une manière générale, la GTC permet la supervision des états techniques des équipements en ligne et des équipements d'exploitation des CEE, en temps réel et en temps différé.

- a) Elle permet d'assurer la supervision et le contrôle depuis le PCC de l'énergie traction en ligne et aux CEE;
- b) Elle permet également d'assurer la supervision et le contrôle de la signalisation ferroviaire en ligne et aux CEE;
- c) Elle permet enfin d'effectuer les quelques commandes nécessaires depuis le PCC sur des équipements distants;
- d) Elle est interfacée avec d'autres systèmes de supervision tels que la gestion technique des différents bâtiments pour acquérir des alarmes de synthèse à destination du PCC.

La GTC est ainsi impliquée à tous les niveaux d'une ligne de tramway :

- a) Les stations;
- b) Les sous-stations de redressement (SSR) qui gèrent l'énergie traction;
- c) Les CEE;
- d) Les locaux d'exploitation et d'entretien en ligne;
- e) Le PCC;
- f) Les infrastructures de télécommunication sont également comprises dans le périmètre de supervision de la GTC.

Les utilisateurs du système se répartissent comme suit :

- a) Les exploitants du tramway basés au PCC :
 - Régulateurs et responsables de l'information voyageur;
 - Cadres d'exploitation : responsable du PCC.
- b) Le personnel d'entretien;
- c) L'administrateur du système GTC : responsable de la maintenance applicative liée aux changements du modèle (déclenchement d'alarme, comportements et animations graphiques) de la maintenance des comptes utilisateurs, des profils et des droits d'accès aux fonctions système associées.

D'un point de vue général, l'ensemble des systèmes implémentés sur la ligne de tramway est connecté sur le(s) réseau(x) de télécommunication.



3.5.3 Gestion technique de l'énergie (GTE)

La GTE permet de superviser et gérer l'ensemble de l'énergie électrique du réseau tramway depuis son arrivée (interface avec le fournisseur d'énergie) jusqu'à sa distribution au niveau de la LAC (énergie de traction) et des équipements fixes (alimentation auxiliaire). Le système de GTE permet également les fonctions suivantes :

- a) Administration et supervision de la configuration de l'énergie (présence tension, état des équipements (en / hors service), position (ouvert / fermé), alarmes et défauts, modes de commande (local / à distance);
- b) Commander et contrôler les équipements relatifs à l'administration de l'énergie traction et auxiliaire;
- c) Assurer la gestion des travaux et des interventions de maintenance (consignation des zones, aliénation des équipements, protection des zones).

3.5.4 Système d'aide à l'exploitation et information voyageur (SAEIV)

Le SAEIV permet notamment :

- a) Le suivi en temps réel de l'exploitation des lignes de transport en commun par le personnel d'exploitation afin de maintenir la qualité de service du réseau;
- b) Le suivi en temps différé des données d'exploitation aux fins de statistique dans l'optique d'analyse des incidents d'exploitation ou d'amélioration continue de la qualité de service;
- c) L'information des usagers du réseau de transport en temps réel par les écrans d'information à bord des véhicules ou de bornes d'information au niveau des stations.

Pour la mise en place du RSTC avec l'ajout des modes tramway et trambus, il est envisagé de reconduire et d'étendre le système SAEIV actuellement déployé sur le réseau de bus de l'Exploitant. Une mise à niveau et une intégration des fonctionnalités nécessaires à l'exploitation d'un tramway seront alors nécessaires.

3.5.5 Réseaux fixes, mobiles et courants faibles

Les réseaux de transmission permettent d'interconnecter l'ensemble des sites de la ligne de tramway. Ces sites sont les stations, les sous-stations de traction, les locaux d'exploitation, les locaux de signalisation, les Parcs-O-Bus, le tunnel, le ou les postes de commande centralisés et les centres d'exploitation et d'entretien. Ces réseaux permettent de retransmettre de la vidéo, de la voix (échanges radio, téléphonie, sonorisation et interphonie) et des données. Des réseaux locaux permettent également d'interconnecter des équipements et systèmes centraux ainsi que les équipements distribués dans les centres d'entretien et les stations.

Dans le cadre de l'exploitation du futur réseau structurant de transport en commun, il est nécessaire de déployer les réseaux de télécommunication suivants :

A. Réseautique (Réseau fixe))

- a) Réseau filaire déployé au sol, permettant d'interconnecter les équipements fixes le long du tracé et dans les CEE afin d'échanger des données entre ces équipements. Ce type de réseau est usuellement porté par des fibres optiques déployées le long des lignes de transport;
- b) Déploiement de réseaux propres à la ligne de tramway pour les besoins d'exploitation et d'entretien avec des points de connexion avec les réseaux existants (Exploitant et Ville).

**B. Réseau mobile**

- a) Réseau radiocommunication, permettant la communication entre les différents agents d'exploitation et d'entretien ainsi que les échanges des données entre les équipements fixes et les équipements mobiles;
- b) Utilisation du réseau TETRA en cours de déploiement par la Ville y compris dans le tunnel;
- c) Couverture radio dans les sections souterraines.

C. Interphonie

L'interphonie offre la possibilité aux usagers de contacter l'exploitant en station et à bord des rames. Elle permet également des appels d'urgence et de sécurité. Elle est également associée à des dispositifs de contrôle d'accès.

- a) Sur les quais des stations permettant à un voyageur de communiquer avec un opérateur du PCC en cas de situation d'urgence;
- b) Pour les besoins d'exploitation et d'entretien.

D. Wi-Fi

- a) Couverture Wi-Fi de l'ensemble de la ligne (stations de surface et souterraine ainsi que le tunnel) pour les voyageurs;
- b) L'Exploitant déploie son propre réseau Wi-Fi sur l'ensemble du tracé pour les besoins de l'exploitation en ligne et dans les CEE.

E. Téléphonie

La téléphonie permet les échanges internes entre les exploitants, les équipes d'entretien et les organisations extérieures. Un système de téléphonie distinct est requis entre l'exploitation et l'entretien.

F. Synchronisation et distribution horaire

La distribution et la synchronisation de l'heure se feront depuis le serveur de chronométrie de l'Exploitant.

G. Cybersécurité

La cybersécurité couvre l'ensemble des moyens permettant d'éviter, de limiter, de détecter et d'alerter en cas de tentative d'intrusion malveillante ou non souhaitée dans les systèmes et réseaux de communication du tramway depuis des systèmes externes ou internes. Elle est applicable aussi bien pour l'Exploitant que pour le Partenaire privé.

H. Vidéosurveillance

La vidéosurveillance est déployée pour fournir une visualisation des stations, des rames, des centres d'exploitation et d'entretien, des locaux, du tunnel, des carrefours importants et des zones de manœuvre.

I. Sonorisation

La sonorisation permet de diffuser des annonces directes ou préenregistrées au niveau des stations-voyageurs, à bord des rames et au sein des centres d'entretien.



J. Contrôle d'accès et d'intrusion

Le contrôle d'accès permet de limiter et de contrôler l'accès aux locaux sensibles, aux bâtiments, aux salles de commande et aux centres d'entretien. Il est associé à la détection d'intrusion qui peut équiper le périmètre des centres d'exploitation et d'entretien et les portails du tunnel.

3.5.6 Billettique

Lors de la mise en place du RSTC, le système OPUS actuel sera reconduit et étendu au tramway et au tram-bus. Une mise à niveau et une intégration des fonctionnalités nécessaires à l'exploitation d'un tramway seront alors nécessaires.

Les fonctionnalités assurées par la billettique sont :

- a) Vente et contrôle des titres de transport;
- b) Validation des titres de transport;
- c) Gestion et supervision des équipements en ligne et embarqués dans le Matériel roulant.

4. PERFORMANCE ET SÉCURITÉ

4.1 GÉNÉRALITÉS

Le Projet devra se conformer aux normes de sécurité acceptables par les autorités compétentes, incluant le cadre législatif et réglementaire en matière de sécurité ainsi que les politiques de sécurité existantes.

Le Partenaire privé devra mettre en place un système d'assurance sécurité conforme aux méthodes reconnues qui permet de démontrer que le système a été conçu, développé, déployé puis exploité et entretenu de telle sorte que l'ensemble des risques a été identifié et réduit à un niveau acceptable.

Les équipements de sécurité du système devront être évalués et certifiés par l'Évaluateur indépendant de la sécurité (Independent Safety Assessor au sens des normes CENELEC EN50126-EN50128-EN50129).

4.2 DÉMARCHE DE FONCTIONNALITÉ, MAINTENABILITÉ, DISPONIBILITÉ ET SÉCURITÉ (FMDS)

Dans le cadre du Projet RSTC – Volet tramway, le BPRSTC mettra en place une démarche de démonstration et de maîtrise de la performance et de la sécurité du Système de transport. Cette démarche sera applicable à la durée du contrat.

La démarche de démonstration et de maîtrise de la performance du Système de transport a pour but de garantir le niveau de performance de la ligne tramway à chaque étape du projet (études de conception détaillée, travaux, essais d'intégration et d'ensemble, et entretien) et d'obtenir un Système de transport permettant de répondre aux exigences d'exploitation définies dans le programme préliminaire d'exploitation de la ligne.

La démarche de démonstration et de maîtrise de la sécurité du Système de transport a pour but de garantir le niveau de sécurité requis de la ligne tramway à chaque étape du projet (études de conception détaillée, travaux, essais d'intégration et d'ensemble et entretien) et de permettre ainsi d'obtenir l'autorisation de mise en service commerciale du système de transport. Cette démarche intègre également le volet d'insertion urbaine pour les axes traversés par le Projet RSTC – Volet tramway.

La finalité de la démarche FMDS vise à démontrer la maîtrise des risques liés aux circulations sur l'infrastructure tramway ainsi qu'au fonctionnement des installations de la ligne pouvant porter atteinte à



l'intégrité des personnes pendant la phase d'exploitation et d'entretien. Elle a pour but également de s'assurer de l'atteinte des objectifs FMDS définis dans le contrat dans le cadre du développement et de la fourniture et l'exploitation des systèmes. Les performances FMDS du système sont une des clés du succès du projet, impactant à la fois son image auprès des voyageurs et les coûts d'exploitation.

Le Partenaire privé aura la responsabilité de la démonstration, de la maîtrise et de l'atteinte des objectifs FMDS définis pour le Système de transport pour les sous-systèmes inclus dans la portée du contrat.

4.3 SÉCURITÉ INCENDIE

La conception relative aux feux et à la sécurité pour le Système de transport, hors du Matériel roulant, doit être basée sur les exigences établies dans la norme NFPA 130 (2014) (Standards for Fixed Guideway) ainsi que dans les autres normes connexes qui y sont citées. Elle doit être établie en étroite coopération avec les architectes, les responsables locaux et/ou les services d'urgence locaux et doit suivre les lois et règlements applicables, les codes et les normes après accord des municipalités ou d'autres autorités compétentes.

La conception relative aux feux et à la sécurité du Matériel roulant doit être basée sur les exigences feu-fumée établies dans la norme EN 45545 (Railway Applications Fire Protection on Railway Vehicles).

La conception du Système de transport doit prendre en charge une stratégie d'évacuation dans le tunnel, les viaducs et les sections surélevées ainsi qu'en station.

Les stations et les bâtiments annexes doivent être considérés comme des bâtiments occupés en tant qu'espaces publics utilisés pour le transport de passagers, et les zones séparées avec des locaux techniques classés comme des établissements à usage industriel, conformément aux définitions de la NFPA 101.

4.4 MODÉLISATION DES INFRASTRUCTURES ET DES BÂTIMENTS (BIM)

Les informations sur les Infrastructures municipales et les composantes bâties du Système de transport devront être fédérées dans une maquette numérique conformément aux exigences qui seront énoncées dans l'Appel de propositions. Pendant toute la durée du Projet, le Partenaire privé devra donner accès à une maquette de conception et de réalisation au BPRSTC pour la gestion de la qualité et le suivi de l'avancement du Projet RSTC – Volet tramway.

Lors de la mise en service, le Partenaire privé devra fournir une base de données consolidée contenant les informations nécessaires à l'exploitation et l'entretien des actifs ainsi que des maquettes représentant fidèlement l'état des actifs physiques. Durant la phase d'exploitation et d'entretien des actifs, le Partenaire privé devra fournir des mises à jour régulières des maquettes numériques et de la base de données pour représenter les changements apportés aux actifs.

ANNEXE 6 – MODÈLE D'IDENTIFICATION D'ENVELOPPE À UTILISER



VILLE DE QUÉBEC
Service des approvisionnements
50, rue Marie-de-l'Incarnation, 2^e étage
Québec (Québec) G1N 3E7

Objet :

Appel de qualification n° 73224

Titre du projet : Conception, construction, financement et entretien du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec – Volet tramway

Date de dépôt des Candidatures : _____

Nom du Candidat : _____

[TRANSLATION FOR INFORMATION PURPOSES ONLY]



REQUEST FOR QUALIFICATION

Design, build, financing and maintenance of Quebec City's structuring
public transit network – Tramway Component

File No. 73224

Date: February 28, 2020





TABLE OF CONTENTS

1. INTRODUCTION	9
1.1. PURPOSE AND CONTENTS OF THE DOCUMENT	9
1.2. BRIEF PRESENTATION OF THE RSTC PROJECT	9
1.3. PROCUREMENT PROCESS	10
1.4. OBJECTIVES OF THE REQUEST FOR QUALIFICATION.....	10
1.5. PROCUREMENT PROCESS TIMELINE	11
1.6. GOVERNANCE OF THE RSTC PROJECT AND STAKEHOLDERS	11
1.7. PROCESS AUDITOR	13
1.8. INDEPENDENT CERTIFIER	14
1.9. INDEPENDENT SAFETY ASSESSOR	14
2. DESCRIPTION OF THE RSTC PROJECT – TRAMWAY COMPONENT	15
2.1. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES	16
2.2. TRANSPORT SYSTEM	17
2.3. PLANNED ALLOCATION OF THE MAIN RISKS	18
2.4. MANAGEMENT OF INTERFACES AND ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES.....	19
3. REMUNERATION AND GUARANTEES.....	25
3.1. PAYMENT OF CONTRACT PRICE	25
3.2. CLOSING AND PROPOSAL SECURITY DEPOSITS.....	25
3.3. PERFORMANCE SECURITY DURING THE WORK	25
3.4. PERFORMANCE SECURITY DURING THE GUARANTEE PERIOD	26
3.5. PERFORMANCE SECURITIES DURING THE MAINTENANCE PERIOD.....	26
3.6. PARENT COMPANY GUARANTEE	26
3.7. INSURANCE PROGRAM	26
4. PROCUREMENT.....	27
4.1. PROCUREMENT PROCESS	27
4.2. TERMS AND CONDITIONS	27
4.3. TRANSPARENCY OF THE PROCUREMENT PROCESS.....	29
5. INSTRUCTIONS TO RESPONDENTS	30
5.1. OBTAINING DOCUMENTS RELATED TO THE REQUEST FOR QUALIFICATION	30
5.2. DEADLINE AND PLACE FOR FILING A RESPONSE.....	30
5.3. COMMUNICATION WITH THE CITY	31
5.4. DOCUMENT REVIEW	31



5.5. REQUESTS FOR INFORMATION	32
5.6. DRAFTING OF A RESPONSE AND RULES OF PRESENTATION	32
5.7. RESPONSE FORMAT	33
5.8. PARTICIPATION COMMITMENT FORM	35
5.9. LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM	36
5.10. WITHDRAWAL OR CHANGE OF A RESPONSE	36
5.11. CONFLICTS OF INTEREST REQUEST	36
6. EVALUATION OF RESPONSES	37
6.1. EVALUATION PROCESS FOR RESPONSES	37
6.2. OWNERSHIP OF DOCUMENTS	37
6.3. SELECTION COMMITTEE	37
6.4. ELIGIBILITY REQUIREMENTS	38
6.5. COMPLIANCE REQUIREMENTS.....	39
6.6. EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS	40
6.7. CHOICE OF QUALIFIED RESPONDENTS.....	40
6.8. SENDING OF THE EVALUATION RESULTS TO RESPONDENTS.....	41
7. LEGAL FRAMEWORK	42
7.1. RELEVANT PROVINCIAL LAWS (PARTIAL LIST).....	42
7.2. RELEVANT FEDERAL LAWS (PARTIAL LIST)	42
8. GENERAL CONDITIONS	43
8.1. CHANGES TO A RESPONDENT'S COMPOSITION	43
8.2. PERSONS INELIGIBLE TO ACT ON BEHALF OF A RESPONDENT	44
8.3. ACCESS TO INFORMATION	45
8.4. COMMUNICATION	45
8.5. CONFLICT OF INTEREST MANAGEMENT	46
8.6. COMPLAINT HANDLING PROCESS.....	46
8.7. EXCLUSIVITY	46
8.8. CANADIAN CONTENT	47
8.9. LOBBYING AND POST-MANDATE OBLIGATIONS.....	47
8.10. DISCLOSURE AND PUBLIC COMMENTS.....	47
8.11. COLLUSION.....	48
8.12. RESPONDENTS' COSTS AND EXPENSES.....	48
8.13. THE CITY'S RIGHTS	48
8.14. RESPONSIBILITY FOR ACCURACY OF INFORMATION	48



8.15. FRANCIZATION CERTIFICATE	48
8.16. OFFICIAL LANGUAGE	49
8.17. ELECTRONIC DOCUMENT MANAGEMENT SYSTEM	49
SCHEDULE 1 – STANDARD LETTERS AND FORMS	50
SCHEDULE 1.1 – PARTICIPATION COMMITMENT FORM	51
SCHEDULE 1.2 – LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM	54
SCHEDULE 1.3 – INSURANCE COVERAGE – INSURANCE BROKER CONFIRMATION LETTER	56
SCHEDULE 1.4 – BOND – CONFIRMATION LETTERS FROM INSURERS AND FINANCIAL INSTITUTIONS	57
SCHEDULE 1.5 – REQUEST FOR CLARIFICATION FORM	59
SCHEDULE 2 – EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS	60
SCHEDULE 2.1 – COMPOSITION OF RESPONDENT	62
SCHEDULE 2.2 – MUNICIPAL INFRASTRUCTURES AND TRANSPORT INFRASTRUCTURES DESIGN AND BUILD SKILLS	64
SCHEDULE 2.3 – SKILLS IN DESIGN, MANUFACTURING, INSTALLATION, TESTING AND OPERATION OF TRAMWAY SYSTEMS AND OPERATING SYSTEMS	66
SCHEDULE 2.4 – MAINTENANCE SKILLS	68
SCHEDULE 2.5 – FINANCIAL CAPABILITY AND FINANCIAL EXPERTISE	69
SCHEDULE 3 – PROJECT FILE	72
SCHEDULE 4 – RESUMÉ	74
SCHEDULE 5 – DESCRIPTION OF TECHNICAL SPECIFICATIONS	75
1. BACKGROUND	75
2. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES	76
2.1 URBAN PLANNING	76
2.2 URBAN PLANNING INTENTIONS	76
2.3 ARCHITECTURAL COMPOSITION	76
2.4 LANDSCAPING STRATEGY AND GREEN SPACES	77
2.5 PUBLIC ART	77
2.6 ROAD NETWORK	77
2.7 MAINS, SEWERS AND RAINWATER PIPES	78
2.8 URBAN TECHNICAL NETWORKS (UTN)	78
2.9 PERMANENT STRUCTURES	78
3. TRANSPORT SYSTEM	79
3.1. SERVICE OFFERED	79
3.2. SIZING OF THE TRANSPORT SYSTEM	83



3.3. TRAMWAY SYSTEMS	84
3.4. TRANSPORT INFRASTRUCTURES.....	88
3.5. OPERATING SYSTEMS.....	99
4. PERFORMANCE AND SAFETY	103
4.1 GENERAL INFORMATION	103
4.2 FUNCTIONALITY, MAINTAINABILITY, AVAILABILITY AND SAFETY MEASURES (FMAS)	103
4.3 FIRE PROTECTION.....	104
4.4 BUILDING INFORMATION MODELING (BIM).....	104
SCHEDULE 6 – ENVELOPE IDENTIFICATION MODEL.....	105

Reference Tables - Charts

Figure 1 – Organizational chart of the BPRSTC.....	12
Figure 2 - Illustration of the Municipal Infrastructures and Transport System	15
Figure 3 – Reference route of the Quebec City tramway	16
Figure 4 – Anticipated tramway development.....	76
Figure 5 – Operating timetable for the line.....	79
Figure 6 – Anticipated location for temporary services	81
Figure 7 – Preliminary diagram of power distribution	85
Figure 8 – Typical cross-section of a classic tramway corridor and track.....	88
Figure 9 – Typical cross-section of undercut tramway corridor and track.....	88
Figure 10 – Location of stations.....	91

Reference Tables - Tables

Table 1 – Procurement Process timeline	11
Table 2 – Planned allocation of the main risks	18
Table 3 – Allocation of responsibilities and interfaces for the Municipal Infrastructures.....	20
Table 4 – Allocation of responsibilities and Transport System interfaces	21
Table 5 – Brief description of interfaces required with third parties	24
Table 6 – Requested format and number of copies of Responses.....	33
Table 7 - Evaluation criteria for the Request for Qualification and weighting	60



GLOSSARY

AMP	Authority responsible under the laws and regulations for issuing an authorization to contract to contractors and subcontractors of public bodies that are required to hold such an authorization pursuant to the laws and regulations, namely the <i>Autorité des marchés publics</i> and any successor, replacement or authorized assign thereof having regard to such role. (<i>AMP</i>)
AMP Authorization	Authorization to contract issued by the AMP pursuant to the <i>Act respecting contracting by public bodies</i> , CQLR, c. C-65.1, and particularly in accordance with its orders in council and implementing regulations and the <i>Integrity in Public Contracts Act</i> , S.Q., 2012, c. 25. (<i>Autorisation de l'AMP</i>)
Associate	A Person is another party's Associate when it has a relationship with that party (as that term is defined in section 5 of the <i>Securities Act</i> (CQLR c. V-1.1)). Moreover, a Person is another party's Associate when it is a subsidiary thereof within the meaning of section 9 of the <i>Securities Act</i> (CQLR, c. V-1.1). (<i>Personne liée</i>)
BPRSTC	The RSTC Project management office. (<i>BPRSTC</i>)
Building Information Modeling (BIM)	The method and tool used to support the modeling of infrastructure and buildings. (<i>BIM</i>)
Canadian Content	Requirement set forth in section 5 of the <i>Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec</i> (S.Q. 2019, c. 15). (<i>Contenu canadien</i>)
DB	Contract for the design and build of a project. (<i>CC</i>)
City	Quebec City. (<i>Ville</i>)
Closing Security Deposit	The financial security provided by the preferred Proponent to replace the Proposal Security Deposit in the form of one or more irrevocable and unconditional letters of credit from a Financial Institution, the whole in accordance with the requirements set forth in the Request for Proposals. (<i>Dépôt de garantie de clôture</i>)
CN	The Canadian National Railway Company. (<i>CN</i>)
Collaborators	The Key Individuals and any Person working on or associated with the Response, the whole in connection with Section 8.1 of this Request for Qualification. (<i>Collaborateurs</i>)
Consortium	A grouping of two or more Persons that is to be legally incorporated for the purposes of submitting a Response. (<i>Consortium</i>)
Contract	Contract to be signed by the City and the Private Partner that will be tasked with completing the Work and Maintenance on the RSTC Project – Tramway Component. (<i>Contrat</i>)
Day	A calendar day. (<i>Jour</i>)



DBF	Contract for the design, build and financing of a project. (<i>CCF</i>)
DBFM	Contract for the design, build, financing and maintenance of a project. (<i>CCFE</i>)
DBFOM	Contract for the design, build, financing, operation and maintenance of a project. (<i>CCFEE</i>)
Dollars or \$	Canadian dollars. (<i>Dollars ou \$</i>)
Final Completion	The full and final completion(s) of the Work set out in the Contract in accordance with the terms, conditions and requirements of the Contract, as confirmed by one or several attestations of final completion issued by the Independent Certifier. (<i>Réception définitive</i>)
Financial Institution	A bank listed in one of Schedules I, II or III to the <i>Bank Act</i> (Canada) (S.C. 1991, c. 46) or a Quebec financial services cooperative whose long-term unsecured debt is rated “A” or better by Standard & Poor’s or “A2” or better by Moody’s, and any other recognized Canadian financial institution deemed acceptable by the City, in its sole discretion, that is established pursuant to the laws of Canada and does business in Canada. The Request for Proposals and Contract will provide for the terms and conditions that apply in cases where the credit rating of a Financial Institution no longer satisfies the minimal requirements or, according to the City, poses fluctuation risks. (<i>Institution financière</i>)
Guarantees	The series of guarantees given in accordance with Sections 3.2 to 3.6., inclusively, of this Request for Qualification. (<i>Garanties</i>)
Guarantor	A Person holding a permit issued in accordance with the <i>Act respecting insurance</i> (CQLR, c. A-32) authorizing it to offer surety insurance, a trust company holding a permit issued pursuant to the <i>Act respecting trust companies and savings companies</i> (CQLR, c. S-29.01), a financial services cooperative subject to the <i>Act respecting financial services cooperatives</i> (CQLR, c. C-67.3), or a bank within the meaning of the <i>Bank Act</i> (S.C. 1991, c. 46). The Guarantor must under no circumstances be a restricted Person. (<i>Caution</i>)
Independent Certifier	The Person appointed as the Independent Certifier that is responsible, among other duties, for assessing the value of the work carried out or completion of the milestones and issuing attestations of Substantial Completion and Final Completion in the context of the Contract. (<i>Certificateur indépendant</i>)
Independent Safety Assessor	The independent entity with the requisite skills in the technical areas of the RSTC Project – Tramway Component whose role consists of assessing the Transport System’s safety. It is therefore an assessment of the Transport System in its environment, its operation both in the future and during the commissioning phases, as well as all of the maintenance and interfaces this will entail. (<i>Évaluateur indépendant de la sécurité</i>)



Ineligible Person	The persons identified in Section 8.2 of this Request for Qualification. (<i>Personne inadmissible</i>)
Information	Any information pertaining to the Respondent's Response, whether or not it is confidential and regardless of the format thereof, the whole in connection with Section 8.1 of this Request for Qualification. (<i>Information</i>)
Insurer	An insurance company that is legally authorized to carry on its activities and that holds the permits required to operate a business in Quebec, issued in accordance with the applicable laws and regulations. To be eligible, the insurance company must be able to provide the specific insurance required under the Contract and have a minimum credit rating of "A-" from A.M. Best Company or its substitute rating agency, or an equivalent rating from another rating agency, on the understanding that in the latter case the insurance company's eligibility must be confirmed in advance by the City. (<i>Assureur</i>)
Invited Qualified Respondent	A Respondent that qualifies pursuant to the Request for Qualification that will be invited to participate in the Request for Proposals once the Responses have been evaluated in accordance with Section 6 of this Request for Qualification. (<i>Candidat qualifié invité</i>)
Key Individual	An individual holding a key position on behalf of the Respondent and acting as one of the following: ▪ Project Manager; ▪ Quality Manager; ▪ Design Manager, Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Engineering; ▪ Design Manager, Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Architecture; ▪ Construction Manager, Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures; ▪ Tramway System Design, Manufacturing, Installation, Testing and Commissioning Manager; ▪ Maintenance Manager; ▪ Financial Manager. Key Individuals will be subject to an evaluation as specified in Schedule 2 to this Request for Qualification. The terms and conditions presented in Section 8.1 of this Request for Qualification govern the modification of a Respondent's composition, including these Key Individuals. The City reserves the right to add other Key Individuals in the Request for Proposals phase. (<i>Personne clé</i>)
Legal Review Committee	The committee set up by the City whose mandate consists, among other things, of examining various legal issues including, in accordance with Section 8.5 of this Request for Qualification, cases that are referred to it and that create, or are liable to create, a situation of apparent or real, current, anticipated or undue conflict of interest and to make a decision. (<i>Comité d'évaluation juridique</i>)



Maintenance	The routine maintenance services, repairs and rehabilitation of the Transport Infrastructures and Tramway Systems up to the end of the maintenance period, in accordance with the terms and conditions that will be set forth in the Contract. Maintenance will also include certain activities associated with the Operating Systems that will be specified in the Contract. (<i>Entretien</i>)
Maintenance Price	The lump-sum submitted by a Proponent for Maintenance. (<i>Prix de l'Entretien</i>)
Member	One or all Persons of a Consortium making up the Respondent. (<i>Membre</i>)
MERX	The official site for Canadian public tenders. (<i>MERX</i>)
MTQ	The Ministère des Transports du Québec, its representative or any other government department or body that fulfills functions similar to those performed by the said government department. (<i>MTQ</i>)
Municipal Infrastructures	Infrastructures that includes, without limitation, the following elements: (i) road networks, (ii) sidewalks, curbs and pedestrian zones, (iii) bicycle lanes and paths, (iv) public road improvements and lighting, (v) transfer hubs and drop-off areas for pedestrians, cyclists, buses and vehicles, (vi) delivery areas, (vii) green spaces and landscaping, (viii) water mains, sewers, rain water pipes and retention basins, (ix) urban technical networks (UTNs), (x) permanent structures, (xi) retaining walls, (xii) sound abatement walls, (xiii) urban furniture. (<i>Infrastructures municipales</i>)
Official Email Address	The email address of the City identified in Section 5.3 of this Request for Qualification. (<i>Courriel officiel</i>)
Operating Systems	All of the assets, network systems or equipment needed to operate the tramway line, including, without limitation, the following elements: (i) operation control centre (OCC) and local control centre (LCC), (ii) supervisory control and data acquisition (SCADA), (iii) networking, (iv) access control system, (v) public address system (sound), (vi) closed-circuit television (CCTV), (vii) intruder detection system, (viii) time distribution system, (ix) telephone and interphone systems, (x) wifi, (xi) operations control & real-time passenger information system (OCPIS), (xii) ticketing system, (xiii) radio communications system, and (xiv) road traffic management system. (<i>Systèmes d'exploitation</i>)
Operator	The RTC. (<i>Exploitant</i>)
Parent Company	A Person of which another Person is a direct or indirect subsidiary within the meaning of section 9 of the <i>Securities Act</i> (CQLR, c. V-1.1); the Parent Company named by each Member forming the Respondent must be acceptable to the City, in its sole discretion. (<i>Compagnie mère</i>)



Parent Company Guarantee	The guarantee given by the Parent Company of each of the Members in accordance with Section 3.6 of this Request for Qualification to solidarily secure all of the Proponent's obligations to the City. (<i>Garantie parentale</i>)
Participant	A Person who, on behalf of a Respondent, will be responsible for at least one of the following elements: ▪ 25% of the value of the design of the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Engineering; ▪ 40% of the value of the design of the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures – Architecture; ▪ 25% of the value of the construction work on the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures; ▪ 25% of the value of the Tramway Systems; and ▪ 25% of the value of the Maintenance. Any Person designated by a Respondent as a Participant because of the particular expertise the Person may bring to the Contract's completion is also deemed to be a Participant for the purposes of this Request for Qualification. (<i>Participant</i>)
Participation Commitment	The form signed by each Invited Qualified Respondent invited to participate in the Request for Proposals included in the Request for Proposals documentation. (<i>Engagement de participation</i>)
Person	A natural person, legal person, partnership (including a limited partnership), trust, fund, association, organization or any other group of persons, whether or not constituting a legal person, as well as a natural person or any other person acting as a trustee, liquidator, executor or legal representative. (<i>Personne</i>)
Preferred Proponent	At the outcome of the Request for Proposals, the Preferred Proponent that will be invited to sign the Contract. (<i>Soumissionnaire privilégié</i>)
Private Partner	The Preferred Proponent selected after the Request for Proposals that signed the Contract with the City to carry out the RSTC Project – Tramway Component. (<i>Partenaire privé</i>)
Process Auditor	The independent Person whose mandate is to observe the entire Procurement Process to account for its openness, fairness and transparency. (<i>Vérificateur du processus</i>)
Procurement Process	Steps that will lead to the signing of the Contract, including, in order, the Request for Qualification, the Request for Proposals (which will include the bilateral collaborative meetings) and the financial closing. The Procurement Process ends when the Contract is executed. (<i>Processus d'approvisionnement</i>)
Procurement Services	The City's Procurement Services. (<i>Service des approvisionnements</i>)
Proponent	An Invited Qualified Respondent that has signed the Participation Commitment and is authorized to participate in the Request for



Proposals process. (*Soumissionnaire*)

Proposal	The proposal submitted by a Proponent in response to the Request for Proposals that includes a technical component, a financial component and the required Guarantees. (<i>Proposition</i>)
Proposal Security Deposit	The financial security provided by the Proponent along with its Proposal in the form of one or more irrevocable and unconditional letters of credit from a Financial Institution, the whole in accordance with the requirements set forth in the Request for Proposals. (<i>Dépôt de garantie de proposition</i>)
Qualification Period	Time allowed to Respondents to file a duly completed Response. (<i>Délai de qualification</i>)
Qualified Respondent	A Respondent that qualifies following the evaluation of the Responses in accordance with Section 6 of this Request for Qualification. (<i>Candidat qualifié</i>)
RENA	The register of enterprises ineligible for public contracts created under the <i>Act respecting contracting by public bodies</i> (CQLR, c. C-65.1), which may be consulted online at https://amp.gouv.qc.ca/rena . (<i>RENA</i>)
Request for Proposals	The Request for Proposals pertaining to the RSTC Project – Tramway Component that will be given to the Qualified Respondents invited to participate therein. (<i>Appel de propositions</i>)
Request for Qualification	This Request for Qualification, including its schedules and, where applicable, addenda. (<i>Appel de qualification</i>)
Respondent	A Person or Consortium that obtains Request for Proposals documents through the SEAO or MERX (with a link to SEAO) and may choose to submit a Response to this Request for Qualifications. (<i>Candidat</i>)
Respondent's Representative	The natural Person designated by the Respondent to be its representative and to sign the documents required under this Request for Qualification on its behalf. (<i>Représentant du candidat</i>)
Response	All the information prepared and supplied by a Respondent in support of its Response under the present Request for Qualification together with all information deriving from verifications carried out by the City and clarifications obtained in the evaluation of this Respondent's Response. (<i>Candidature</i>)
Revenu Québec	Quebec's revenue agency. (<i>Revenu Québec</i>)
Rolling Stock	Tramsets, certain technical specifications of which are presented in Schedule 5 to this Request for Qualification and will be described in greater detail in the Request for Proposals. (<i>Matériel roulant</i>)
RSTC	The <i>Réseau structurant de transport en commun</i> (structuring public transit network) of the City. (<i>RSTC</i>)



RSTC Project	The City's <i>Réseau structurant de transport en commun</i> (structuring public transit network project), including: ▪ the tramway component; ▪ the trambus component; ▪ the dedicated infrastructure component. (<i>Projet RSTC</i>)
RSTC Project – Tramway Component	The tramway component of the RSTC Project includes the Work and Maintenance needed to establish the tramway line and its operation by the Operator. (<i>Projet RSTC – Volet tramway</i>)
RTC	The <i>Réseau de transport de la Capitale</i> (Quebec City's public transit agency). (<i>RTC</i>)
SEAO	The electronic tendering system approved by the Government of Quebec and the municipalities. (<i>SEAO</i>)
Selection Committee	The committee responsible for receiving the recommendations of each sub-committee, evaluating the Responses and making recommendations to the relevant authorities of the City regarding the selection of Invited Qualified Respondents. (<i>Comité de sélection</i>)
SQI	The Société québécoise des infrastructures. (<i>SQI</i>)
Submission Price	The sum of the Work Price and Maintenance Price. (<i>Prix de soumission</i>)
Substantial Completion	The substantial completion(s) of the Work targeted by the Contract in accordance with the terms, conditions and requirements of the Contract, as confirmed by one or several attestations of substantial completion issued by the Independent Certifier. (<i>Réception provisoire</i>)
Tramway Systems	The Rolling Stock and systems required for its operation, including, without limitation, the following elements: (i) rolling stock, (ii) system power supply and overhead contact system (OCS), (iii) traction power substations, (iv) electromagnetic compatibility, (v) tramway signalling system, (vi) road traffic signalling, (vii) reliability, availability, maintainability and safety (RAMS) management, and (viii) specialized maintenance and snow removal vehicles. (<i>Systèmes modaux</i>)
Transport Infrastructures	Infrastructures that includes, without limitation, the following elements: (i) tramway corridor and track, (ii) at ground level or underground stations, (iii) intermodal hubs and terminus, (iv) "park-and-ride" incentive parking facilities, (v) tunnel, (vi) maintenance and storage facility (MSF), with ancillary equipment and tools, and (vii) mechanical and operations rooms. (<i>Infrastructures de transport</i>)
Transport System	All of the Transport Infrastructures, Tramway Systems and Operating Systems needed to operate the RSTC's tramway line. (<i>Système de transport</i>)



Work	The design, build, manufacture, installation, testing, commissioning and financing of the Municipal Infrastructures, Transport Infrastructures, Tramway Systems and operating systems specifically used by the Private Partner for its RSTC Project – Tramway Component Maintenance needs until Final Completion. The work also includes the installation of certain equipment in the Rolling Stock. <i>(Travaux)</i>
Work Price	The lump-sum submitted by a Proponent for the Work. <i>(Prix des Travaux)</i>

1. INTRODUCTION

1.1. PURPOSE AND CONTENTS OF THE DOCUMENT

The City would like to begin the process of entering into a contract with a Private Partner for the RSTC Project – Tramway Component, namely the creation of a 22 km tramway line that includes the Municipal Infrastructures and Transport System needed to operate the Quebec City tramway.

The RSTC Project – Tramway Component is carried out on a DBFM basis.

The purpose of this Request for Qualification is to invite a maximum of three (3) Respondents qualified to participate in the Request for Proposals and to submit a Proposal for the completion of the RSTC Project – Tramway Component.

This Procurement Process does not constitute either a direct or indirect offer to enter into a contract and does not require the City to enter into such a contract with any particular party. The City may at any time terminate or modify the Procurement Process, in its sole discretion.

1.2. BRIEF PRESENTATION OF THE RSTC PROJECT

1.2.1. Overview of the RSTC Project

The RSTC Project is one of the priorities of the Quebec and Canadian governments regarding sustainable mobility: improving transport, reducing air pollution, reinforcing communities and growing the economy.

This new network will, depending on the sector, make optimal use of the transportation solutions that are most suited to the urban agglomeration's transportation needs. It consists of the following elements:

- (a) A 22 km tramway line that will connect Charlesbourg north to Sainte-Foy west, and will have one tunnel between the Jean-Paul-L'Allier garden and the Montcalm ward. The tramway will have thirty-five (35) stations;
- (b) Two trambus lines (double-articulated wheeled buses) with their own exclusive 15-km lane that will connect the D'Estimauville and Université Laval intermodal hubs, and the ExpoCité sector to the Saint-Roch intermodal hub. The trambus line will have twenty-one (21) stations;
- (c) The public transit infrastructure (ex.: new reserved lanes) consisting of an exclusive, priority-access, 16 km, open-air lane that may be used by the buses of the RTC;
- (d) Intermodal hubs at Sainte-Foy, Université Laval, Saint-Roch and D'Estimauville will facilitate direct access to or transfers between the network's various components, while offering users new services;
- (e) Two (2) mechanical links between Basse-Ville and Haute-Ville will be integrated into the RSTC Project in the Hôpital du Saint-Sacrement sector near Cégep Garneau;
- (f) Park-and-ride incentive parking facilities at Le Gendre, Bastien, Clemenceau and Henri-IV.

This Request for Qualification only covers the RSTC Project – Tramway Component, as described at greater length in Section 2 and Schedule 5 to this Request for Qualification.

The development of the trambus, dedicated infrastructures, the intermodal hub at Estimauville, the two mechanical links and the park-and-ride incentive parking facilities (not including the one at Le Gendre) will



be subject to separate design and construction contracts and carried out as separate conventional projects.

The costs associated with the design, build and financing of the RSTC Project will be financed by the City, the Government of Quebec and the Government of Canada. The costs associated with maintenance will be financed by the City and the RTC.

1.2.2. Orientations

The major orientations of the RSTC Project include:

- (a) Providing an attractive network that is safe, reliable, frequent, fast, fluid, comfortable and well integrated into its streetscape;
- (b) Fostering a harmonious coexistence between all road users;
- (c) Maintaining acceptable road conditions on major roadways.

More information is available on the RSTC Project's website: <https://www.reseaustructurant.info>

1.3. PROCUREMENT PROCESS

The City would like to enter into a contract with a Private Partner, by way of the Procurement Process, that will be able to meet its objectives and requirements, which more specifically include:

- (a) Meeting the RSTC Project – Tramway Component's overall timeline;
- (b) Performing quality Work and Maintenance at the best price;
- (c) Adopting an innovative approach;
- (d) Establishing a partnership that is supported by practices of openness and integrity throughout the performance of the Work and Maintenance.

1.4. OBJECTIVES OF THE REQUEST FOR QUALIFICATION

The objective of this Request for Qualification is to:

- (a) Present the RSTC Project – Tramway Component, the scope of the Work and Maintenance as well as the Procurement Process to the Respondents;
- (b) Invite the Persons likely to become Respondents to respond to the Request for Qualification targeting the execution of the Work and Maintenance;
- (c) Specify the information that must be presented in the Responses;
- (d) Define the eligibility requirements and evaluation criteria that the City will use to evaluate the Respondents;
- (e) Retain a maximum of three (3) Invited Qualified Respondents.

The Response guidelines, as well as the eligibility and evaluation criteria, are outlined in Sections 5 and 6, and Schedule 2 of this Request for Qualification.



1.5. PROCUREMENT PROCESS TIMELINE

Table 1 presents the Procurement Process timeline for the RSTC Project – Tramway Component. These dates are subject to change, at the City's discretion.

Table 1 – Procurement Process timeline

Stages	Target Dates
Launch of the Request for Qualification	February 28, 2020
Deadline for receipt of information requests	May 18, 2020
Deadline for submitting Responses	May 28, 2020, 2:00 p.m.
Notice to Invited Qualified Respondents and uninvited Respondents	June 2020
Launch of the Request for Proposals	Fall 2020
Environmental Order in Council	Winter 2021
Filing of Proposals	Summer 2021
Selection of the Preferred Proponents	Summer/Fall 2021
Execution of the Contract	Summer/Fall 2021
Anticipated date of tramway's commissioning	Fall 2026

1.6. GOVERNANCE OF THE RSTC PROJECT AND STAKEHOLDERS

This section presents the main organizations and Persons involved in the RSTC Project – Tramway Component's governance.

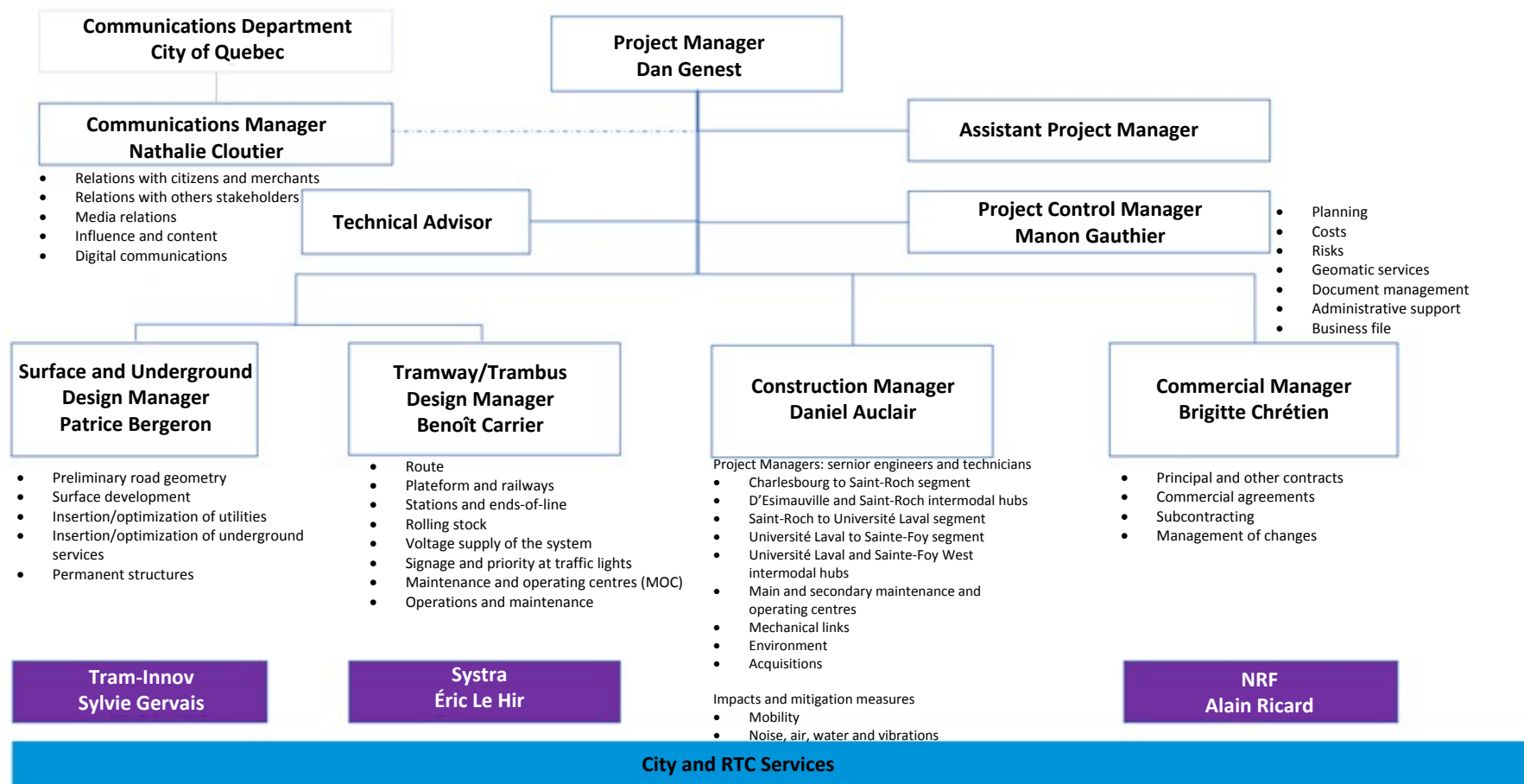
1.6.1. The City

The City is responsible for completing the RSTC Project and, as such, acts as project owner, as confirmed by the *Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* (SQ 2019, c. 15). To that end, it has created the BPRSTC, which sees to the orientation, management and piloting of the RSTC Project. Procurement Services will lend its support to the BPRSTC in the performance of its duties, the whole in accordance with the applicable regulations.

Among other things, the BPRSTC brings together all of the resources hired by the City and the RTC specifically for the RSTC Project, based on the various areas of expertise required by the RSTC Project. Figure 1 presents the organizational chart of the BPRSTC and identifies the key officials.



Figure 1 – Organizational chart of the BPRSTC





1.6.2. Expert Advisors

The expert advisors are the external firms mandated by the City to support the BPRSTC in their specific areas of expertise. These advisors include, more specifically, Systra Canada, Tram-Innov and Norton Rose Fulbright Canada.

1.6.3. RTC

The RTC is responsible for mass transit in the Greater Québec City Area and, as such, will operate the tramway upon its commercial commissioning.

1.6.4. Governments of Quebec and Canada

The governments of Quebec and Canada have undertaken to contribute to the RSTC Project's completion in accordance with the general framework and guiding principles agreed upon.

1.6.5. SQI

The SQI represents the Government of Quebec in the context of the RSTC Project. The City is supported by the SQI whose mission, pursuant to the *Public Infrastructure Act* (CQLR, c. I-8.3), is to support public bodies in managing their public infrastructure projects.

1.6.6. MTQ

The MTQ ensures access to sustainable mobility for both people and goods throughout the territory of Québec by means of an efficient and safe transportation system that contributes to the province's development.

1.6.7. Other Stakeholders

The other stakeholders of the RSTC Projects – Tramway Component more specifically include, in alphabetical order:

- (a) CN;
- (b) Communities (groups of citizens, residents, community or environmental organizations and business communities);
- (c) Urban technical network (UTN) providers (including Énergir, Hydro-Québec, Videotron, Bell and Telus);
- (d) Commercial partners that remain to be identified;
- (e) Université Laval.

1.7. PROCESS AUDITOR

Over the next few weeks, a Process Auditor will be tasked with observing the Procurement Process and the selection of the Qualified Respondents and Preferred Proponents until the Contract is signed. The Process Auditor's mandate will be to verify and give an opinion to the City, the Respondents and the Proponents that the Procurement Process is impartial, open, fair and transparent, and proceeds in accordance with the terms and conditions set out in the Request for Qualification and the Request for Proposals. The Process Auditor will therefore observe the conduct of the Procurement Process as a whole. To that end, the Process Auditor will be required to attend any workshop, meeting, visit or other session organized with the Proponents as part of the Procurement Process. At the end of each milestone of the Procurement Process, the Process Auditor will issue a report that will be made public.



1.8. INDEPENDENT CERTIFIER

The City will have to issue a call for tenders to retain the services of an Independent Certifier tasked, among other things, with assessing the value of the work carried out or the milestones completed, and issuing Substantial Completion and Final Completion attestations as part of the Contract. More details regarding the responsibilities and the scope of the Independent Certifier's role will be included in the Request for Proposals.

1.9. INDEPENDENT SAFETY ASSESSOR

The City will have to issue a call for tenders to retain the services of an Independent Safety Assessor to assess the safety of the Transport System in its environment, its operation both in the future and during the commissioning phases, as well as all of the maintenance and interfaces this will entail. More details regarding the responsibilities and the scope of the Independent Safety Assessor's role will be included in the Request for Proposals.



2. DESCRIPTION OF THE RSTC PROJECT – TRAMWAY COMPONENT

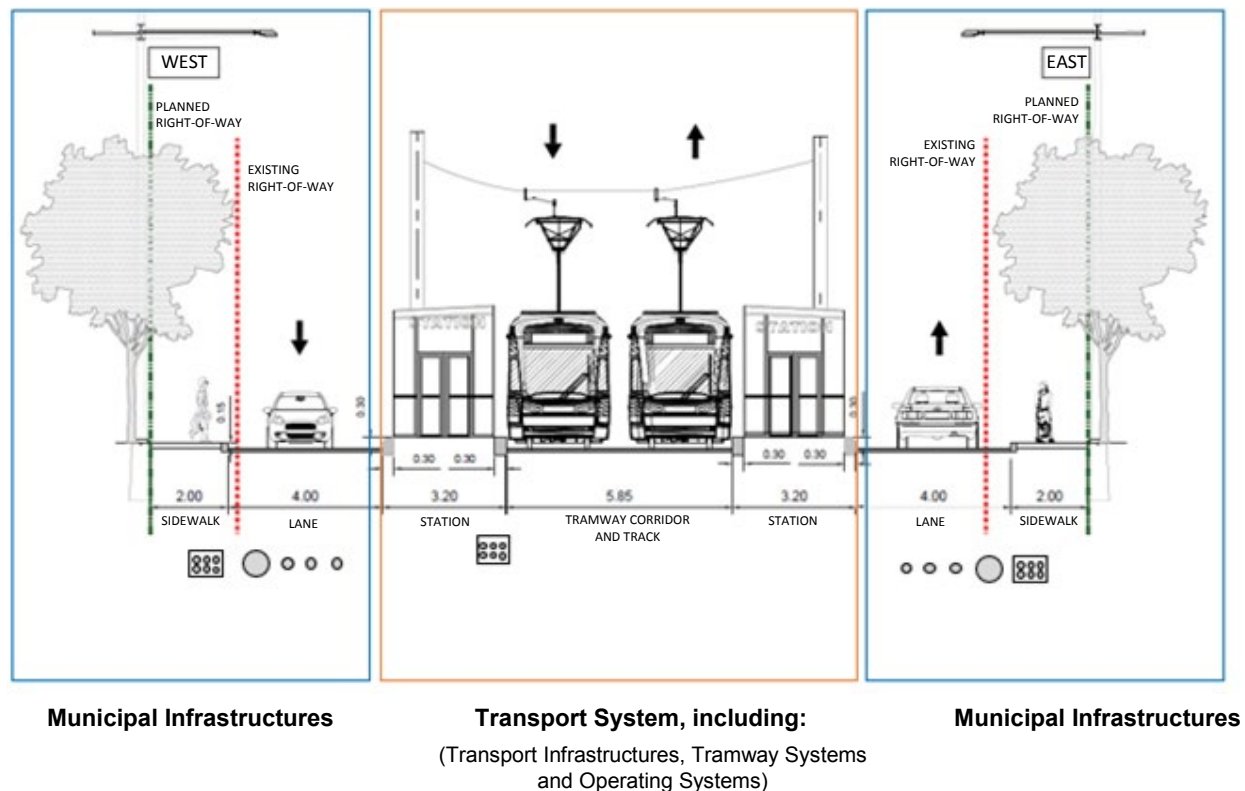
All the elements of the RSTC Project – Tramway Component can be broken down into two major categories, namely:

- (a) Municipal Infrastructures;
- (b) Transport System:
 - Transport Infrastructures;
 - Tramway Systems;
 - Operating Systems.

The purpose of this section is to give an overview of the elements of the RSTC Project – Tramway Component and what responsibilities the City intends to entrust to the Private Partner where the Contract is concerned.

Figure 2 illustrates, for information purposes, the elements of the Municipal Infrastructures and Transport System. A technical and functional description of the elements is presented in Schedule 5 to this Request for Qualification.

Figure 2 - Illustration of the Municipal Infrastructures and Transport System





Once completed, the 22-km tramway line will be the backbone of the City's structuring public transit network, and its reference line is presented in Figure 3. The projected location of the thirty-five (35) stations, the three (3) intermodal hubs, the two (2) terminuses, the tunnel, the two (2) maintenance and storage facilities and the six (6) permanent structures are represented. The surface route and its stations are determined by the City. However, the underground route and underground stations can be optimized by the Private Partner.

The RSTC Project – Tramway Component is founded on principles of mobility and sustainable development.

Figure 3 – Reference route of the Quebec City tramway



2.1. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES

It is crucial to the City that the Transport System be properly integrated into the existing streetscape. To do this, Municipal Infrastructures will need to be upgraded, which will require the road network and urban amenities to undergo reconfiguration work. To minimize service interruptions, the Private Partner must remove the public utilities underneath the tramway corridor and track. This work will require that certain water mains, sewers and urban technical network be displaced, upgraded, replaced or even reconfigured if necessary.

Construction of the Municipal Infrastructures will also require work to maintain traffic, temporary work and work to dismantle existing infrastructures.



The City intends to carry out a limited amount of preparatory work that will allow the Private Partner to accelerate and facilitate its work on the Municipal Infrastructure. The details of this work will be disclosed in connection with the Request for Proposals.

Discussions regarding agreements entered into with the owners of the urban technical networks are underway. It was moreover agreed that Hydro-Québec is responsible for integrating the requisite needs and data of all urban technical networks. The City has an excellent knowledge of the location of the mains, sewers and urban technical networks. The planned allocation of the associated risks, presented in Section 2.3 of this Request for Qualification, establishes that the City is ready to guarantee these locations.

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, it is anticipated that the Municipal Infrastructures will be designed and built by the Private Partner and maintained by the City. Details in this regard are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.

2.2. TRANSPORT SYSTEM

The City and the Operator would like to benefit from the industry's know-how and innovation to help them achieve their operating goals.

2.2.1. Transport Infrastructures

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, it is anticipated that, barring exception, the Transport Infrastructures will be designed, built and maintained by the Private Partner for a thirty (30) year period. Specific details are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.

The tramway line crosses historic neighborhoods, dynamic thoroughfares, residential areas, green corridors and entrance zones to the City gateway. The City will ask that the Transport Infrastructures' architectural signature, development and insertion be adapted so that they can be successfully integrated into the urban landscape.

Some sites, such as intermodal hubs, stations and terminuses, have been identified for their economic development potential along the tramway line. The City assesses these development opportunities while ensuring that their impact on the Private Partner's Work is minimize

2.2.2. Tramway Systems

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, it is anticipated that, barring exception, the Tramway Systems will be designed, built, manufactured, tested, commissioned and maintained over a thirty (30) year period by the Private Partner. Specific details are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.

2.2.3. Operating Systems

Generally speaking and subject to the details that will be presented in the Request for Proposals, the Operating Systems used for operating needs are under the City's responsibility and those that are used specifically by the Private Partner for its Maintenance needs are under its responsibility. The Private Partner is entrusted with installing the equipment on board the Rolling Stock. Specific details are found in Section 2.4 of this Request for Qualification.



2.3. PLANNED ALLOCATION OF THE MAIN RISKS

Table 2 presents a summary of the planned allocation of the main risks. This allocation of risks will be specified in the Request for Proposals.

Table 2 – Planned allocation of the main risks

Main risks	Allocation	
	Private Partner	City
Obtain permits and authorizations		
Certificate of authorization to complete the project (<i>certificat d'autorisation de réalisation</i> or CAR) issued by the government under the <i>Environment Quality Act</i> (CQLR, c. Q-2)		X
Certificate of authorization for construction (CAC) issued by the government in accordance with section 22 of the <i>Environment Quality Act</i> (CQLR, c. Q-2)	X	X
Road work authorizations and permits	X	
Certification of the Transport System's safety	X	X
Other required permits and authorizations	X	
Acquisition of land and surface rights		X
Obtaining additional or temporary servitudes	X	
Design and construction		
Detailed design – Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures	X	
Construction work of the Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures	X	
Construction work – geotechnical risks	X	X
Construction work – archeological risks		X
Construction work – UTN	X	X
Design, manufacture, installation, testing and commissioning of Tramway Systems	X	
Design, manufacture, installation, testing and commissioning of Operating Systems		X
Management of contaminated soils – undocumented and existing		X
Management of contaminated soils – documented or resulting from construction	X	
Financing		
Inflation throughout the term of the DBFM contract	X	
Fluctuating exchange rates throughout the term of the DBFM contract	X	
Fluctuating interest rates between filing of the proposal's financial component and the financial closing		X
Fluctuating interest rates after the financial closing	X	



To reduce the risks that the RSTC Project – Tramway Component poses to both the City and the Private Partner, the City specifies that:

- (a) It has already started to take steps and established a mechanism for liaising with the Government of Quebec to integrate certain certificates of authorization for construction (CAC) in the certificate of authorization to complete the project (CAR);
- (b) It will put in place a team from the BPRSTC that will be the Private Partner's sole contact for any application to obtain permits or support from the City's various departments, making it easier to obtain these permits. The Private Partner will be indemnified for any delays caused by the City;
- (c) In the Request for Proposals, it will formulate certain requirements designed to facilitate the management of interfaces between the Municipal Infrastructures and Transport System branches of the Private Partner at the time of acceptance and commissioning;
- (d) Planning of the acquisitions is underway. The *Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* (SQ 2019, c. 15) adopted in June 2019 facilitates the City's acquisition process. The objective is to complete most of the acquisitions by December 31, 2021;
- (e) Considerable effort is being deployed by the BPRSTC and its consultants to make progress in the preliminary design, which means that the Proponents will benefit from a considerable amount of information to prepare their Proposal. As regards this design, the tramway surface route is essentially fixed, with a particular focus on the tunnel. Generally speaking, the objective is to create an appropriate mix of "performance" and "prescriptive" elements in the technical requirements;
- (f) The plans to relocate UTN will be detailed. Hydro-Québec will play the key role of integrator. The City will guarantee the location of the UTN;
- (g) Several geotechnical studies have already been completed by the City or are underway. A "Geotechnical Baseline Report (GBR)" will be submitted to the Proponents at the beginning of the Request for Proposals, and it undertakes to guarantee the information contained therein. Should there be a discrepancy between the guaranteed information and actual soil conditions, the City will indemnify the Private Partner;
- (h) Archeological potential studies have already been completed by the City or are underway in those areas that are at greater risk. If archeological discoveries are made, it will indemnify the Private Partner;
- (i) Several soil characterization studies have already been completed by the City, and some decontamination work is underway. The data from these studies will be guaranteed and the Private Partner will be entitled to an indemnity in the event of a discrepancy;
- (j) A detailed traffic maintenance plan will be submitted to the Proponents. Planning for the measures has begun and work is underway along the route to allow priority vehicles to circulate when the time comes.

2.4. MANAGEMENT OF INTERFACES AND ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES

Sections 2.4.1 and 2.4.2 of this Request for Qualification set out the proposed allocation of responsibilities between the Private Partner and the City for Work and Maintenance. A description of the main interfaces to be managed by the Private Partner with third parties other than the City is also presented in Section 2.4.3 of this Request for Qualification. The allocation of responsibilities between the



Private Partner, the City, the Operator and other third parties will be specified in the Request for Proposals.

2.4.1. Allocation of responsibilities and management of interfaces for the Municipal Infrastructures

Table 3 – Allocation of responsibilities and interfaces for the Municipal Infrastructures

	Design		Construction		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
1. Municipal Infrastructures							
Generally speaking, the Municipal Infrastructures are designed and built by the Private Partner and maintained by the City.							
Road network	R		R			R	
Water mains and sewers	R		R			R	
Urban technical networks	R		R				Interfaces with the urban technical network suppliers (see Section 2.4.3)
Sidewalks and pedestrians' areas	R		R			R	
Bicycle lanes	R		R			R	
Connection areas and drop-off areas for pedestrians, cyclists, buses and vehicles (except those of the transfer hubs and terminuses)	R		R			R	
Landscaping	R		R			R	
Street lighting	R		R		R	R	When street lighting is incorporated in the overhead contact line poles, the Private Partner is responsible for Maintenance, unless the responsibility is attributed to the City.
Urban furniture	R		R			R	
Sound abatement walls	R		R			R	
Retaining walls	R		R			R	
Permanent structures of the MTQ and CN	R		R			R	Interfaces with the MTQ and CN (see Section 2.4.3)
Drouin bridge permanent structures	R		R			R	
Green spaces and landscaping	R		R			R	
Notes: (1) Private Partner (2) City and Operator				Legend: R: Responsible			



2.4.2. Allocation of responsibilities and support for the Transport System interfaces

Table 4 – Allocation of responsibilities and management of Transport System interfaces

	Design		Construction and manufacture		Integration		Testing and commissioning		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
2. Transport Systems											
Generally speaking, the Transport Infrastructures, the Tramway Systems and the Operating Systems used by the Private Partner for its Maintenance needs are designed, built, manufactured, installed, tested, commissioned and maintained by the Private Partner. Generally speaking, the Operating Systems used for operating needs are under the City’s responsibility. The City pilots the Transport System integration testing. For each phase of the RSTC Project – Tramway Component, the Private Partner contributes directly and closely to the integration of the Transport System, the handling of interfaces between the subsystems under its responsibilities and the subsystems under the City’s responsibility.											
2.1 Transport Infrastructures											
Generally speaking, the Transport Infrastructures are designed, built and maintained by the Private Partner.											
Tramway corridor and track	R		R		R		R		R		Interface with the City for snow removal and de-icing
Ground level stations	R		R		R		R		R		Interface with the City for snow removal and de-icing
Underground stations	R		R		R		R		R		
Intermodal hubs and terminuses (including transfer areas)	R		R		R		R		R		
Park-and-ride incentive parking facilities	R		R		R		R		R		
Underground structures (tunnels) and exits	R		R		R		R		R		
Maintenance and storage facility	R		R		R		R		R		
Technical and operating rooms	R		R		R		R		R		
Signage	R		R		R		R		R		



	Design		Construction and manufacture		Integration		Testing and commissioning		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
2.2 Tramway Systems											
Generally speaking, the Tramway Systems are designed, manufactured, installed, tested, commissioned and maintained by the Private Partner.											
Rolling Stock	R		R		R		R		R		Interface with the Operator for the Operating Systems that have on-board equipment in the Rolling Stock.
Overhead contact system and power supply	R		R		R		R		R		
Tramway signaling system	R		R		R		R		R		Interface with the City for the traffic management system and computer network.
Road traffic signalling	R		R		R		R		R	R	
Road traffic management system		R		R		R		R		R	
Special purpose maintenance and snow removal vehicles	R		R		R		R		R		
2.3 Operating systems											
Generally speaking, the Operating Systems used for operating needs are the City's responsibility and those that are used specifically by the Private Partner for by the Private Partner for its Maintenance needs are the Private Partner's responsibility. The Private Partner is responsible for installing the on-board equipment in the Rolling Stock.											
Systems <u>used by the Private Partner</u> for its Maintenance needs: - Computerized Maintenance Management System (CMMS) - Public address system (sound) - Telephone and Interphone system - Access control system - Closed-circuit television - Multi-service network - Intruder detection system	R		R		R		R		R		



	Design		Construction and manufacture		Integration		Testing and commissioning		Maintenance		Description of interfaces
	PP (1)	City (2)	PP	City	PP	City	PP	City	PP	City	Main subjects (non-exhaustive list)
Systems used by the City for operating needs: • Operation Control Centre • Operations Control & Real-Time Passenger Information system • Ticketing system • Public address system (sound) • Time distribution system • Telephone and Interphone system • Access control system • Closed-circuit television • Multi-service network • Intruder detection system • Radio system / WiFi		R		R		R		R		R	Software interface between the Operating Systems and the systems used by the Private Partner for its Maintenance needs.
Supervisory Control And Data Acquisition		R		R		R		R		R	Interface with the Tramway Systems.
Power supply supervision and control system	R		R		R		R		R		Interface with the Tramway Systems.
On-board equipment in the Rolling Stock (OCPIS system, ticketing system, radio system, etc.)		R		R		R		R	R	R	The City will be responsible for acquiring the equipment. The Private Partner will be responsible for installations on board the tramsets. Responsibility for Maintenance will be shared.
Upgrade and renewal of the City's Operating Systems										R	The responsibility for upgrading and renewing the Operating Systems used by the Operator are the latter's responsibility. The Private Partner must collaborate to adapt the Transport System. Renewal of these Operating Systems will be carried out in keeping with the design process up until commissioning. The Request for Proposals will specify the City's expectations in that regard.



2.4.3. Interfaces with third parties other than the City and the Operator

A summary description of the interfaces required with third parties other than the City and the Operator is presented in Table 5 of this Request for Qualification.

The City would like to enter into an agreement with each of the stakeholders before the launch or during the Request for Proposals in order to facilitate management of the interfaces during the Work and Maintenance. It is understood that the Private Partner will be responsible for managing the interfaces with the stakeholders while receiving continued support from the City. The City insists on maintaining the already existing good relations with all stakeholders and on working in collaboration with them in order to facilitate completion of the Private Partner's Work and minimize the risks faced by the City and the Private Partner.

Table 5 – Brief description of interfaces required with third parties

Stakeholders	Brief description of interfaces required with third parties
CN	Two (2) permanent structures crossing the CN railroad. Responsibility for the design and construction of the extension of Mendel Street that will cross over the railroad will be entrusted to the Private Partner. CN will be responsible for designing and repairing the permanent structure that crosses 1st Avenue. The tramway corridor and track will pass under the CN's permanent structure. The Private Partner and CN will collaborate as of the detailed design phase of the Transport System and Municipal Infrastructures that cross the CN's railroad.
Urban technical network providers	The Private Partner will coordinate with the various providers throughout the detailed design and the construction. These providers will be responsible for installing and connecting their fibres and cables. Hydro-Québec will be responsible for integrating the design of these networks.
MTQ	Three (3) permanent structures belonging to the MTQ along the route. The permanent structure that crosses Autoroute Duplessis has already been rebuilt. The Private Partner will need to collaborate with the MTQ to make modifications to the permanent structure as of the detailed design phase. The MTQ will rebuild the permanent structure crossing Autoroute Henri-IV. The tramway will pass under the permanent structure crossing Autoroute de la Capitale. The Private Partner will need to collaborate with the MTQ to make modifications to the permanent structure as of the detailed design phase.
Commercial partners	The Private Partner will need to coordinate its activities with the owners of the intermodal hubs, where applicable, throughout the detailed design and construction phases.
Université Laval	The Private Partner will need to coordinate the Université Laval campus' activities throughout the detailed design and construction phases.



3. REMUNERATION AND GUARANTEES

3.1. PAYMENT OF CONTRACT PRICE

In consideration for the performance of all of the Private Partner's obligations in accordance with the terms and conditions of the Contract, the method of remuneration could include:

- (a) A mobilization payment;
- (b) Milestone payments. All milestone payments and mobilization payments must correspond to a maximum of 75% to 80% of the Work Price;
- (c) Payments following the Substantial Completion. It is anticipated that the Substantial Completion of the Municipal Infrastructures will be separated from the Substantial Completions of the Transport System. A progressive tramway commissioning strategy should also be taken into consideration;
- (d) The Final Completion payments;
- (e) The monthly payments made throughout the maintenance period to cover the balance on the Work Price;
- (f) The monthly payments made throughout the maintenance period to cover the Maintenance Price.

Some of these payments may be subject to deductions or not be made, either in whole or in part, if the Contract's requirements are not met.

Moreover, the City provides, among other things, for the imposition of liquidated damages payable for each Day of delay with respect to the anticipated Substantial Completion and Final Completion dates.

Finally, the City is considering a form of performance appraisal for the Work phase and the Maintenance phase.

3.2. CLOSING AND PROPOSAL SECURITY DEPOSITS

The City currently anticipates that the Proponents will be required to provide a Proposal Security Deposit in accordance with the terms and conditions set forth in the Participation Commitment. This Proposal Security Deposit must be valid the moment it is remitted up until the proposal validity period expires, which will be specified in the Request for Proposals. The Preferred Proponent will be required to provide a Closing Security Deposit in the days following the announcement of the Preferred Proponent. The Proposal Security Deposits submitted by a Proponent not selected in the context of the Request for Proposals will be returned to it in accordance with the terms and conditions set forth in the Participation Commitment.

The amounts of the Proposal Security Deposit and Closing Security Deposit mentioned above will be announced in the Request for Proposals document and will reflect standard industry practices.

3.3. PERFORMANCE SECURITY DURING THE WORK

An evaluation process is underway to confirm the nature and scope of the Guarantee program that will be required of the Private Partner. This Guarantee Program will be finalized and detailed in the Request for Proposals. For information purposes, the City is considering implementing the following Guarantees:



- (a) A Contract performance security in the form of an irrevocable and unconditional letter of credit from a Financial Institution for an amount equal to one hundred million dollars (\$100,000,000) or a bond for at least five hundred million dollars (\$500,000,000) or a combination of the two instruments. In the event of such a combination, the equivalency factors used will be five (5) for the irrevocable letter of credit and one (1) for the bond;
- (b) An advance payment guarantee covering one hundred percent (100%) of the Mobilization Payment amount. This guarantee will be progressively reduced in accordance with the terms and conditions that will be established in the Contract.

3.4. PERFORMANCE SECURITY DURING THE GUARANTEE PERIOD

The Private Partner will remain responsible for remedying defects on that portion of the Work not maintained by the Private Partner for a period of two (2) years following the Substantial Completion date for the said Work. The performance securities required will be specified in the Request for Proposals.

3.5. PERFORMANCE SECURITIES DURING THE MAINTENANCE PERIOD

The Private Partner will remain responsible for remedying defects on the Transport System throughout the Maintenance term.

For information purposes, the City currently anticipates that the following Guarantees will be required from the Private Partner during the Maintenance period, currently estimated at thirty (30) years: one or several irrevocable and unconditional letters of credit from a Financial Institution for an amount equal to 50% of the annual value of Maintenance payments or a performance security representing 150% of the said payments.

3.6. PARENT COMPANY GUARANTEE

The City will, where applicable, require Parent Company Guarantees in an amount representing 40% of the Submission Price of the Contract to solidarily secure all of the Private Partner's obligations to the City.

3.7. INSURANCE PROGRAM

The City currently evaluates the nature and scope of insurance requirements that will be required from the Proponents. The Respondent must, at the Request for Qualification stage, demonstrate that it has the ability to take out insurance coverage for a minimum value equal to eight hundred million dollars (\$800,000,000).



4. PROCUREMENT

4.1. PROCUREMENT PROCESS

The Procurement Process leading to the selection of the Preferred Proponent includes two main stages:

- (a) This Request for Qualification, issued on the SEAO, with a link from MERX, at the end of which the Respondents will be qualified and up to three (3) of them will be invited to participate in the Request for Proposals for the completion of the Work and Maintenance. The guidelines for the Respondents, as well as the eligibility requirements and evaluation criteria for the Respondents are described in Sections 5 and 6 as well as Schedule 2 of this Request for Qualification;
- (b) The public notice for the Request for Proposals will be published on the SEAO (with a link from MERX) with a link referring the Invited Qualified Respondents to the electronic document management system of the BPRSTC and that will culminate in the selection of a Preferred Proponent.

4.2. TERMS AND CONDITIONS

The terms and conditions described below have been provided for information purposes only and may be amended by the City in the Request for Proposals.

4.2.1. Consortium

Various experiences, expertise and capabilities will need to be pooled in order to perform the Work and Maintenance. The City is therefore open to receiving Responses from Consortia. In such a case, the Respondent must give a detailed description of the composition and functioning of its Consortium, together with the roles of its Members, Participants and Key Individuals, as provided in Schedule 2.1.

4.2.2. Participation Commitment

Signing the Participation Commitment form will be a mandatory prerequisite for obtaining the status of Proponent and authorization to submit a Proposal as part of the Request for Proposals process. The Participation Commitment will, in particular, specify the obligations of the Proponents concerning confidentiality, intellectual property and Guarantees, as well as the terms and conditions for the compensation to be paid to Proponents who are not selected and who submitted a compliant Proposal.

If, when the Request for Proposals is issued, one of the three Invited Qualified Respondents withdraws from the Procurement Process or is disqualified due, for example, to a refusal to sign the required Participation Commitment, the City will then invite the Qualified Respondent having obtained the fourth highest final score to participate in the Request for Proposals. This new Invited Qualified Respondent will then also have to sign the Participation Commitment to be eligible to participate in the Request for Proposals.



4.2.3. Proposal

The Proposal will include in particular a technical component, a financial component and the required Guarantees of which the form will be specified in the Request for Proposals.

The Proposal shall present the main elements included in Work and Maintenance with a sufficient degree of detail for evaluation purposes. More specifically, the Proposal shall include, but not be limited to:

- (a) Preliminary plans and estimates and a report describing the concept and its characteristics, the materials and the planned construction and installation techniques for Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures. This report will also describe how the technical solution will meet the technical requirements;
- (b) Preliminary plans and estimates and a report describing the design, manufacturing, integration, testing, commissioning, the operational support and the Long-Term Maintenance of the Tramway Systems and certain elements of the Operating Systems covered by the Contract;
- (c) A report describing the management of the interfaces between the Work and Maintenance Services to be provided by the Private Partner, the City and the Operator;
- (d) A report describing the monitoring, quality control, logistical support and administrative management of all the Work and Maintenance;
- (e) A lump-sum offer in Dollars;
- (f) A confirmation of the capacity of the Proponent, of its Members and of its Participants, and of the Parent Company of each of its Members or Participants, to implement the Guarantees, surety bonds and insurance required upon execution of the Contract;
- (g) An update of the financial position of the Proponent, its Members and its Participants, and the Parent Company of each of its Members or Participants, particularly through their most recent financial statements;
- (h) A Proposal Security Deposit;
- (i) The demonstration that the Proposal meets all the requirements of the Request for Proposals.

4.2.4. Contract

A draft Contract will be included in the Request for Proposals.

Invited Qualified Respondents will have the opportunity to submit questions, comments and suggestions for changes to the Contract. In light of these comments and suggestions, a revised version of the draft Contract may be issued. The City reserves the right to accept or refuse, in its sole discretion, any suggestion for a change to the draft Contract.

The revised Contract shall be used by the Proponents for purposes of preparing their Proposals.

4.2.5. Closing phase

Between the announcement of the Preferred Proponent and the financial closing, the Procurement Process shall include a closing phase to agree on the adjustments required for the final version of the Contract based on the Proposal of the Preferred Proponent.



4.2.6. Financial compensation

Steps are currently being taken with the relevant authorities to authorize payment of financial compensation to the Non-selected Proponents whose proposal is deemed compliant with the terms and conditions of the Request for Proposals. This financial compensation will be used, in particular, to cover a portion of the costs and expenses incurred in connection with the Procurement Process.

The amount of this compensation will be established in accordance with market practices and will be communicated by addenda, conditional upon the approval of the relevant authorities.

This financial compensation will be paid subject to compliance with the conditions related to the payment thereof as described in the Participation Commitment and in consideration of the Proponent assigning, for the benefit of the City, all concepts, ideas and property presented, carried out or incorporated in one way or another to the Proponent's Proposal, which were designed and developed for purposes of the RSTC Project – Tramway Component and which belong to the Proponent, to its Members or Participants.

4.3. TRANSPARENCY OF THE PROCUREMENT PROCESS

This Request for Qualification concerning the RSTC Project – Tramway Component was published through the SEAO, with cross-reference from MERX.

At the end of the Request for Qualification process, the report by the Process Auditor relating to the Request for Qualification will be published on the RSTC Project – Tramway Component website.



5. INSTRUCTIONS TO RESPONDENTS

5.1. OBTAINING DOCUMENTS RELATED TO THE REQUEST FOR QUALIFICATION

Respondents must obtain all documents related to the Request for Qualification on the SEAO website (www.seao.ca) or at 1 866 669-7326. A public notice is also published on MERX (www.merx.com) referring interested parties to the SEAO website. The obtaining of documents is subject to the pricing of these organizations, based on their respective terms and conditions. A Respondent who obtains documents related to the Request for Qualification other than through the SEAO, assumes full responsibility to obtain the relevant and complete information related to the Request for Qualification.

It should be noted that the Request for Qualification documents may not be used for purposes other than the preparation of the Responses.

The City reserves the right to make changes or modifications to the Request for Qualification by addenda prior to the filing deadline for Responses as set out in Section 5.2 in this Request for Qualification, including, if applicable, a change in the filing deadline.

Any addendum becomes an integral part of this Request for Qualification of which it completes, amends or replaces the provisions, as the case may be. Any addendum shall be sent electronically by the SEAO to all the firms that ordered documents.

5.2. DEADLINE AND PLACE FOR FILING A RESPONSE

The Response shall be filed with the Procurement Service at 50 rue Marie-de-l'Incarnation, 2nd floor, Quebec City, Quebec G1N 3E7 prior to the filing deadline for Responses indicated in Section 5.

It is incumbent on Respondents to make sure that their Responses are delivered on time to the specific location for the filing of Responses. All Responses received after the deadline (date and time) shall be returned unopened to their sender. No Responses may be sent by fax, electronic messaging or any other similar method of transmission.

The Response is presented in an envelope, a package or a sealed box, identified on behalf of the Respondent, marked as **STRICTLY CONFIDENTIAL**, the file number, name and return address in the upper lefthand part (including the name of the Respondent's Representative), as well as all the required information on the envelope identification model provided in Schedule 6 of this Request for Qualification.

The Respondent is responsible for requesting a signed receipt that confirms the filing date and time of his Response.

RESPONSE FILING DEADLINE

May 28, 2020, 2:00 p.m., Quebec City time



The City reserves the right to extend the deadline for filing Responses by addenda, at its sole discretion, and no later than five (5) business days prior to the deadline for filing Responses.

The City shall not be liable for delays due to the means used by Respondents to send their Response.

The Response is valid and irrevocable for a period of one hundred and eighty (180) days following the deadline for filing Responses.

Respondents will make no claim for the costs incurred to prepare and present their Response, nor to obtain information, or for a visit of the premises, if applicable.

5.3. COMMUNICATION WITH THE CITY

For purposes of ensuring a consistent interpretation of the Request for Qualification documents and facilitating the exchange of information, any communication with the City must be made using the following email address, specifying "TRAMWAY" in the subject of the message:

Official Email Address:	Subject:
approtramway@ville.quebec.qc.ca	TRAMWAY - (specify the subject of the request)

This Official Email Address is the only way for Respondents to communicate with the City regarding the Request for Qualification. Any information provided by a Party other than through this address does not bind the City and the Respondent must not rely on such information. Any communication with any Party not authorized by the City may result in the rejection of the Response.

5.4. DOCUMENT REVIEW

The Respondent must ensure that it has obtained all the documents for this Request for Qualification including the schedules listed in the table of contents as well as the addendas. Unless otherwise notified in writing to the Official Email Address five (5) business days prior to the deadline for filing Responses, it shall be presumed that all the documents reached the Respondent.

The Respondent shall attentively review the documents of this Request for Qualification and the Respondent is responsible for inquiring about the subject and requirements of this Request for Qualification.

If the Respondent considers that there are ambiguities, oversights, contradictions in the documents or if the Respondent has doubts regarding their meaning, it shall notify the City thereof using the Official Email Address. As indicated in the commitment form presented in Schedule 1.1 of this Request for Qualification, the Respondent, by filing its Response, acknowledges having read the documents and agrees to all the terms and conditions therein.



5.5. REQUESTS FOR INFORMATION

All information requests or questions concerning this Request for Qualification shall be submitted to the representative of the City by Official Email as of the launch date of the Request for Qualification. The deadline for sending information requests is indicated in Table 1 of Section 1 of this Request for Qualification.

All requests for information must be submitted in accordance with the template set out in Schedule 1.5 of this Request for Qualification. Respondents shall complete and send a form for each request. The requests, whether they are confidential or not, shall be sequentially numbered by the Respondent.

If the “confidential request” box is checked off by a Respondent submitting a request for information, the City will analyze the validity of the requested confidentiality and will reply only to the Respondent issuing this request if the requested confidentiality is justified. If the confidentiality request is deemed unsubstantiated, the City will inform the Respondent thereof. The Respondent may then resend the request for information on a non-confidential basis.

Any information request will be dealt with at the sole discretion of the City. The City reserves the right not to respond to any request for information and shall notify the concerned Respondent thereof.

If a question or a response results in a change to this Request for Qualification, this change will be made through the issuance of an addendum published on the SEAO. The addendum shall state the relevant issue without disclosing the identity of the Respondent who formulated the question and the response provided by the City. Any addenda shall complete or replace the information and the requirements contained in this Request for Qualification. Only the information provided by addenda shall change the requirements of this Request for Qualification.

5.6. DRAFTING OF A RESPONSE AND RULES OF PRESENTATION

The rules for the presentation of Responses, which are also requirements for compliance, are as follows:

- (a) Responses and any related documents must be in French, except financial statements, annual reports and credit rating reports, as described in criterion 5 in Schedule 2 of this Request for Qualification, and certified excerpts of resolutions or other documents authorizing the signing of the Response and the Participation Commitment forms, which may be in English or French;
- (b) Responses must follow the presentation structure specified in Section 5.7 of this Request for Qualification;
- (c) The maximum number of pages stated in Section 5.7 of this Request for Qualification must be observed. Any pages in excess of the maximum number of pages set out will be removed from the Response. It is understood that a double-sided sheet constitutes two (2) pages;
- (d) The Response must be provided on 8½” x 11” paper or the international system equivalent (A4) with the exception of the organizational chart required in Schedule 2.1 of this Request for Qualification, which may be presented on 11” x 17” paper or the equivalent in the international system (A3);
- (e) The font used must be Arial 11 points, single-spaced, with the exception of:
 - Text within organizational charts, of which the font may be minimum 9 points;



- Titles and subtitles appearing in the body of the Response, of which the font may be minimum 12 points.
- (f) The Response may be neither conditional nor restrictive;
- (g) A Respondent may submit only one Response;
- (h) Deletions or corrections made to the documents to be completed should be initialed by the Respondent's Representative;
- (i) No indication in any form whatsoever regarding the Submission Price that the Respondent could have estimated should appear in the Respondent's documents.

The Selection Committee and the evaluation sub-committees are responsible for analyzing and evaluating the Responses. The evaluation sub-committees review the Responses based on the criteria and weighting defined in Schedule 2 of this Request for Qualification and make recommendations to the City's Selection Committee regarding Respondents' qualification. It is therefore essential that Respondents provide clear and thorough answers to the set criteria and indicate, for each criterion, why they are qualified to perform the Work and Maintenance.

5.7. RESPONSE FORMAT

The Respondent shall submit copies of its Response, in paper and electronic version (on a USB key), using the requested format and the quantities indicated in Table 6 below. If the storage capacity of a single USB key is insufficient, the Respondent may use as many USB keys as is necessary, by numbering them.

Table 6 – Requested format and number of copies of Responses

Envelope (or packet)	Contents	Number of copies	
		Paper version	On USB key
Original	In a sealed package marked "Original ": the complete original version of the Response, including the contents of envelopes 1 to 7.	1	1
1	In a sealed package marked "Envelope 1": the parts of the Response meeting eligibility requirements set out in Section 6.4.	4	1
2	In a sealed package marked "Envelope 2": the parts of the Response meeting compliance requirements set out in Section 6.5 and in Schedule 1 (forms, letters).	4	1
3	In a sealed package marked "Envelope 3": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 1 presented in Schedule 2.1 (Composition of Respondent). (a) Presentation text of the Respondent's composition of a maximum of twelve (12) pages; (b) Organizational chart presented on a maximum of one 11" x 17" page or A3;	7	1



Envelope (or packet)	Contents	Number of copies	
		Paper version	On USB key
	(c) Project Manager's resumé (maximum three (3) pages); (d) Quality Manager's resumé (maximum three (3) pages); (e) A maximum of ten (10) project files. Each project file cannot exceed five (5) pages, excluding attachments.		
4	In a sealed package marked "Envelope 4": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 2 presented in Schedule 2.2 (Design and construction competencies in Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures). (a) Text on the design and build teams (maximum twelve (12) pages). (b) Resumé for the Design Manager – Engineering of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures (maximum three (3) pages). (c) Resumé for the Design Manager – Architecture of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures (maximum three (3) pages). (d) Resumé for the Construction Manager of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures (maximum three (3) pages). (e) A maximum of eight (8) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.	7	1
5	In a sealed package marked "Envelope 5": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 3 presented in Schedule 2.3 (competencies in design, manufacture, installation, testing and Tramway Systems and Operating Systems). (a) Text on the design, manufacturing, installation, testing and operation team of the Tramway Systems and Operating Systems (maximum twelve (12) pages). (b) Resumé for the Design, Manufacturing, Installation, Testing and Operation Manager of Tramway Systems (maximum three (3) pages). (c) A maximum of five (5) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.	7	1
6	In a sealed package marked "Envelope 6": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 4 presented in Schedule 2.4 (Maintenance competencies). (a) Text on the Maintenance team (maximum	7	1



Envelope (or packet)	Contents	Number of copies	
		Paper version	On USB key
	twelve (12) pages). (b) Maintenance Manager's resumé (maximum three (3) pages). (c) A maximum of five (5) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.		
7	In a sealed package marked "Envelope 7": the parts of the Response meeting the requirements of evaluation criterion No. 5 presented in Schedule 2.5 (Financial Capacity and financing competencies). (a) The annual audited financial statements of each Member and Participant for the last three (3) years; ¹ (b) The annual reports of each Member and Participant for the last three (3) years; (c) Confirmation of absence of any undisclosed significant financial obligation for each Member and Participant; (d) Confirmation of absence of any undisclosed significant negative change for each Member and Participant; (e) Credit rating reports; (f) Confirmation of the estimated level of the equity stake; (g) Description of cash, short-term investments, credit margins or other available cash for each Member and Participant; (h) The letter requested in Schedule 1.3; (i) The letter requested in Schedule 1.4; (j) Text on the project financing experience (maximum five (5) pages); (k) Financial Manager's resumé (maximum three (3) pages); (l) A maximum of three (3) project files. Each project file may not exceed five (5) pages, excluding attachments.	7	1

5.8. PARTICIPATION COMMITMENT FORM

With the filing of its Response, the Respondent must provide the Participation Commitment Form set out in Schedule 1.1 of this Request for Qualification, duly signed by the Respondent's Representative, each of its Members, Participants as well as Key Individuals.

¹ The financial statements of a private company do not have to be on a USB key or in the "original" envelope. The paper copies included in envelope 7 will be returned to the private companies.



5.9. LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM

With the filing of its Response, the Respondent must provide the lobbying activities declaration form presented in Schedule 1.2 of this Request for Qualification, duly signed by the Respondent's Representative, if applicable, by each of its Members and its Participants.

5.10. WITHDRAWAL OR CHANGE OF A RESPONSE

The Respondent may withdraw its Response by written notice delivered by Official Email Address at any time.

The Respondent may modify its Response by withdrawing it before the deadline for filing Responses, without waiving his right to present a new response within the prescribed deadline.

5.11. CONFLICTS OF INTEREST REQUEST

A Respondent may ask the Legal Review Committee to rule on a case that creates or that is likely to create a real or apparent, existing or apprehended situation of conflict of interest or an undue advantage. This request may be submitted on the basis of preliminary information. The Legal Review Committee will analyze any such request, the whole in accordance with Section 8.5 of this Request for Qualification.

A request may be submitted to the Official Email and must contain:

- (a) The names and information required to communicate with the Respondent and the Person for whom the advance ruling is requested;
- (b) The description of the relationship that raises the possibility or appearance of a conflict of interest or undue advantage;
- (c) A description of the measures already adopted or of those proposed to eliminate the conflict of interest or undue advantage;
- (d) Copies of any relevant information.

Any request for a decision will be treated confidentially. If a Respondent, one of its Members, Participants, Key Individuals, or an advisor of a Respondent is considered an Ineligible Person, its name could be added to Section 8.2 by an addendum to this Request for Qualification or entered as such in the Request for Proposals documents.

The City may also petition the Legal Review Committee for a ruling if it suspects or believes that a Person should be declared ineligible. In this case, the required information is submitted to the Legal Review Committee and the Relevant Person is informed so it may directly formulate its comments to the Legal Review Committee.



6. EVALUATION OF RESPONSES

The Responses must be presented according to the instructions indicated in Section 5 and in Schedule 2 of this Request for Qualification and the expected format and number of copies indicated in Table 6 of Section 5.7 of this Request for Qualification.

6.1. EVALUATION PROCESS FOR RESPONSES

The evaluation of the Responses will take into account the following elements:

- (a) Responses received by the City in connection with this Request for Qualification;
- (b) Information, specifications or confirmations obtained in writing in connection with the requests for clarification issued by the City;
- (c) All information obtained from research by the City or its advisors, including Respondent reference checks or any other verification in connection with the Responses received.

The City will evaluate only the above-mentioned documents. The City will not evaluate information such as references to website addresses that contain additional information or technical manuals or brochures that have not been submitted with the Response.

The evaluation of the Responses includes three steps: compliance with the eligibility requirements (Section 6.4 of this Request for Qualification), fulfillment of compliance requirements (Section 6.5 of this Request for Qualification) and evaluation of the technical capabilities and evaluation of financial position (Section 6.6 of this Request for Qualification).

Respondents are encouraged to provide written comments regarding the RSTC Project – Tramway Component, particularly with respect to alternatives in terms of design and construction requirements, payment mechanisms and conditions, Guarantees, etc. These comments must be recorded in a separate section of the Response and clearly identified for this purpose. Although these comments or remarks can be taken into account by the City for the drafting of the Request for Proposals or other contractual documents, they will not be considered for the evaluation of the Responses.

6.2. OWNERSHIP OF DOCUMENTS

Any Response presented and all documents prepared by a Respondent for purposes of the Response are the property of the City and will not be returned to the Respondent. However, this provision does not apply to documents withdrawn by the Respondent prior to the filing deadline for Responses. All documents related to the Responses are subject to the City's current archive retention schedule, with the exception of the financial reports of the private firms that will be systematically returned to the Respondents at the end of the Request for Qualification process.

6.3. SELECTION COMMITTEE

Responses will be analyzed and evaluated by a Selection Committee. The Selection Committee will be accompanied by evaluation sub-committees.

The Selection Committee will be comprised of three (3) members appointed by the City. A secretary will be tasked with coordinating the activities.

The Selection Committee and the sub-committees will study the Responses on the basis of the requirements and documents specified in the Request for Qualification. The services of experts in



relevant fields may be retained to support the work of these committees, if necessary.

The role of the Selection Committee's secretary is to coordinate activities. The secretary does not evaluate offers. Its main duties are to prepare and lead the work of the Selection Committee, compile results and report to the authorities concerned.

The members of the committees must act fairly and impartially. They must have no significant relationship with a Respondent, a Member, a Participant or a Key Individual who has filed a Response and may not, in accordance with the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19), be an elected officer of the City. They must declare to the Legal Review Committee any significant relationship and any situation presenting a potential significant relationship. In such a case, the Legal Review Committee evaluates the situation and may or may not decide to retain the person concerned in his or her functions with respect to this Request for Qualification. At all times, the City preserves the confidentiality of the identity of the members of any committee. The content of the deliberations and the documents emanating therefrom must remain confidential unless a court decides otherwise.

6.4. ELIGIBILITY REQUIREMENTS

Any Response that fails to meet the eligibility requirements set out below will be deemed ineligible and will be automatically rejected. A Respondent must:

- (a) Submit its Response at the place indicated and within the time period indicated in this Request for Qualification;
- (b) Confirm that neither the Respondent, nor any of its Members or its Participants, at the deadline for filing Responses, are included in the RENA, unless the Respondent can demonstrate the following, with respect to the person listed in the RENA, to the satisfaction of the City:
 - (i) Its listing in the RENA stems from a reason other than the AMP's refusal to grant it or renew the authorization to enter into contracts or if the AMP revoked its authorization to enter into contracts, its period of eligibility for public contracts will be terminated when the technical proposals are received, as specified in Table 1 of this Request for Qualification; or
 - (ii) Its listing in the RENA stems from the AMP's refusal to grant it or renew the authorization to enter into contracts or if the AMP revoked its authorization to enter into contracts, it will be in a position to obtain the said authorization to enter into contracts before the time prescribed for the receipt of the technical proposals, as specified in Table 1 of this Request for Qualification.

If any of the Respondent, its Members or Participants is listed in the RENA between the Response filing date and the announcement of the Invited Qualified Respondents, the Respondent must immediately notify the City thereof by sending a notice thereof to the Official Email Address as well as all necessary documentation to perform the required demonstration in accordance with what is described above.

- (c) Provide an attestation from Revenu Québec (confirming the delivery of the filings and reports required under Quebec tax laws and the absence of any past due accounts



thereunder) or, alternatively, an attestation that the Respondent has no establishment in Quebec.

It is important to note that when their Proposal is filed, the Proponents and their Members and Participants must have first obtained an authorization to contract from the AMP². Obtaining this authorization may result in delays, so it is strongly suggested that these steps be initiated as soon as possible. Such authorization is not necessary for the filing of the Response.

Also, upon submission of the Proposal, Proponents shall provide a licence in due form issued under the *Building Act* (CQLR c B-1.1). Some of the work required is subject to the *Building Act* (CQLR c B-1.1) and regulations thereunder such as construction work requiring a licence prior to execution. As a result, the Private Partner shall hold at least a general contractor's licence, subclass 1.3: Contractor – All buildings, issued by the Régie du bâtiment and any other subclass and general or specialized contractor's licence required by the Work that will be performed directly by the Private Partner or that will be subcontracted.³

6.5. COMPLIANCE REQUIREMENTS

The Responses must meet the compliance requirements set forth in Sections 5.6 to 5.9 and in Schedule 1 of this Request for Qualification. For a Response to be deemed compliant, all compliance conditions described below and in Schedule 1 must be satisfied:

- (a) The Respondent's Representative, and a representative of each of its Members and its Participants as well as Key Individuals must individually complete and sign the Participation Commitment Form set out in Schedule 1.1 of this Request for Qualification. This form must be drafted in French;
- (b) The Respondent's Representative, as well as a representative of its Members and of its Participants must individually complete and sign the Lobbying Activities Declaration Form set out in Schedule 1.2 of this Request for Qualification. This form must be drafted in French;
- (c) The Respondent must provide a certified true extract of a resolution or another document showing that the Respondent's Representative is authorized to sign the Response on behalf of the Respondent, its Members and its Participants;
- (d) The Respondent must provide proof of the ability to obtain the letter of confirmation from an insurance broker on the basis of the template provided in Schedule 1.3 of this Request for Qualification;
- (e) The Respondent must provide proof, by one or more Financial Institutions or by an insurer, of the ability to obtain the letters of credit or guarantees on the basis of the template provided in Schedule 1.4 of this Request for Qualification;
- (f) The Respondent must provide a copy of all the duly signed addenda, if any.

² The AMP provides Quebec and foreign enterprises with a guide to help them prepare their Application for Authorization by the AMP. This guide is available at the following link: <https://amp.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/guides/pap/Guide-accompagnement-Demande-autorisation-Papier-Janvier2019.pdf>

³ Following link provides more extensive information on the licences issued by the Régie du bâtiment: <https://rbq.gouv.qc.ca/>



That being said, a Response will not be automatically rejected if it contains an error or an omission, on the condition that the Respondent corrects it to the satisfaction of the City within a period determined by the City, which period will be at least two (2) business days following a written request from the City.

6.6. EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS

Responses deemed administratively eligible and compliant will be analyzed and evaluated using the evaluation criteria and the weighting set out in Schedule 2 of this Request for Qualification.

For the evaluation of its capabilities and competencies, each Respondent must present its qualifications, including the information requested in Schedule 2 of this Request for Qualification, which provides details on the evaluation criteria and presentation structure for Responses.

With regard to each evaluation criterion, a Response must specify the respective responsibility and role of each Respondent and its Members, Participants and Key Individuals, and must demonstrate the expertise, experience and capability of each, solidarily, to meet all the evaluation criteria.

For each criterion, each Respondent will receive a score between zero (0) and one hundred (100). The weighting assigned to each criterion is based on its relative importance. Each Respondent's total number of points shall be the sum of the weighted scores given for each evaluation criterion.

To qualify, the Respondent must obtain a final score of at least 70%.

Notwithstanding the Respondent's total score, failure to obtain 50% of available points under one of the criteria evaluated in Schedule 2 of this Request for Qualification will preclude the Respondent from being qualified.

The City, without being obliged to do so, may:

- (a) Ask a Respondent to provide it with any clarification to specify certain aspects of its Response;
- (b) Ask a Respondent to submit additional documentation clarifying or allowing certain aspects of its Response to be verified;
- (c) Request that a Respondent confirm the City's interpretation of one or more aspects of its Response.

Responses to such requests must be provided in writing within a period of time determined by the secretary of the Selection Committee that cannot be less than two (2) business days from the date such a written request is sent from the Official Email Address.

Responses provided could also be considered, at the City's sole discretion, as an integral part of the Response.

The City will not accept any clarification or further details that it has not requested.

6.7. CHOICE OF QUALIFIED RESPONDENTS

The points set out below provide an overview of the evaluation process for the Request for Qualification:

- (a) The final score is calculated using the following formula: $\sum [\text{Weighting of the evaluation criterion}] \times [\text{Respondent's Score for the given evaluation criterion}]$;



- (b) In the presentation of their experience in connection with similar projects, Respondents must ensure that the proportion of projects provided is adapted to the degree of responsibility and involvement of its Members, Participants and Key Individuals, and to the specific role assigned to each of them in this project. For example, experience in a project involving a single Member of the Respondent, whose role in the project was relatively minor, might not receive maximum score;
- (c) The Respondents that obtain a final score of at least 70% while respecting the requirement of reaching 50% for each of the criteria evaluated in Schedule 2 will be qualified;
- (d) The three Respondents that obtain the highest score will be invited to participate in the Request for Proposals. If the 3rd- and 4th-placed Qualified Respondents obtain the same total score, the selection will be based on criterion 1 of Schedule 2 of this Request for Qualification or, should the score remain equal, on the basis of criterion 3 or, lastly, should the score still remain equal, on the basis of criterion 4. The Response of the Respondent who is not qualified will be retained in case one of the Qualified Respondents withdraws at a later date;
- (e) The City reserves the right to accept none of the Responses received.

6.8. SENDING OF THE EVALUATION RESULTS TO RESPONDENTS

After the evaluation has been completed and the recommendations to the City's pertinent authorities are made and adopted, each Respondent will receive the following information in writing:

- (a) Confirmation that its Response has been deemed eligible and compliant (or not);
- (b) Its total score and the score for each evaluation criterion;
- (c) Confirmation that it is an Invited Qualified Respondent (or not).

Following the execution of the Participation Commitment by the three Invited Qualified Respondents. Respondents may ask for a report regarding its score by the person listed in the notice letter. This verbal report will explain the score obtained and, if necessary, state the reasons the Respondent was not chosen as one of the three highest-scoring Qualified Respondents. Respondents who were not deemed eligible or compliant will be provided with the reasons the Response was rejected will also be provided to the Respondent verbally.

The report will be limited to the results of the evaluation of the Response of the Respondent and will give no details on the content or results of the evaluation of the Responses of other Respondents. The confidentiality of the information pertaining to the other Respondents will be protected.



7. LEGAL FRAMEWORK

In carrying out the RSTC Project – Tramway Component, the Respondent, its Members, its Participants and the Key Individuals and, where applicable, all their subcontractors, agents or other representatives, must comply with (i) all applicable laws, and (ii) the directives, decisions, etc., of any governmental or judicial authority, or any authority recognized by agreement, as specified in more detail in the Contract.

Consequently, Respondents are invited to familiarize themselves with certain legislative documents that may apply to the RSTC Project – Tramway Component. Partial lists of relevant legislation in Quebec and Canada are set out in Sections 7.1 and 7.2 of this Request for Qualification.

7.1. RELEVANT PROVINCIAL LAWS (PARTIAL LIST)

- (a) *Act respecting the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, SQ 2019, c. 15;
- (b) *Cities and Towns Act*, CQLR c. 19;
- (c) *Charter of Ville de Québec, National Capital of Québec*, CQLR c. C-11.5;
- (d) *Act respecting public transit authorities*, CQLR, c. S-30.01;
- (e) *Charter of the French Language*, CQLR c. C-11;
- (f) *Anti-corruption Act*, CQLR L-6.1;
- (g) *Lobbying Transparency and Ethics Act*, CQLR c. T-11.011
- (h) *Building Act*, CQLR c. B-1.1;
- (i) *Engineers Act*, CQLR I-9;
- (j) *Expropriation Act*, CQLR E-24;
- (k) *Watercourses Act*, CQLR c. R-13;
- (l) *Act respecting the Ministère des Transports*, CQLR M-28;
- (m) *Transport Act*, CQLR c. T-12;
- (n) *Act respecting roads*, CQLR c. V-9;
- (o) *Municipal Powers Act*, CQLR c. C-47.1;
- (p) *Act respecting land use planning and development*, CQLR c. A-19.1;
- (q) *Environment Quality Act*, CQLR c. Q-2;
- (r) *Cultural Heritage Act*, CQLR c. P-9.002; and
- (s) *Act respecting occupational health and safety*, CQLR c. S-2.1.

7.2. RELEVANT FEDERAL LAWS (PARTIAL LIST)

- (a) *Lobbying Act*, R.S.C., c. 44 (4th Supp.);
- (b) *Fisheries Act*, R.S.C. (1985), c. F-14; and
- (c) *Navigation Protection Act*, R.S.C. (1985), c. N-22.



8. GENERAL CONDITIONS

8.1. CHANGES TO A RESPONDENT'S COMPOSITION

The Respondent may not add, remove or replace any Member, Participant or Key Individual of a Respondent, or make any changes to the participation of any Member, Participant or Key Individual of the Respondent's team after filing its Response, until the identification of the Qualified Respondents in the Request for Qualification.

If, for exceptional reasons after the selection of the Qualified Respondents invited to take part in the Request for Proposals and before the execution of the Participation Commitment, an Invited Qualified Respondent wishes to add, delete or replace a Member, Participant or Key Individual or make a change to any interest of such Member, Participant or Key Individual, the Invited Qualified Respondent must submit these changes to the City, explaining the nature and reasons for this change.

Any proposed change is subject to the review and approval of the City, at its sole discretion and in light of the conditions and requirements herein and the requirements of the Request for Proposals. In the event that such a change was made in violation of the provisions of this section, the Invited Qualified Respondent could be disqualified.

The Request for Proposals and the Contract will specify the procedure for adding, removing, replacing or changing the participation of a Member, Participant or Key Individual. In particular, it will be specified that after the Contract is signed, any replacement of a Member, Participant or Key Individual, not having been previously approved by the City, may lead to penalties, and may be interpreted as a failure to comply in certain cases.

Notwithstanding all the other provisions in this Request for Qualification, if, during the Procurement Process, a Member or a Participant of a Respondent, of a Qualified Respondent or of an Invited Qualified Respondent, is involved in a transaction or a corporate transaction involving a Member or a Participant of another Respondent, of a Qualified Respondent or of an Invited Qualified Respondent, including a combination, a merger or an acquisition, the announcement, conclusion or approval by the relevant authorities of this transaction or corporate transaction during the Procurement Process does not constitute in itself a change in the composition of a Respondent within the meaning of Section 8.1 of this Request for Qualification, nor a breach of any provision of this Request for Qualification, including Sections 8.7 and 8.11 of this Request for Qualification, on the condition that the Collaborators of each of the Members and Participants involved continue to act, in the respective teams of the Respondents concerned, as physically and functionally separate entities, in accordance with this Request for Qualification and in compliance with the requirements and obligations provided therein, including those concerning communication with the City, conflicts of interest, eligibility and compliance requirements, Canadian content and collusion.

In order for the City to achieve and to ensure the physical and functional separation required under the circumstances stated in the previous paragraph, a Respondent of which one of the Members or Participants is involved in a transaction or corporate transaction under the previous paragraph, and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators, must adopt and document on a timely basis the appropriate confinement measures under the circumstances, which should minimally provide the following:

- (a) The Respondent and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators undertake not to communicate, disclose, share or give access, directly or indirectly,



Information to any Individual that is not involved in the preparation or presentation of the same Response or that is involved in the preparation or presentation of another Response;

- (b) The Respondent and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators undertake to ensure the physical protection of any document containing or referring to the Information by taking appropriate measures in similar circumstances to protect the confidentiality of the Information and, in particular, ensure that it cannot be accessed by any Individual that is not involved in the preparation or presentation of the same Response or that is involved in the preparation or presentation of another Response. Among other things, these measures should cover physical or electronic access and protection of these documents, their printing and the related conservation and destruction measures;
- (c) The Respondent and its Members, Participants, Key Individuals and Collaborators undertake not to hold discussions in places where the protection of Information is not ensured (including, in particular, common areas, bathrooms or public locations such as elevators);
- (d) Each Key Individual and Collaborator of the Respondent shall attest with its signature that it has reviewed the confinement measures and that it undertakes to comply with them;
- (e) Rules related to confinement measures are subject to training and regular reminders among all Individuals concerned, including all Key Individuals and all Collaborators of the Respondent;
- (f) When activities related to the Respondent's Response occur in different locations, a sufficient number of responsible Individuals shall be assigned to ensure that the confinement measures are applied and fulfilled and measures are taken to document the introduction and implementation of the confinement measures and their documentation and that this documentation is stored safely;
- (g) Confinement measures are subject to periodic review to adapt them to any change in circumstances and ensure that they remain fully effective in all circumstances.

8.2. PERSONS INELIGIBLE TO ACT ON BEHALF OF A RESPONDENT

The City retained the services of advisors and experts to support it in the implementation of the RSTC Project – Tramway Component, thereby rendering them ineligible to act on behalf of a Respondent, a Member or a Participant.

These advisors and experts are:

- (a) Financial and risk management advisor: KPMG;
- (b) Technical services advisors: Systra Canada and Tram-Innov (a group of engineers and architects made up of WSP, CIMA +, Hatch, St-Gelais Montminy and Daoust Lestage);
- (c) Legal advisor: Norton Rose Fulbright Canada;
- (d) Insurance advisor: A call for tenders will be launched shortly;
- (e) Process Auditor: A call for tenders will be launched shortly.

A Respondent, one of the Members, Participants of Key Individuals of a Respondent or the Parent



Company of one of the Members of a Respondent cannot use the services of a Person listed above or an Associate of this Person in the performance of tasks or mandates in connection with the RSTC Project – Tramway Component.

The City may modify the list of Ineligible Persons during the Request for Qualification process.

An Associate of such an Ineligible Person could nevertheless be eligible to become a Member of a Respondent or an advisor of a Respondent after having obtained the City's written consent. To obtain such consent, the Respondent must submit an application to the City by the Official Email Address. Once the City has received the Respondent's duly completed application for consent, the City will decide, in its sole discretion, with the support of the Legal Review Committee (as need be), whether there exists a real, perceived or potential conflict of interest and whether it is possible to manage, mitigate or adequately reduce the effect of such conflict. The Respondent will be notified of the City's decision in a letter of consent indicating the nature of the consent and the management, mitigation and reduction measures required as a condition of the consent. If an Associate of the Ineligible Person is deemed to be in a conflict of interest which cannot be managed, mitigated or reduced adequately, the City will add the affiliate to the list of Ineligible Persons by means of an addendum to the Request for Qualification.

8.3. ACCESS TO INFORMATION

To the extent permitted by Quebec law on access to information, particularly the *Act respecting Access to documents held by public bodies and the Protection of personal information* (CQLR, c A 2.1), the City will ensure the confidentiality of the information submitted as confidential by the Respondents in their respective Responses.

All Respondents, including its Members and Participants, agree and accept that the information contained in their Response will be disclosed, as provided by the consent in the Participation Commitment Form in Schedule 1.1 of this Request for Qualification, to the City's agents, representatives or experts, and to the members of their respective personnel, who may be called upon to assist them in the Request for Qualification process. Moreover, the City may, without the consent of the Respondent, the Member, the Participant or the Key Individual, disclose, if applicable, any information contained in the Response that access to information legislation allows or requires to be disclosed to a third party, without consent from the Respondent or one of its Members or Participants.

Furthermore, nothing in the Request for Qualification may or should be interpreted as limiting in any way the ability of the City, its agents, representatives, agents, experts or any member of their respective personnel from disclosing any information contained in the Response if required to do so by a court or public authority having the authority and competence to so decide.

In addition, each Person who submits a Response agrees to the disclosure of the following items of information in the event that the City wishes to do so:

- (a) Its name, whether or not it is an Invited Qualified Respondent;
- (b) If applicable, the fact that it is an Invited Qualified Respondent.

The previous paragraph, with required adaptations, also applies to each Member, Participant and Key Individual of a Respondent.

8.4. COMMUNICATION

The Respondent, its Members, Participants or Key Individuals must not communicate with any



representative of the City, except through the Official Email Address, regarding this Request for Qualification.

If a Respondent, its Members, Participants or Key Individuals or Persons related to them violate such an obligation, the City can, at its sole discretion, disqualify the Respondent.

8.5. CONFLICT OF INTEREST MANAGEMENT

Respondents and their Members, Participants, Key Individuals and their respective staff members or representatives agree to avoid any situation that places their personal interest in conflict with the interest of the City.

Should such a situation arise, the Respondent must immediately notify the City by way of the Official Email Address and the City may indicate, in its sole discretion, how to remedy said conflict of interest, or disqualify the Respondent.

The City will appoint a Legal Review Committee whose mandate will include making recommendations regarding conflict of interest issues that may be raised in the Request for Qualification and the Request for Proposals. Any decision made by the City further to a recommendation from the Legal Review Committee, whether made in response to an application for an advance decision or at the request of the City at any stage of the Request for Qualification and the Request for Proposals, is enforceable, but subject, at the request of any Respondent interested in the matter, to an appeal to a conflict of interest arbitrator to be identified for this purpose.

The procedures to be followed for conflicts of interest requests are outlined in Section 5.11 of this Request for Qualification.

8.6. COMPLAINT HANDLING PROCESS

Any complaints filed against the City in the context of this Request for Qualification will be handled fairly. To that end, the City has established a procedure for receiving and examining the complaints pursuant to Section 573.3.1.3 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c.19).

This procedure, detailed in a document entitled *Processus de gestion des plaintes de la Ville de Québec dans le cadre d'un processus d'adjudication ou d'attribution d'un contrat visé – 2019* (Quebec City's complaint management process as part of a public call for tenders or awarding of a contract – 2019), is available on the City's website.

To be admissible, the complaint must be sent electronically to the responsible person identified in this process. In the case of a complaint that is subject to section 573.3.1.4 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19) because it involves an ongoing public call for tenders, the complaint must be filed in the form determined by the *Autorité des marchés publics* pursuant to section 45 of the *Act respecting the Autorité des marchés publics* (CQLR c A-33.2.1).

8.7. EXCLUSIVITY

The Members, Participants and Key Individuals of a Respondent, as well as any of their Associates, must act exclusively on behalf of a Respondent and, as a result, cannot form part of the team of another Respondent submitting a Response to the Request for Qualification.



8.8. CANADIAN CONTENT

Section 5 of *An Act respect the Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, SQ 2019, c 15 states the following:

"For the purposes of the Network project and despite any contrary provision, Ville de Québec must, in any contract for the acquisition of mass transit vehicles, impose on the supplier an obligation to contract 25 percent of the contract value in Canada. Ville de Québec may also include a provision requiring the supplier to have final assembly carried out in Canada.

For the purposes of this section, "mass transit vehicle", "contract value in Canada" and "final assembly" have the meanings assigned to them by Annex 19-4 of the Comprehensive Economic and Trade Agreement between Canada and the European Union and its Member States as it reads on 19 June 2019."

For that reason, The Request for Proposals documents shall include, in particular, 25% Canadian content requirement, including the final assembly of public transit vehicles acquired in connection with the Contract in Canada. In addition, the portion of the Contract related to the acquisition of the public transit vehicles shall be limited to Canadian and European suppliers under the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA).

The Request for Proposals documents will further specify the evaluation terms and conditions with respect to the Canadian content requirement.

8.9. LOBBYING AND POST-MANDATE OBLIGATIONS

Respondents and their Members, Participants and Key Individuals undertake to comply, and ensure that their respective staff members and representatives comply with the requirements regarding lobbying and post-mandate obligations set out in the *Lobbying Transparency and Ethics Act* (CQLR, c T-11.011), in the *Lobbying Act* (R.S.C. (1985), c 44 (4th Supp.)) as well as the implementing regulations of these acts and the City Contract Management By-law adopted under section 573.3.1.2 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19).

No member of the Quebec National Assembly, the City's Executive Committee, the City's Council or the Agglomeration Council is eligible for any share arising out of the Request for Qualification, the Request for Proposals or the Contract to be entered into, nor to any advantage attached thereto.

If a Respondent, one of its Members or Participants and their respective staff members or even one of their Key Individuals breaches the obligations regarding lobbying or post-mandate obligations for the purposes of the Request for Qualification or the Request for Proposals, the City may, at its sole discretion, disqualify the Respondent.

8.10. DISCLOSURE AND PUBLIC COMMENTS

It is forbidden for a Respondent, Member, Participant or Key Individual of a Respondent, to comment publicly, answer questions at a public forum, or take part in any promotional or advertising activities that mention the interest or participation of the Respondent in the Procurement Process, without the prior written consent of the City.



8.11. COLLUSION

Respondents must present their Responses without there having been any concerted action, discussion or comparison of information or agreement with any other Respondent, or any other staff member, representative or Member or Participant of a Respondent or with an Associate of any of the above. Each Respondent is responsible for ensuring that it participates in the Request for Qualification process honestly and without collusion or fraud. Should a situation of collusion arise, the City will disqualify the Respondent(s) involved.

8.12. RESPONDENTS' COSTS AND EXPENSES

Respondents are responsible for covering costs incurred in connection with the Request for Qualification. The City will not reimburse any costs.

8.13. THE CITY'S RIGHTS

The City has full authority to independently verify information concerning a Respondent and to obtain any additional information. The City reserves the right, and full authority, to change the dates, deadlines, limits and scope of the Contract, to reject any or all Responses, to cancel the Request for Qualification or the RSTC Project – Tramway Component, to launch a new Request for Qualification, to modify the Procurement Process or its terms and conditions, or to choose not to launch the Request for Proposals, without engaging its liability for any costs or damages incurred by any Respondent, including its Members, Participants and Key Individuals.

The City reserves the right, and full authority to allow the correction of any irregularity that it deems minor found in a Response and to carry out verifications and to request clarifications concerning any Response.

The City reserves the right to disqualify any Response which, in the opinion of and in the City's sole discretion, contains false or misleading information.

8.14. RESPONSIBILITY FOR ACCURACY OF INFORMATION

The City, as well as the organizations, companies and Persons mentioned in Sections 1.6 et 8.2 of this Request for Qualification decline all responsibility for and do not vouch for the accuracy, relevance or integrity of the information transmitted to a Respondent by a third Person or the City, if obtained outside the Request for Qualification process. Only the information contained in the documents listed below should be considered by the Persons interested in participating in this Request for Qualification:

- (a) This Request for Qualification document;
- (b) The addenda to this Request for Qualification document published on the SEAO, as applicable;
- (c) The information sent by the Official Email Address in response to requests for information, if any.

8.15. FRANCIZATION CERTIFICATE

At the time of the Financial Close, if the Preferred Proponent is subject to sections 135 to 154 of the *Charter of the French Language* (CQLR c C-11), it will represent and warrant that it has provided the *Office québécois de la langue française*, within the prescribed time, with an analysis of its language



situation, that it has obtained an attestation of implementation of a francization program and francization certificate, and that its name does not appear on the list of enterprises that have not complied with the francization process published on the website of the *Office québécois de la langue française*. The Preferred Proponent will agree to provide the City, upon request, with a copy of any relevant document to this effect.

8.16. OFFICIAL LANGUAGE

All the documents in the Request for Qualification and the Request for Proposals will be issued exclusively in French.

Under the *Charter of the French Language*, (CQLR c C-11), contracts entered into by the City must be drafted in French, the official language. In addition, any communication or any notice arising out of the exercise of a right or obligation under the Contract must be made in writing and in French.

8.17. ELECTRONIC DOCUMENT MANAGEMENT SYSTEM

The City has acquired an electronic document management tool for the BPRSTC account. The BPRSTC began implementing the Aconex platform and said platform will be used for the Request for Proposals and during the implementation of the RSTC Project – Tramway Component. Proponents and the Private Partner shall use this electronic document management system.



SCHEDULE 1 – STANDARD LETTERS AND FORMS

The Response submitted must start with an introductory cover letter (no more than three (3) pages) to the Response, signed by the Respondent's Representative and each of the Members and Participants, confirming that they are submitting their Response. The following documents must be enclosed with the introductory letter:

- (a) Schedule 1.1 "Participation Commitment Form" duly completed and signed by the Respondent's Representative and each of the Members, Participants and Key Individuals;
- (b) The resolution or a certified true excerpt of the resolution or another document indicating that the Respondent's Representative is authorized to sign the Response on behalf of the Respondent and its Members and Participants.
- (c) The resolution or a certified true excerpt of the resolution or another document indicating that the Respondent's Representative and each of its Members and Participants is authorized to sign the Participation Commitment Form set out in Schedule 1.1 of this Request for Qualification;
- (d) Schedule 1.2 "Lobbying Activities Declaration Form" duly completed and signed by the Respondent's Representative, if applicable, and by each of the Members and Participants;
- (e) The resolution or a certified true excerpt of the resolution or another document indicating that the Respondent's Representative, if applicable, and each of its Members and Participants is authorized to sign the "Lobbying Activities Declaration Form" provided in Schedule 1.2 of this Request for Qualification.

The Respondent must only include in its Response the information relating to its organization and its Members, Participants and Key Individuals. Only the information relating to the Respondent and its Members, Participants and Key Individuals who have signed the Participation Commitment Form included in Schedule 1.1 of this Request for Qualification will be considered.

Only the information contained in the Response, supplemented by the clarifications submitted by the Respondent at the request of the City and information in the possession of the City following its own inquiries, and obtaining of additional information, will be considered in evaluating the Response.



SCHEDULE 1.1 – PARTICIPATION COMMITMENT FORM

This Participation Commitment Form must be completed by the Respondent and each of its Members, Participants and Key Individuals. It is an integral part of the Response and must be enclosed with the introductory letter. For the purposes of this Participation Commitment Form, the Respondent and each of its Members, Participants and Key Individuals is an “Interested Party” and the defined terms used in the form have the meaning given in the Request for Qualification.

ADDRESSEE: Quebec City

The undersigned declares that it is an Interested Party or has power and authority to sign this Participation Commitment Form on behalf of the Interested Party in question. The Interested Party agrees to act, as **[the Respondent, Member, Participant, or Key Individual of the Respondent]**, as the case may be.

The Interested Party hereby:

- A. recognizes that it has received, read, examined and understood the document entitled “Request for Qualification for the design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component” and all documents relating thereto (including any addendum issued), as well as all the terms and conditions set out in the document, including all the schedules it contains, and all the other information made available by the City or its representatives in connection with the Request for Qualification;
- B. recognizes that the City and its staff members, agents, advisors and representatives may verify any information that is contained in the Response and conduct a background investigation in respect of the Interested Party, including checks on the Interested Party’s credit and solvency record, criminal record, litigation or proceedings for bankruptcy or insolvency, tax status and compliance with all applicable tax legislation;
- C. agrees to be bound by all the terms and conditions of this Request for Qualification and to abide by them;
- D. consents to the use and collection of confidential or personal information pertaining to the Interested Party by the City, its staff members, agents, advisors and representatives, for the purpose of assessing the Response that is attached to this Participation Commitment Form, and to the communication of such information to the Persons who are responsible for evaluating the Response, and to the public disclosure of such information in accordance with the provisions of this Request for Qualification and what may be required or permitted by the Act respecting *Access to documents held by public bodies and the Protection of personal information* (CQLR c A-2.1);
- E. also acknowledges that the City may communicate the information contained in the Response to the respective agents, representatives, staff members and advisors who assist the City in connection with the Procurement Process;
- F. acknowledges and agrees that a Process Auditor will ensure that the Request for Qualification process is equitable, transparent and impartial and that the information contained in the Response may be communicated to the Process Auditor or to one of the Process Auditor’s employees, representatives or advisors as part of that process to allow the performance of the Process Auditor’s duties;



- G. acknowledges and agrees that a Legal Review Committee will examine any situations that give rise to or could give rise to a conflict of interest or an unwarranted advantage and will render a decision. The decision of the Legal Review Committee pertaining to a real or apparent, existing or apprehended conflict of interest or an unwarranted advantage in response to a request by the City or a Respondent could be subject to an appeal by a conflict of interest arbitrator to be identified for this purpose. It will be binding upon the Person who requested the decision and all parties, including the Respondents, the Proponents, the Members, the Parent Company of each of the Members or the Participants, the Key Individuals and the City;
- H. consents to the communication of its personal information to the various provincial organizations mentioned in the Request for Qualification, for the purposes for which those organizations request the information and that are described above. This information is, without limitation: its name, whether or not the Response of the Respondent to which the Interested Party belongs is qualified and, where applicable, the fact that the Response has been qualified;
- I. undertakes to comply, and ensure that their respective staff members and representatives comply with the requirements regarding lobbying and post-mandate obligations set out in the *Lobbying Transparency and Ethics Act* (CQLR c T-11.011), the *Lobbying Act* (R.S.C. (1985), c 44 (4th Supp.)) as well as the implementing regulations of these acts and the City Contract Management By-law adopted under section 573.3.1.2 of the *Cities and Towns Act* (CQLR c 19). No member of the Quebec National Assembly, the City's Executive Committee, the City's Council or the Agglomeration Council is eligible for any share arising out of the Request for Qualification, the Request for Proposals or the Contract to be entered into, nor to any advantage attached thereto. The Interested Party understands that if it, a Respondent, one of its Members or Participants and their staff members or respective representatives or even one of their Key Individuals breaches lobbying obligations or post-mandate obligations for purposes of the Request for Qualification, the City may, at its sole discretion, disqualify the Respondent;
- J. acknowledges that it may not disclose any information (which includes, without limiting the scope of the foregoing, issuing a press release or making any other public announcement) pertaining to the RSTC Project - Tramway Component, its Response or the Procurement Process to any Person, with the exception of the Persons who are identified in its Response or who took part in its development, without the prior written consent of the City;
- K. agrees to be bound by and subject to the City's decision with respect to determining whether it:
 - (a) has met the evaluation criteria specified in the Request for Qualification
 - (b) is considered by the City as a Qualified Respondent;
 - (c) will be invited to take part in the Request for Proposals; and
 - (d) is disqualified because of a failure to comply with any of the terms and conditions set out in the Request for Qualification;
- L. confirms that every Key Individual will be available for the RSTC Project - Tramway Component (confirmation by the Key Individual personally; by each Member and Participant on behalf of Key Individuals in their respective employment; and by the Respondent on behalf of Key Individuals not employed by either a Member or a Participant);
- M. confirms that he, she or it is not an Associate or otherwise connected to a Respondent other than the Respondent identified in the signatory block of this Participation Commitment form, except following a transaction or a corporate transaction covered in Section 8.1 of this Request for



Qualification and in accordance with the provisions thereof;

- N. confirms that he, she or it is not in a real or apparent, existing or apprehended conflict of interest and does not enjoy an unwarranted advantage with respect to the City for the purposes of this Response; and
- O. declares that he, she or it does not have or has not had in its possession confidential information (other than information provided by the City) in connection with the RSTC Project - Tramway Component or the Procurement Process.

This Participation Commitment Form and the related obligations are governed by the laws in force in the province of Quebec. Any Interested Party binding itself pursuant to this Participation Commitment Form submits irrevocably to the jurisdiction of the courts of the province of Quebec.

Information	Answers
Name of Respondent:	
The undersigned is: (check box)	☐ a. a duly authorized representative of the Respondent
	☐ b. a duly authorized representative of a Member of the Respondent
	☐ c. a duly authorized representative of a Participant of the Respondent
	☐ d. a Key Individual or his or her duly authorized representative
Name of the Interested Party:	
Mailing address:	
Telephone number:	
Email address:	
Name of authorized representative, if applicable:	
Title:	
Signature:	
Date and Place of signature:	



SCHEDULE 1.2 – LOBBYING ACTIVITIES DECLARATION FORM

The Respondent and each of its Members and Participants (as the case may be) must complete this Lobbying Activities Declaration Form. It is an integral part of a Response and must be attached to the introductory letter. For purposes of this Lobbying Activities Declaration Form, the Respondent and each of its Members and Participants is an "Interested Party" and the defined terms that are used therein have the meaning given to them in the Request for Qualification.

Name of Respondent, Member or Participant: _____

Name of Representative: _____

I, the undersigned, _____
(Name and Title of the Authorized Respondent's Representative, Member or Participant)

By submitting to the City the attached Response to the Request for Qualification, file n° 73224, launched by the City, attest that the declarations below are true and complete in all respects on behalf of:

(Name of the Respondent, Member, Participant)

(hereinafter called the "Declarant")

DECLARATION

1. I have read and I understand the content of this declaration;
2. I am authorized by the Declarant to sign this declaration and to submit, on its behalf, this declaration;
3. I declare that no one has conducted on behalf of the Declarant, in their capacity as a corporate lobbyist, organization lobbyist or consulting lobbyist, lobbying activities within the meaning of the *Lobbying Transparency and Ethics Act* (CQLR c T-11.011) and any notice issued by the Quebec Commissioner of Lobbying*, prior to this declaration related to this Request for Qualification, unless the following box is checked:

Regarding this Request for Qualification, lobbying activities, within the meaning of the *Lobbying Transparency and Ethics Act* and any notice issued by the Quebec Commissioner of Lobbying*, have been conducted on behalf of the Declarant and they have been in compliance with this Act, notice and *Code of Conduct for Lobbyists** (CQLR, c T-11.011, r.2).

Names of individuals having engaged in lobbying activities

(add lines as needed):

4. I acknowledge that, if the City has reasonable grounds to believe that there have been communications not in compliance with the *Lobbying Transparency and Ethics Act* and the *Code of Conduct for Lobbyists** that were intended to influence the qualification and invitation for the second step in the Procurement



Process, a copy of this declaration could be sent to the Quebec Commissioner of Lobbying* by the City and such a situation could lead to the rejection of the Response or, if necessary, to the rejection of its Proposal or termination of the Contract as a result.

And I have signed, _____
(Signature) (Print Name) (Date)

* The Act, the Code and the notices issued by the Quebec Commissioner of Lobbying are available at this address:

www.commissairelobby.qc.ca



SCHEDULE 1.3 – INSURANCE COVERAGE – INSURANCE BROKER CONFIRMATION LETTER

[Heading of Insurance Broker]

[Date]

Quebec City

Re: Request for Qualification – Design, build, financing and maintenance Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component (the “RSTC Project – Tramway Component”)

Respondent: **[Name of Respondent]** (the “Respondent”)

[Name of the insurance broker] (“**Name**”) is pleased to provide this confirmation letter.

We confirm having been retained by the Respondent to act as insurance brokers to obtain and provide, should the Respondent be selected as the Preferred Proponent at the end of the Procurement Process, the insurance required during the Work period and the Maintenance period of the RSTC Project – Tramway Component.

We have reviewed the Request for Qualification of the RSTC Project – Tramway Component and the minimum insurance requirements stipulated therein. We hereby confirm that we can obtain insurance coverage that is equal to or greater than the minimum insurance requirements, as more fully described in Section 3 of this Request for Qualification, for its protection and that of the City and its representatives, employees, agents, experts and advisors, successors and assigns.

As at the date of this letter, we are not aware of any existing claims, obstacles or other circumstances specific to the Respondent, Members, Participants or Key Individuals that make up its team, that would prevent the Respondent from obtaining an insurance program that includes the minimum requirements and takes into consideration the risks associated with a project of the nature and scope of the RSTC Project – Tramway Component.

Yours truly,

[Name of Authorized Signatory]

[Name of the insurance broker’s authorized signatory]

[Title]



SCHEDULE 1.4 – BOND – CONFIRMATION LETTERS FROM INSURERS AND FINANCIAL INSTITUTIONS

[Heading of Insurer]

[Date]

Quebec City

Re: Request for Qualification – Design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component (the “RSTC Project – Tramway Component”)

Respondent: [Name of Respondent] (the “Respondent”)

[Name of Insurer] (“**Name**”) is pleased to provide this letter of confirmation.

We confirm having been retained by the Respondent to act as insurers to provide, should the Respondent be selected as the Preferred Proponent at the end of the Procurement Process, the bonds required during the Work period and the Maintenance period of the RSTC Project – Tramway Component.

We have reviewed the Request for Qualification of the RSTC Project – Tramway Component and the minimum insurance requirements stipulated therein. We hereby confirm that we can obtain bonds equal to or greater than the minimum requirements, as more fully described in Section 3 of this Request for Qualification.

As at the date of this letter, we are not aware of any existing claims, obstacles or other circumstances specific to the Respondent, Members, Participants or Key Individuals that make up its team, that would prevent us from providing bonds in accordance with the minimum Guarantee requirements.

Yours truly,

[Name of Authorized Signatory]

[Name of the insurer’s authorized signatory]

[Title]



[Heading of Financial Institution]

[Date]

Quebec City

Re: Request for Qualification – Design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network – Tramway Component (the “RSTC Project – Tramway Component”)

Respondent : **[Name of Respondent]** (the “Respondent”)

[Name of the Financial Institution] (“**Name**”) is pleased to provide this letter of confirmation.

We confirm having been retained by the Respondent to act as a Financial Institution to provide, should the Respondent be selected as the Preferred Proponent at the end of the Procurement Process, the letters of credit required during the Work period and the Maintenance period of the RSTC Project – Tramway Component.

We have reviewed the Request for Qualification of the RSTC Project – Tramway Component and the minimum Guarantee requirements stipulated therein. We hereby confirm that we can produce letters of credit equal to or greater than the minimum requirements, as more fully described in Section 3 of this Request for Qualification,

As at the date of this letter, we are not aware of any existing claims, obstacle or other circumstances specific to the Respondent, Members, Participants or Key Individuals that make up its team, that would prevent us from producing the letters of credit in accordance with the minimum Guarantee requirements.

Yours truly,

[Name of Authorized Signatory]

[Name of the insurer’s authorized signatory]

[Title]

SCHEDULE 1.5 – REQUEST FOR CLARIFICATION FORM

Request number:	
Name of Respondent:	
Name of representative:	
Date of request:	
Confidential request:	Yes ☐ No ☐

Source of the request (indicate title, sections and dates, if any)	
Document:	
Other:	

Request (one request per form)



SCHEDULE 2 – EVALUATION CRITERIA AND REQUIREMENTS

Before evaluating a Response, the City must ensure that the Response meets the eligibility and compliance requirements set out in Sections 5 and 6 of this Request for Qualification. Only Responses that are deemed compliant and eligible will be evaluated.

Analysis and evaluation of all Responses deemed compliant and eligible will be based on the evaluation criteria and weighting presented in Table 7.

Table 7 - Evaluation criteria for the Request for Qualification and weighting

EVALUATION CRITERIA	Weighting %
1. Composition of the Respondent	20%
2. Skills in design and build of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures	20%
3. Skills in design, manufacture, installation, testing and commissioning of Tramway systems and Operating systems	20%
4. Maintenance skills	20%
5. Financial capability and financing skills	20%
Total	100%

To obtain a score for each of these evaluation criteria, the Respondent is invited to clearly present the elements sought and assets in the documents required for each criterion. A summary of the required documents, including the maximum number of pages for each document is indicated in Section 5.7 of this Request for Qualification.

1. PROJECT FILES

The project files required in the following sections must be presented on a maximum of five (5) pages each, must contain the information requested in the template provided in Schedule 3 of this Request for Qualification and follow this template.

The Respondent must present projects that are under construction or that have been completed within the last fifteen (15) years and whose complexity is similar to the RSTC Project – Tramway Component. To be eligible, one or several Members or Participants must have been involved in the project presented and must have assumed responsibilities similar to those expected in connection with the RSTC Project – Tramway Component.

The City agrees that the project was completed by an Associate of a Member or Participant. In this case, the Respondent must clearly indicate how the expertise was or will be transferred to the Respondent, its Members or Participants.

Mass transit projects, electric traction power railway projects and projects with strong urban integration are considered sought-after elements.



The Respondent may choose to present a project for more than one criterion if it deems it to be relevant. In this case, the Respondent will need to submit the project file in the relevant envelope while respecting the requirements set out in Section 5.7 of this Request for Qualification.

2. RESUMÉS OF KEY INDIVIDUALS

The resumés required in the following sections must not exceed three (3) pages and must respect the template provided in Schedule 4 of this Request for Qualification.



SCHEDULE 2.1 – COMPOSITION OF RESPONDENT

The objective of this criterion is to evaluate:

- (a) The proposed team structure and operation;
- (b) The experience and skills of the Project Manager and Quality Manager;
- (c) The ability of the Respondent and its Members and Participants to assume the allocated risks;
- (d) The Respondent's ability to optimize the integration of components of the Transport System.

REQUIRED DOCUMENTS

1. A text of a maximum length of twelve (12) pages presenting the composition of the Respondent, the sought-after elements and the assets;
2. An organizational chart presenting the hierarchical structure of the Respondent, including Key Individuals and Respondent's governance framework. The organizational chart must be presented on one page and, exceptionally, the City accepts that this document is presented in 11" x 17" or A3 format;
3. The resumés of the Project Manager and of the Quality Manager;
4. A maximum of ten (10) relevant projects showing the sought-after elements and the assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

1. The Respondent presents all its Members and Participants. It must present their percentage of participation of its Members in the RSTC Project – Tramway Component and the applicable governance framework;
2. The Respondent presents its organizational chart, including its Key Individuals and explains its team's shared roles and responsibilities during the Work;
3. The Respondent explains how these roles and responsibilities will evolve during the Maintenance;
4. The Respondent, including its Members, Participants and Key Individuals, will show through its past achievements (project files and resumés) that it has the following expertise:
 - (a) Design and build of civil infrastructures;
 - (b) Design and build of public transit rail infrastructures;
 - (c) Design, manufacture, installation, testing and operation of rail vehicles and other components of the tramway systems;
 - (d) Acquisition, implementation and commissioning of public transit operating systems;
 - (e) Maintenance of rail vehicles, tramway systems and public transit rail infrastructures;
 - (f) Integration of operating systems, tramway systems and public transit rail infrastructures;
 - (g) Project financing;
 - (h) Project management;
 - (i) Quality management;
 - (j) Planning, scheduling, coordination, follow-up, schedule control and management for a design and build project;
 - (k) Implementation of an approach to manage reliability, availability, maintainability and safety.
5. The Respondent presents (text, project files and resumés) its approach regarding the integration of



- the Transport System and explains how this responsibility is assigned in its team;
6. The intended sharing of roles and responsibilities between Members and Participants for the project is clearly presented and these Members and Participants have the expertise and resources required to execute their roles and responsibilities;
 7. The intended sharing of the main risks between Members and Participants is clearly established and the Members and Participants are able to assume the risks allocated to them;
 8. The Project Manager has the skill and experience required to perform its duties and has demonstrated this as follows:
 - (a) Experience as project manager of at least one project of comparable complexity; or
 - (b) At least five (5) years experience as a senior executive in an organization that has carried out major infrastructure projects;
 9. The Quality Manager has the skills and experience required to perform its duties and has demonstrated this as follows: experience as Quality Manager for a project of comparable complexity;
 10. The Respondent confirms the ability to carry out the project in French.

ASSETS

1. The Respondent explains its decision-making process between its Members or Participants;
2. The Project Manager assumed similar functions on more than one project.



SCHEDULE 2.2 – MUNICIPAL INFRASTRUCTURES AND TRANSPORT INFRASTRUCTURES DESIGN AND BUILD SKILLS

The purpose of this criterion is to evaluate:

- (a) The organization of the design team and its operating procedures;
- (b) The organization of the construction team and its operating procedures;
- (c) The Members' and Participants' skill;
- (d) The experience and skill of the Design Manager – Engineering of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures, the Design Manager – Architecture of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures and the Construction Manager of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures;
- (e) The Respondent's capacity to optimize the design in order to minimize operating costs and maintenance.

REQUIRED DOCUMENTS

1. A text of a maximum length of twelve (12) pages presenting the organization and operating procedures of the design and construction teams. In addition, the Respondent must present the relevant information allowing evaluators to assess the sought-after elements and assets. The Respondent must explain how the maintenance specialists will be involved in the design and construction.
2. The resumés of the following Key Individuals:
 - (a) Design Manager – Engineering of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures;
 - (b) Design Manager – Architecture of Municipal Infrastructures and Transport Infrastructures;
 - (c) Construction Manager of Municipal Infrastructures and Transport Systems.
3. A maximum of eight (8) relevant projects to assess the sought-after elements and assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

1. Expertise in design and build – engineering and architecture:
 - (a) Municipal Infrastructures;
 - (b) Public transit rail infrastructure with an urban integration similar to that of the RSTC Project – Tramway Component;
 - (c) Stations, terminals and intermodal hubs;
 - (d) Tunnel and underground structures;
 - (e) Buildings;
 - (f) Maintenance and Storage Facilities;
 - (g) Civil engineering structures;
 - (h) Development of urban planning principles for infrastructures over a dozen kilometers or more combining elements of continuity and sector-based customization.



2. Skill in the design and conception of public transit rail infrastructures intended to be operated and built in a northern climate similar to that of Quebec;
3. Skill in optimizing the design in order to minimize operating and maintenance Costs;
4. Skill in managing risks similar to those of the RSTC Project – Tramway Component, including the risks associated with underground infrastructures;
5. Skill and experience of Key Individuals: has performed similar functions in a project of similar complexity;
6. Skill to put in place means and measures to maintain traffic flow during construction.

ASSETS

1. Expertise in the design and construction of a tramway;
2. Experience in the design and construction with a BIM approach;
3. Present lessons learned from a project of a similar complexity and indicate how they will be leveraged in the RSTC Project – Tramway Component;
4. Present examples of innovation by its Members or Participants.



SCHEDULE 2.3 – SKILLS IN DESIGN, MANUFACTURING, INSTALLATION, TESTING AND OPERATION OF TRAMWAY SYSTEMS AND OPERATING SYSTEMS

The purpose of this criterion is to evaluate:

- (a) The organization of the team responsible for the design, manufacture, installation, testing and operation of the Tramway Systems and Operating Systems and its operating procedures;
- (b) The skill of the Members and Participants;
- (c) The experience and skill of the Manager responsible for the design, manufacture, installation, testing and operation of the Tramway Systems.

REQUIRED DOCUMENTS

- 1. A text of a maximum length of twelve (12) pages presenting the organization of the design and build teams and the operating procedures. In addition, the Respondent must present the information allowing evaluators to assess the sought-after elements and assets;
- 2. The resumé of the Manager responsible for the design, manufacture, installation, testing and commissioning of the Tramway Systems;
- 3. A maximum of five (5) projects that show the sought-after elements and assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

- 1. To be able to provide a commercially proven electric rail tramway model, i.e., that has been used by an operator in connection with public transit activities for at least three (3) years;
- 2. Expertise in the design, manufacture and installation of railway systems:
 - (a) Electric railway rolling stock;
 - (b) Specialized vehicles for maintenance, particularly snow-clearing machines;
 - (c) Power supply system and overhead contact system;
 - (d) Railway signalling system and road traffic signalling;
 - (e) Railway systems intended to be operated in northern climates similar to those in Quebec.
- 3. Expertise in design, parameterization and installation of operating systems:
 - (a) Telecommunication systems;
 - (b) Security systems, particularly CCTV, access control system and intruder detection system;
 - (c) Telephone/interphone system;
 - (d) Public address system.
- 4. Expertise in integration, testing and operation of railway systems and operating systems;
- 5. Skill in railway system optimization in order to minimize Operating and Maintenance Costs;
- 6. Skill in managing risks similar to those of the RSTC Project – Tramway Component;
- 7. Experience and skill of the Manager of design, manufacture, installation, testing and operation of tramway systems: has performed similar functions in a project of similar complexity.



ASSETS

1. Present lessons learned from a project of similar complexity and indicate how they will be leveraged in the RSTC Project – Tramway Component;
2. Present examples of innovations by its Members and Participants.



SCHEDULE 2.4 – MAINTENANCE SKILLS

The purposed of this criterion is to evaluate:

- (a) The organization of the Maintenance Team and its operating procedures;
- (b) The skill of the Members or Participants;
- (c) The experience and skill of the Maintenance Manager.

REQUIRED DOCUMENTS

1. A text of a maximum length of twelve (12) pages to present the organization of the Maintenance team and its operating procedures. In addition, the Respondent must present information allowing evaluators to assess the sought-after elements and assets;
2. The resumé of the Maintenance Manager;
3. A maximum of five (5) projects that show the sought-after elements and assets.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

1. Expertise in the maintenance of a transport system:
 - (a) Railway systems;
 - (b) Public transit rail infrastructures;
 - (c) Operating systems, including the systems and tools required for maintenance;
 - (d) A transport system operated in northern climates similar to those in Québec City;
2. Ability to benefit from a network of skills with respect to the maintenance of a transport system:
 - (a) Purchasing power for parts and equipment;
 - (b) Effective distribution network;
 - (c) Access to a pool of expert resources, as needed;
 - (d) Structure that ensures development of maintenance systems, operating systems and equipment;
3. Skill in optimizing transport systems in order to minimize Maintenance and Operating Costs;
4. Skill to implement a continuous improvement approach and a total quality approach;
5. Skill in managing risks similar to those contemplated by the RSTC Project – Tramway Component;
6. Management approach with respect to an obsolete asset rehabilitation and management program;
7. Approach for developing and maintaining human resources skills;
8. Experience and skill of the Maintenance Manager: has performed similar functions.

ASSETS

1. Expertise in tramway maintenance;
2. Present lessons learned from a project of a similar complexity and indicate how they will be leveraged in the RSTC Project – Tramway Component;
3. Present examples of innovation by its Members or Participants.



SCHEDULE 2.5 – FINANCIAL CAPABILITY AND FINANCIAL EXPERTISE

The purpose of this criterion is to evaluate:

- (a) The Respondent's financial strength through its Members and Participants;
- (b) The skill of its Members or Participants in project financing;
- (c) The experience and skill of the Financial Manager;
- (d) The ability to provide the necessary Guarantees as set out in Section 3 of this Request for Qualification.

REQUIRED DOCUMENTS

- 1. A text of a maximum length of five (5) pages presenting the organization of the financing team and its operating procedures. In addition, the Respondent must present the information allowing the evaluators to assess the sought-after elements and assets;
- 2. The Financing Manager's resumé;

The Respondent must provide for each Member and each Participant:

- 3. The audited annual financial statements for the last three (3) fiscal years. If a Participant, who is not a Member, is not able to provide its audited annual financial statements, the City reserves the right to accept the annual financial statements prepared by an independent chartered accountant such as "engagement reports" or the equivalent;
- 4. Where applicable, the annual reports for the last three (3) fiscal years, including management's discussion and analysis if any, or other comparable information if the annual reports or the management's discussion and analysis are not available;
- 5. A confirmation of the absence of all undisclosed material financial liabilities in the information already provided (provide all off-balance sheet financial liabilities), signed by the financing manager or the controller of the Relevant Person or by a manager, an officer or an employee of the Person, who is authorized to sign such a confirmation;
- 6. A confirmation of the absence of any undisclosed material negative change in the information already provided, signed by the manager or the controller of the Relevant Person, or by a manager, a representative or an employee of that Person, who is authorized to sign such a confirmation;
- 7. For Persons who have debt which is rated by a credit rating firm, a copy of the most recent credit rating report (including credit warnings produced since the publication of this report) from each rating agency that rates the debt of the Relevant Person, or a confirmation of the absence of this type of information;
- 8. A confirmation of the estimated level of the equity share in the project, as a percentage, for each Member, and the estimated maximum limit of this equity share, in dollars, for each Member, if applicable;
- 9. A description of the cash, short-term investments, credit margins or other cash available;

**The Respondent must provide for the Respondent only:**

10. A letter from an insurer or insurance broker confirming the Respondent's ability to obtain insurance coverage in the amount set out in Section 3 of this Request for Qualification, in the form prescribed in Schedule 1.3 of this Request for Qualification. This letter may be provided by one or more Members or Participants as long as the obligation is met collectively;
11. A letter from a Financial Institution confirming the Respondent's ability to obtain and provide the Guarantees (letters of credit and bonds) for the amounts stipulated in Section 3 of this Request for Qualification, in the form prescribed in Schedule 1.4 of this Request for Qualification. This letter may be provided by one or more Members or Participants as long as the obligation is met collectively.

All required financial documentation that accompanies the Response must be correctly identified on behalf of the Respondent, the Member or the Participant, as the case may be.

The City undertakes to treat the content of the documents provided in connection with this Request for Qualification strictly confidentially to the extent that they are not public and they are provided to it marked "confidential". The City undertakes to disclose the content of these documents solely to the members of the Selection Committee or the subcommittee concerned required to consult them for purposes of evaluating the Response.

The Respondent, any Member or Participant may, if applicable, for purposes of demonstrating its financial strength, present the above documents required from its Parent Company or from any other Associate, to the extent that this documentation is accompanied by a letter signed by an authorized representative of the Parent Company or other Associate confirming that it is undertaking to guarantee all financial liabilities of the Respondent, the Member or the Participant on behalf of which it is filing this financial information.

SOUGHT-AFTER ELEMENTS

1. Expertise in project financing using the DBF, DBFM, DBFOM method or a similar method that includes a financing component;
2. Experience and skill of the Financing Manager:
 - (a) Has performed the functions of Financing Manager in a project of similar complexity; or
 - (b) Has represented a financial institution that has financed a project of similar complexity;
3. Show that the Respondent has the necessary financial capability to carry out the financing of the RSTC Project – Tramway Component set out in the Request for Qualification by emphasizing, for the Respondent and for each of its Members and Participants, that they have, for the last three (3) financial years preceeding the Response filing deadline, a healthy and robust balance sheet. The elements evaluated include, in particular:
 - (a) Debt-to-equity ratio;
 - (b) Cash flows from operations;
 - (c) Debt service coverage ratio;



4. In the event of negative credit reports or information casting doubt on the financial capability of the Respondent, its Members or Participants, measures put in place to remedy the situation must be presented in the form of a letter signed by the Vice-President, Finance (or equivalent position) of the company concerned;
5. The Respondent must show that itself, its Members and Participants have, combined, the cash, short-term investments or borrowing capacity in an amount which is sufficient to carry out the RSTC Project – Tramway Component set out this Request for Qualification. The cash or short-term investments or the ability to draw on authorized borrowing must be available (that is, over and above what is required for the day-to-day operations);
6. The balance sheet of the Respondent, each Member or Participant will be evaluated according to its financial stake in the RSTC Project – Tramway Component.



SCHEDULE 3 – PROJECT FILE

Instructions for Respondents:

Each section of this form may have the length that you deem appropriate. However, each Project File should not exceed five (5) pages.

Present one File per project.

NAME OF RESPONDENT:

1. PROJECT IDENTIFICATION

Name of project:		City / Country:	
Name of client:		City / Country:	
Year of completion:			
Name two individuals employed by the client during the completion of the project presented:			
1	Name:	Title	
Full current address:			
Telephone 1:		Email:	
2	Name:	Title:	
Full current address:			
Telephone:		Email:	

2. PROJECT DESCRIPTION

- Summary description of the project including the execution mode (general contractor, management, DB, DBF, DBFM, DBFOM, etc.);
- Describe the nature of the work, its complexity, particulars and constraints.

3. ROLE AND RESPONSIBILITY AND WORK ORGANIZATION OF THE MEMBER OR PARTICIPANT

- Name of the Member or Participant (or their Associate) who participated in the project as well as a description of their respective role and responsibilities;
- In the case in which the Member or Participant holds or held a financial interest in the project's company, indicate



its percentage of participation;

- Indicate the value of the work performed or being performed;
- Identify all professional or technical disciplines involved, the number of resources involved and the effort in total work hours for the work performed by the Member or Participant;
- Describe the expertise acquired or demonstrated, the main risks being managed, the innovations, the approach to the work and the lessons learned;
- Described the similarities with the RSTC Project – Tramway Component;
- In the case of a project completed by an Associate, the Respondent must clearly indicate the relationship with the Member or Participant and how the expertise was or will be transferred to the Respondent;
- Present any other information deemed relevant and shown through concrete examples, in order to highlight the experience and expertise acquired by the Member or Participant in order to allow for the Member's or Participant's proficiency and performance in connection with the presented project to be evaluated ;
- If the project was completed alternatively, present an organizational chart showing the organizational structure of the various segments of the project (design, build, financing, etc.)
- Provide four (4) pictures illustrating the scope of the project in an attachment.

4. OTHER

- The planned schedule with the dates of key steps (signature of the contract, end of construction work, end of contract, etc.) and the actual schedule of the project according to the progress to date, with justification for any differences.

- The expected capital cost, the final cost (for completed projects) and the justification for any differences.

Encl.: - A maximum of four (4) pictures showing the physical scale of the project;
 - An organizational chart illustrating the project's organizational structure.



SCHEDULE 4 – RESUMÉ

Each section of this form may have the length that you deem appropriate. However, each resumé should not exceed three (3) pages.

Identification

Name:

.....

Profession:

.....

Member or Participant:

.....

Summary of relevant career and professional experience

- Relevant experience to meet the requirements of the Key Individual;
- Other relevant experience and positions held.

.....

Professional training, additional training and development

.....

Language(s) spoken and written

.....



SCHEDULE 5 – DESCRIPTION OF TECHNICAL SPECIFICATIONS

1. BACKGROUND

The purpose of this Schedule 5 is to provide additional information regarding technical elements retained or anticipated for this stage of BPRSTC's preliminary design studies. It contains the main set of guidelines for creating the team the Private Partner will need to execute its mandate for designing, building and maintenance of the RSTC Project – Tramway Component. It also identifies the elements that will be subject to prescriptive or performance specifications.

To make this Schedule 5 easier to read, the following table lists the technical abbreviations:

MSF	Maintenance and Storage Facility
SCADA	Supervisory Control and Data Acquisition
OCS	Overhead contact system
OCC	Operation Control Centre
LCC	Local Control Centre
UTN	Urban technical networks
OCPIS	Operations Control & Real Time Passenger Information

Generally speaking and without limitation, the main operational and technical objectives for delivering a network that Quebec City citizens will find attractive are listed below:

- (a) Ensuring urban safety in terms of accessibility, a feeling of safety and resilience; ensuring that the Transport System offers a high quality service in terms of reliability, frequency, speed and fluidity;
- (b) Ensuring the Transport System's seamless urban integration into the municipal right of way by using quality contemporary architecture, creating convivial and functional layouts, and integrating art and culture;
- (c) Offering users and citizens a high level of comfort in terms of protection from harsh weather, spaces in which to wait and circulate, controlled temperatures in busier stations as well as bright and airy spaces.





2. MUNICIPAL INFRASTRUCTURES

2.1 URBAN PLANNING

It is crucial to the City that the Transport System be properly integrated into the existing streetscape. To achieve this, the Municipal Infrastructures will need to be upgraded, which will require the reconfiguration of the road network and urban amenities.

2.2 URBAN PLANNING INTENTIONS

To ensure that the urban integration is harmonious, balanced and of good quality, urban planning principles will be integrated into the completion requirements. Close attention will be paid to heritage sites and the surrounding streetscape, especially in Old Québec, which was added to UNESCO's World Heritage List, and in the Trait-Carré sector.

To ensure that the materials and landscaping used are consistent with their environments, two design orientations are proposed as part of the planning:

- (a) On the one hand, “continuity” will ensure that some elements receive identical or similar treatment by creating a cohesive visual signature that makes the network easily identifiable within the City;
- (b) On the other hand, “personalization” will ensure that some elements receive a distinctive treatment by creating a particular visual signature to ensure that they blend into the existing character of their environment.

To date, five intentions have been proposed to guide the strategic and technical development choices so as to create landscaping sequences that are distinct and specific to the environments crossed:

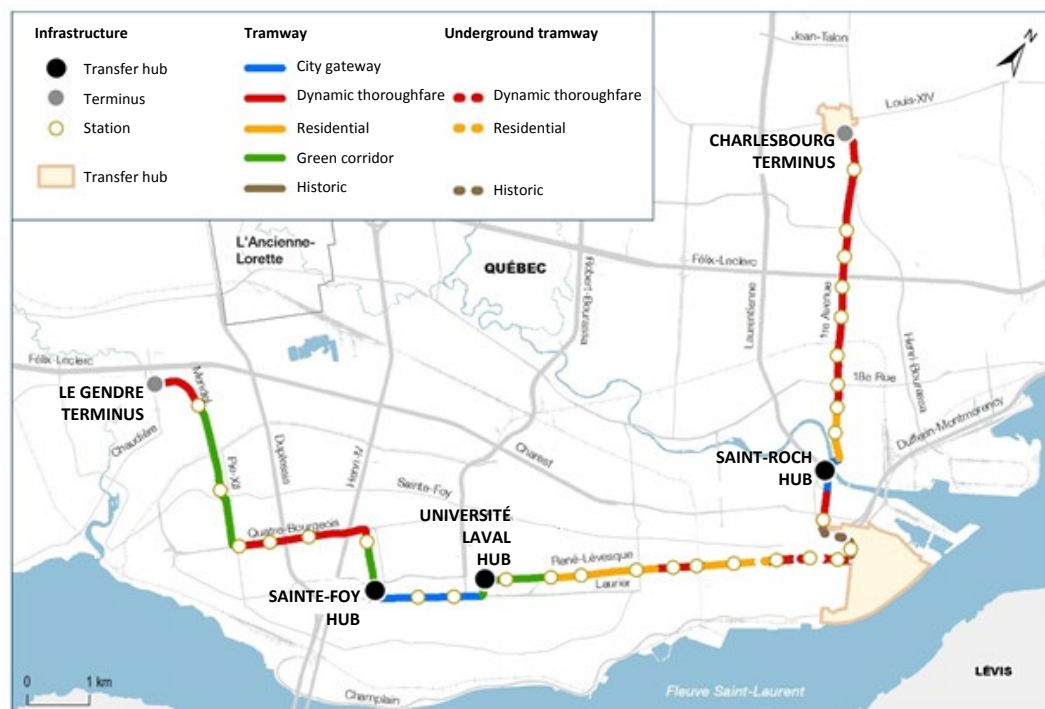
- (a) City gateway: using distinctive signage at the capital's main entrances;
- (b) Dynamic thoroughfares: supporting mixed uses and consolidating commercial routes;
- (c) Residential: adapting site configurations to enhance the quality of living environments;
- (d) Green corridor: incorporating nature to improve active mobility and the urban landscape;
- (e) Historic neighbourhoods: using materials and cultural outreach to emphasize heritage sites.

2.3 ARCHITECTURAL COMPOSITION

The municipal layout design (lighting, urban furniture, green spaces and landscaping, fixtures, facades, etc.) must satisfy the requirements stated and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project - Tramway Component that will be provided as part of the Request for Proposals.



Figure 4 – Anticipated tramway development



2.4 LANDSCAPING STRATEGY AND GREEN SPACES

The types of trees and vegetation selected will contribute to the RSTC Project – Tramway Component's signature and to the users' experience. A "personalized" design approach will be used to create a green landscaping that will be distinct and adapted to the various environmental realities of the route. The technical specifications will be prescriptive.

2.5 PUBLIC ART

The Project is subject to the Government of Quebec's "*Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*" (policy of integrating art into the architecture and environment of government and public buildings and sites). Its application will be governed by the terms and conditions of the agreement to be entered into between the City and the Ministry of Culture and Communications. Consequently, the City will be responsible for organizing and managing public art competitions for the RSTC Project – Tramway Component. For the integration needs of the RSTC Project – Tramway Component's preliminary design phase, sites appropriate for public art were identified along the route to ensure their ideal distribution and impactful contribution to the public spaces' transformation. The Private Partner will liaise between the City and the artists for the artwork's installation.

2.6 ROAD NETWORK

The Transport System's insertion (illustrated in Figure 4 of this Schedule 5) will require that the urban right-of-way it runs through be fully reconfigured. The City will provide a reference project and preliminary design for the municipal road network that will allow for the tramway's operation and other uses, including:



- (a) Sidewalks, curbs and pedestrian zones;
- (b) Bicycle lanes and paths;
- (c) Public road works and lighting;
- (d) Transfer hubs and drop-off areas for pedestrians, cyclists, buses and vehicles;
- (e) Delivery areas;
- (f) Green spaces and landscaping.

The preliminary design made available to the Proponents will also take into consideration the various operational needs of maintenance, residual waste, delivery and emergency services vehicles.

2.7 MAINS, SEWERS AND RAINWATER PIPES

To ensure service continuity, pipes may not be placed underneath the tramway corridor and track. During the corridor and track construction work and complete redevelopment of the tramway right-of-way, the underground water mains, sewers and rainwater pipes will be moved and the water mains will be doubled along most of the route. To the right of intersections and some private connections, the water mains will be placed under the corridor and track. These water mains, however, will need to be secured to avoid any work under the corridor and track.

These reliability measures will help minimize the risks of service interruptions caused by maintenance or reconstruction work on this infrastructure.

The City has excellent knowledge of the location and condition of its infrastructures, which is reflected in the risk allocation. Any information on the location of existing water mains will be provided to the Proponents in the context of the Request for Proposals.

2.8 URBAN TECHNICAL NETWORKS (UTN)

Throughout the entire route, UTNs will need to be moved or buried. During the preliminary design phase preceding the Request for Proposals' launch, private UTN service providers must report their existing and future needs to the UTN integrator, i.e. Hydro-Québec. Hydro-Québec is proceeding with a preliminary mapping and estimate of these network relocations and will submit them to the BPRSTC for approval. These will be sent to the Proponents in the context of the Request for Proposals.

Agreements will also be entered into with private UTN service providers to establish a framework governing the parties' roles and responsibilities regarding the timetable and the work's completion. These agreements will be sent to the Proponents in the context of the Request for Proposals.

It is provided that the work will be carried out by the Private Partner with the exception, more specifically, of the installation of fibers and cables inside power pedestals and connections made within residences and businesses.

2.9 PERMANENT STRUCTURES

Six permanent structures will be located along the route:

2.9.1. A40/1st Avenue viaduct

This viaduct, which stretches over 1st Avenue south of 44th Street East, belongs to the MTQ. The tramway corridor and track passes under this viaduct. Reconstruction work will be carried out by the MTQ, which intends to complete the work in 2021.



2.9.2. CN viaduct

This viaduct supports the CN railway and is located on the 1st Avenue between 20th Street and Godbout Road. The tramway corridor and track passes under this viaduct. This work structure, which belongs to CN, should be reconstructed to expand the road network and allow the tramway, vehicles and pedestrians to pass. The work will be carried out by CN, which intends to complete it in 2022.

2.9.3. Bridge over the Saint-Charles River

The tramway line crosses the Saint-Charles River, in the extension of de la Croix-Rouge Street and 4th Street in the borough of La Cité-Limoilou. It would be preferable to re-use the existing Drouin Bridge, provided the Private Partner confirms this approach. The reconstruction work will be the Private Partner's responsibility.

2.9.4. Quatre-Bourgeois/Henri-IV viaduct

This structure belongs to the MTQ, which intends to rebuild it owing to the structure's deterioration. The MTQ will integrate the technical specificities of the tramway into the design of this new work (notably, road network layout, road network structure, positioning of the OCS poles and routes of tramway system cables). The work will be carried out by the MTQ, which intends to complete it in 2021.

2.9.5. Quatre-Bourgeois/Duplessis viaduct

This work belongs to the MTQ and was redone five (5) years ago. An analysis of this work's structure as well as the dimension assumptions will, however, need to be carried out to ensure its sustainability and that of the Transport System. Confirmation of this approach, as well as any necessary reconstruction work, will be the Private Partner's responsibility.

2.9.6. Mendel viaduct

This new viaduct is provided for in the construction of a new 800-metre axis between Versant-Nord Boulevard and de la Chaudière Boulevard.

This structure will begin approximately 120 metres west of Pie-XII Boulevard, near Hydro-Québec's high voltage line. It will be approximately 30 metres long, approximately 27 metres wide, and will pass over the CN's existing railways. It will include the construction of the tramway corridor and track, two (2) traffic lanes and the development of a bicycle path and sidewalk.

The axis will end at de la Chaudière Boulevard in a manner that complies with the wetlands conservation agreement that applies in this sector. This will involve reconfiguring Mendel Street's route.

3. TRANSPORT SYSTEM

3.1. SERVICE OFFERED

3.1.1 Key features of the service

The proposed system must comply with the Operator's requirements. The key features anticipated are:

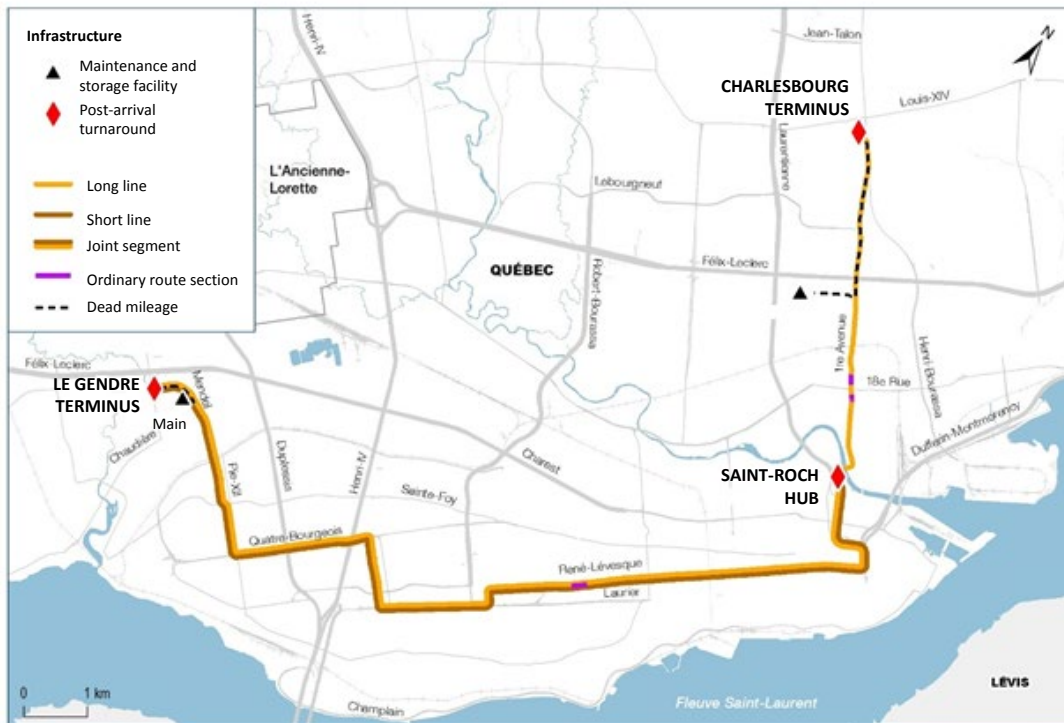
- (a) The planned capacity on-board the tramways is set at two hundred and sixty (260) users, namely 3.3 individuals per square metre per Rolling Stock in the 43-metre range;
- (b) Average operating speed of the tramway line:
 - The Private Partner must comply with the insertion proposed by the BPRSTC and provide for the adjustments needed to meet the tramway line's commercial speed requirements;



- During weekday rush hours, the tramway line must reach a minimum commercial speed of 21 km/h;
 - Outside weekday rush hours and during the weekend, the tramway line must reach the minimum commercial speed of 23 km/h.
- (c) Tramway line operating hours:
- Tramways will operate daily throughout the year;
 - First departure from each terminus: 5:00 a.m.
 - Last departure from the terminuses: 1:00 a.m.
- (d) Tramway line operating schedule:
- During weekday rush hours, operations will consist of two (2) operating routes, namely one long line and one short line;
 - During rush hours, the two (2) operating routes will operate at an identical frequency of 8 minutes. The joint segment of the short line will therefore double its frequency, namely one tramway every 4 minutes;
 - Outside weekday rush hours and during the weekend, operations will consist of a single operating route, namely the long line with service at 10 to 12 minute intervals;
 - The Operator must have the flexibility to adjust the service to meet demand, whenever necessary.
- (e) Spare tramway:
- Each day and regardless what type of day, a spare tramset prepared and ready for service must be made available to the Operator on the main MSF transfer zone no later than before the last tramset departs during the morning rush hour;
 - On weekdays (from Monday to Friday), a second tramset must be made available to the Operator under the same conditions listed above for the secondary MSF.



Figure 5 – Operating Schematic



3.1.2 General operating principles

The revenue service of tramway line will be provided by the skilled drivers of the Operator, which has the power to issue and withdraw the associated authorizations. The Private Partner will provide the Operator with training for the various model sub-systems. The Operator will be responsible for providing training on how to drive tramways on the network, including the various sub-systems.

Tramway traffic operation is controlled by the Operator's qualified dispatchers from the OCC. The management of security equipment for the line's transport operations is the responsibility of the OCC's qualified personnel.

The management of non-revenue service will be the Private Partner's responsibility, namely from the MSFs between the transfer and storage zones, and on the main line for testing and other specific maintenance needs.

Tramway traffic safety relies on compliance with regulatory requirements, instructions communicated by mode-specific signals and on the line of sight principle. Line of sight requires drivers to adapt their speed based on the environment and the portion of the track visible ahead, in such a manner as to allow them to stop in the best possible conditions regardless of the circumstances. Tramways will operate without exceeding the speed specified in the system operation documents.

The line has three specific operating requirements:

- (a) In winter, the Transport System must be designed so as to ensure operational continuity despite cold temperatures and abundant snowfall;



- (b) During special events taking place in Quebec City's downtown core, notably in the summer season, it must be able to step up its service in the downtown area with a tramway passing at a greater frequency for a relatively short period of approximately two (2) hours. The trains providing this additional service must be able to provide temporary services on line;
- (c) The route includes an underground section to which the restricted speed principle does not apply. A system that manages the timing between tramways is required.

To ensure the responsiveness of the regulating measures and when implementing degraded operating modes, temporary services must be provided that allow tramways to turn around without having to reach a terminus. They are located near the transfer hubs and high traffic stations along the line so as to maintain maximum operations and better serve these stations in the event of disruptions that prevent the line from being operated in its entirety.



Figure 6 – Anticipated location of temporary services



3.1.3 Allocation of responsibility within the MSFs

The allocation of responsibility for operating the tramways is expected to be as follows:

- (d) Service within the MSFs will be the Private Partner's responsibility;
- (e) The MSFs will have two (2) separate activity zones and one train transfer zone:
 - The Operator's intervention zone, which includes access tracks to the MSF from the main line, up to the entrance of the transfer zone;
 - A transfer zone consisting of parking positions allowing for exchanges between the Private Partner and Operator;
 - The maintenance zone operated by the Private Partner, including workshops, stabling areas and material storage areas.

3.2. SIZING OF THE TRANSPORT SYSTEM

The Transport System must be sized to allow, during normal operations, for service at 3-minute intervals on the joint segment and at 6-minute intervals between the Saint-Roch transfer hub and Charlesbourg terminus during rush hour. The storage capacity of the two MSFs as well as the sizing of the entire Transport System must allow for this level of frequency.

Based on the progress made in the BPRSTC's design work, the sizing of the Rolling Stock fleet is estimated at between thirty-five (35) and forty (40) tramsets.



3.3. TRAMWAY SYSTEMS

3.3.1 Rolling Stock

The Rolling Stock is the standard gauge railway type. Traction is electric and powered by pantographs drawing electricity from the OCSs.

A. Design principles

- (a) Minimum useful life of thirty (30) years traveling an average of 75,000 km per year;
- (b) Modularity and interchangeability of equipment and parts;
- (c) High level of comfort ensuring the tramway's attractiveness, including air conditioning for users and in the driver's compartment;
- (d) Compliance with Quebec, Canadian and North American transportation and safety standards;
- (e) Use of materials meeting the applicable smoke emission, flammability and toxicity standards;
- (f) High levels of availability, reliability and maintainability;
- (g) Reduced operating and maintenance costs;
- (h) Energy savings: reduced weight and regenerative braking used as much as possible to power the on-board systems in the Rolling Stock;
- (i) Tested design comparable to other commercially produced and commissioned tramways;
- (j) Vehicles will be provided with the appropriate equipment suited to the City's topography and harsh winter conditions.

B. Type of Rolling Stock

- (a) The line will operate using single-unit vehicles;
- (b) The vehicle will be equipped with a driver's compartment on either end, and will be reversible;
- (c) The main driving mode will be at line of sight speed for the above-ground sections;
- (d) Passengers will be able to transfer at the stations using the two (2) lateral faces of the vehicles with a platform-height floor;
- (e) Each vehicle will be equipped with a manual foldable disconnect hitch on either end, allowing two vehicles to be coupled in case of an emergency or one vehicle to be towed using a high-rail vehicle;
- (f) The vehicle will be equipped with full double doors;
- (g) The Rolling Stock's design and manufacture will ensure that its operation will not interfere with the systems and fixtures, the devices used by passengers such as cell phones, or with the sensitive equipment of third parties such as hospitals, airports, etc.



C. Key features

Maximum length of tramset	m	45
Width of tramset	m	2.65
Overall height of tramset compared to the rail (Pantograph folded over)	m	3.70
Maximum speed	km/h	70
Maximum equivalent gradient allowed (absolute slope of the land combined with the effect of an inclined curve)	%	8
Distance from track centerline-platform	mm	1355 (with a tolerance of -0/+10 mm)
Height of corridor and tracks compared to rails	mm	290 (with a construction tolerance of -0/+10 mm)
Axle load (EL6)	T/axle	12.5
Vehicle's maximum total static load	t	100

D. Capacity

- (a) The nominal capacity of the loaded EL 4 vehicle will be a minimum three hundred (300) passengers, assuming that all fixed seats are occupied;
- (b) The comfort rate will be approximately 20% in the case of the EL 4 load;
- (c) Areas reserved for wheelchairs and four-wheel scooters will be provided for, along with areas equipped to allow for the transportation of bicycles.

E. Equipment on board the Rolling Stock

The Rolling Stock will have the following on board equipment:

- (a) Ticketing system, such as validators. These will be installed near the tramset access doors;
- (b) Wi-Fi;
- (c) Operations Control & Real Time Passenger Information system;
- (d) Radio-communication system;

F. Information to on-board passengers

The tramways will be equipped with three (3) types of information systems allowing for real-time visual and audio broadcasting of the main information regarding the service underway:

- (a) Fixed information: spaces inside the tramway will be dedicated to the posting of line maps, tramway-use signage and advertising;
- (b) Dynamic visual information both inside and outside the tramway: outside the tramway, signs indicating destination and, on the sides, line number, destination and type of service (with passengers, without passengers or partial);



- (c) Pre-recorded audio information indicating the tramway's destination and name of the next station. The driver must be able to manually isolate the announcements in the event of a malfunction. The announcement must be able to be silenced by information of a higher priority (such as a driver's announcement, passenger alarm and interphones).

G. On-board security

The tramways are equipped with two (2) types of CCTV system:

- (a) An exterior CCTV system that gives the driver, using dedicated screens in his or her compartment, a rear view of the movements on board the operating tramway and, when in access surveillance mode, a view of the passengers boarding the tramway or leaving the tram. The cameras are located outside each side of each driver's compartment. They must provide a view of the passengers and vehicles in the immediate vicinity of the tramway, regardless of lighting and weather conditions;
- (b) A video protection system ensuring the safety of individuals and property. It covers the passenger space, the driver's compartment and the front of the tramway. The video stream must be available to the driver in real time.

Moreover, the vehicles will be equipped with an interphone allowing users to speak with the driver or the OCC in case of an emergency.

3.3.2. System power supply

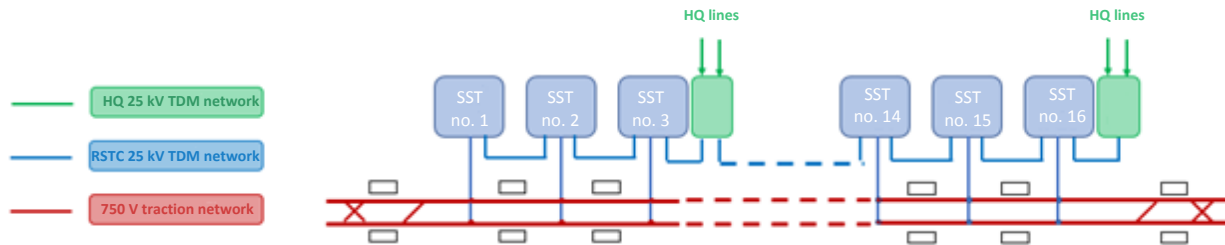
The Rolling Stock will be powered by a pantograph system that draws electricity from an OCS. The rated voltage of the Rolling Stock's traction supply will be 750 VAC. It is anticipated that an automatically tensioned contact line will be privileged (a constantly-tensioned contact line) so as to reduce the number of alignment supports ($\pm$ one support every 40 metres).

The traction power supply's dimension will allow the tramway line to be operated in nominal mode in all weather conditions. The traction system should be such as to allow the Transport System to run in degraded modes: the anticipated temporary operating services, towing of a tramset from any point along the line, strong ramps and others. The traction system should be designed so as to allow temporary services to be implemented on the undisturbed portion of the line so that operations can continue in the event of an incident. The traction power supply system's architecture should allow the Transport System's operating performances to evolve.

The power supply system will seek to optimize power consumption by using regenerative energy. The traction power supply will be made available in substations distributed along the line by transforming the 25 kVAC medium-voltage power into a 750 VAC traction power supply. To favour the tramway line's availability, Hydro-Québec will deliver medium-voltage power to two dedicated delivery points using four (4) shared power lines, which power will then be distributed to each substation, including the sub-stations powering the main and secondary MSFs through the tramway line's dedicated medium-voltage network in a power pedestal alongside the tramway corridor and track. The system should also generate and provide regular low-voltage power backed-up by the Transport System's equipment, including those in the ground level and underground stations, technical premises, transfer hubs and terminuses.



Figure 7 – Preliminary diagram of power distribution



A. Traction power sub-stations

The traction power sub-stations will be distributed along the tramway line based on the electricity simulation findings for the line and the land parcels that are available. A functional localization proposal based on the power distribution diagram will be provided in the Request for Proposals.

Given the line's configuration, some traction power sub-stations will either be above-ground buildings or underground structures. Specifications will be provided in the Request for Proposals.

These premises must comply with the national building code.

Hydro-Québec's constraints must also be taken into consideration, to the extent that their staff will be accessing these technical buildings.

Additional space may be required for certain traction power substations, notably transfer hubs and terminuses, to provide the necessary power to charge the RTC's future electric buses. Specifications will be provided in the Request for Proposals.

B. Electromagnetic compatibility

The railway system must be guaranteed to be electromagnetically compatible with its environment, in compliance with the EN 50121 series of standards. The railway system must not produce electromagnetic emissions, whether conducted, radiated or induced, that interfere with the normal operations of the electromagnetic devices or any other equipment component.

Conversely, all electrical and electronic equipment must be able to operate in the presence of electromagnetic emissions, whether these are generated by other components within the system or by equipment already within the surrounding environment, in keeping with the levels prescribed in the standard.

3.3.3. Tramway signalling system

Tramway signalling system will be deployed for the terminuses, tunnel, temporary services, injection/withdrawal areas and MSFs. The technical signalling rooms must be located near the shunting zones, in other words as close as possible to the switches and crossings.

The signage system must allow for the following functionalities:

- (a) Management of operational areas;
- (b) Management of tunnel traffic;
- (c) Detection of tramways;
- (d) Management of itineraries;



- (e) Protection of tramway motions;
- (f) Information from the driver and operator.

The City's weather conditions could have a strong impact on the railway signage system (heavy and violent rainfall, ice storms and extreme cold). These elements must be taken into consideration so as to provide robust equipment that will be reliable throughout the year, regardless of weather conditions.

3.3.4. Road Traffic Signaling

Seeing as the Transport System will be at ground level, the tramways will be crossing several intersections, and therefore several pedestrian crossings. To allow for high performance levels, namely the highest possible commercial speed and guaranteed regular crossings, the road traffic signaling must be able to grant tramways maximum priority at intersection crossings equipped with signs. These intersections will be integrated into the City's traffic management system.

The scope of the Private Partner's interventions will include responsibility for the road crossings involved in the refacing of the public right-of-way. All intersections involved will be integrated into the City's traffic management system.

A. Tramway detection system

Monitoring of the tramway intersections from the OCC will, among other things, allow the Operator to manage priority rates for intersection crossings in real time. The tramway detection system must be reliable and resistant to weather conditions. It must be easy to fine-tune approach speeds at each intersection using frequently-adjustable parameters, especially during the initial phase of operation.

B. Pedestrian crossings

At pedestrian crossings, pedestrians will be guided along their way by signs letting them know whether or not they are authorized to cross the tracks and the tramway corridor and track. Audio systems will allow persons with reduced mobility to be guided as they move about. Urban amenities used in these crossings must be designed in such a manner as to privilege the safety of pedestrians and cyclists.

Throughout the entire route, the tramway corridor and track crossings will be placed outside intersections to allow pedestrians to cross freely. These pedestrian crossings will either use indicator signs, or be protected by warning lights if the area has considerable pedestrian traffic. Note that the tramway will always have the right of way at these crossings so that transit times can be guaranteed.

Specifications will be provided in the Request for Proposals.

3.3.5. Specialized maintenance and snow removal vehicles

The Private Partner will be required to provide rolling stock for maintaining the track and the catenary, removing snow from the corridor and track and the MSFs, and towing out-of-service rolling stock.

3.4. TRANSPORT INFRASTRUCTURES

3.4.1. Insertion and corridor and track principles

The BPRSTC will use the preliminary design establishing the reference project to provide the Private Partner with a reference surface route. The Private Partner may make minor adjustments thereto based on the Rolling Stock and the OCS selected.

For the underground segments and the MSFs, the route's centerlines and profiles may be optimized by the Private Partner.



A. Design principles

The insertion studies conducted by the BPRSTC have helped define the zone in which the corridor and track will be located based on the urban amenities. The corridor and track's installation will be based on any one of the following considerations:

- (a) Axial insertion: the corridor and track is set up between two (2) traffic lanes;
- (b) Left or right lateral insertion: the corridor and track is set up between a traffic lane and a sidewalk;
- (c) General-purpose site: the tramway corridor and track allows for tramway traffic and road traffic.

Along the entire 22-km tramway line, nearly 50% of the tramway line will be inserted into the rights-of-way of existing roads in an axial position in the center of the roadway. Vehicles will travel on either side of the corridor and track, each bordering lane travelling in the same direction as the tramway. Close attention must be paid to removing snow from the corridor and track when defining the layout principles and to ensure that snow-removal logistics have been considered for each facade along the corridor.

The other sections of the tramway line use a combination of lateral insertion, tunnel and, exceptionally, general-purpose sites.

3.4.2. Tramway corridor and track

From an operational perspective, the tramway corridor and track, together with the Rolling Stock, must allow for the two main functions of moving and guiding the Rolling Stock that directly contribute to the tramway's transportation function.

Moreover, it allows for the following secondary functions:

- (a) Road and pedestrian traffic, depending on the sites crossed and surfacings associated with the corridor and track. The goal is to ensure that the allocation of public space and its functions are readily apparent to each and every user;
- (b) Participation in the capture and evacuation of runoff water;
- (c) The return of the traction current.

The tramway corridor and track also includes a duct bank through which the cables run between the various points of the line's route.

From a structural perspective, the railway corridor and track consists of:

- (a) The corridor and track's structure resting on the underlying soil;
- (b) The railroad bracing (including rails, rail fasteners, ties, tie plates, as well as switches and crossings);
- (c) Corridor and track sanitation;
- (d) Corridor and track surfacings.



Figure 8 – Typical cross-section of a classic tramway corridor and track

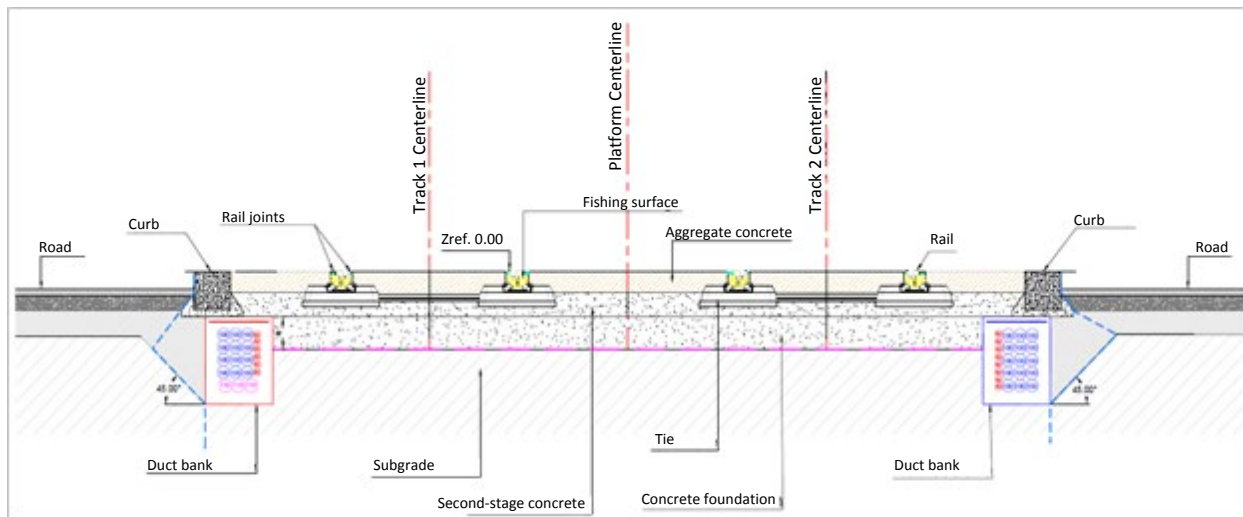


Figure 9 – Typical cross-section of undercut tramway corridor and track



A. Reliabilized platform (Free of UTNs, water main or sewer under the corridor and track)

The corridor and track throughout the tramway's entire route must be reliabilized. There must be no underground networks underneath the platform, with the exception of several specific works that will be provided during the Request for Proposals by the BPRSTC, as specified in Sections 2.7 and 2.8 of this Schedule 5.

B. Corridor and track features

The corridor and track will have the following features:

- (a) The corridor and track will generally be separated from the roadway by an insurmountable obstacle consisting of high borders with a 15-cm view;



- (b) The corridor and track must only be accessible from the developed intersections and crosswalks, with the exception of sections in the general-purpose sites that are accessible;
- (c) The curbs must be 30-cm wide to keep road traffic far enough away from the obstacle clearance restriction;
- (d) The corridor and track must be sized to accommodate dense road traffic on the right-hand side of the intersections, which requires that the corridor and track's surfaces and structures be reinforced;
- (e) The corridor and track must be sized to allow for the circulation of snow removal equipment.

The various surfacings that may be proposed for the corridor and track are:

- (a) Exposed concrete surfaces in traffic areas;
- (b) Paved surfaces in specific zones (including in public squares and pedestrian spaces);
- (c) Green/seeded surfaces in non-traffic zones (relevant for landscaping and drainage).

C. Constraints and requirements

The tramway corridor and track must be sized and designed to take into consideration the following constraints and requirements:

- (a) Environmental constraints (including inserting the corridor and track in a manner coherent with the surrounding environment, architectural treatments and corridor and track crossings whose various uses are readily apparent);
- (b) Geotechnical constraints affecting what type of foundation will be used for the corridor and track and what method will be used to lay the tracks;
- (c) Climate constraints (temperature range, humidity, precipitation and snow);
- (d) Constraints associated with existing works located in the immediate vicinity of the line's route (including bridges, networks and buildings);
- (e) Operating constraints allowing for the highest possible commercial speed and compliance with the operating frequency. The requirements essentially affect the corridor and track's structure, switching and crossing zones, tight curves and steep grades;
- (f) Comfort requirements for passengers, public space users and frontage residents (definition of the track's route, acoustics and vibration);
- (g) Technical requirements associated with the type of Rolling Stock;
- (h) Technical requirements associated with isolating the track to keep current from straying;
- (i) Technical requirements associated with other Transport System components;
- (j) Requirements associated with maintenance and snow removal, considering the City's winter climate (notably that major snow removal work with heavy machinery can have an impact on the corridor and track's useful life). The choice of surfacings, railroad bracing, track equipment, drainage system and corridor and track structure must be designed to take the constraints of snow removal operations into consideration.



3.4.3. Stations

A. General information on stations

Veritable focal points, the thirty-five (35) stations of the Québec City's tramway line must be easily identifiable and their uses readily apparent.

The stations serve several purposes, notably:

- (a) Waiting area for passengers and tramsets;
- (b) Sites providing information on the transport network and the station's immediate surroundings;
- (c) A hub for transferring to and from other lines or transit modes (bus, trambus) or other modes of transportation;
- (d) Line identification site.

B. Guiding principles of the stations' design

- (a) Accessibility, namely people must be able to use the transportation service regardless of their physical condition;
- (b) Operability, namely the ease with which pedestrians and vehicles can circulate, and maintenance and snow removal can be carried out;
- (c) Uniformity of infrastructures (notably architecture and signage) allowing to identify that the RTC is responsible for the Transport System;
- (d) Security, namely the absence of bodily injury, but also the presence of a feeling of security;
- (e) Durability, namely the design of an environment and a selection of materials that reduce the risks of degradation by passersby, clients or bad weather;
- (f) Integrated mobility, namely the real-time dissemination of information to users, the ease of switching from one mode of transportation to another in the course of a trip and the presence of businesses and services within the areas of mobility;
- (g) Urbanity, namely the adaptation of infrastructures to their environment and projection of an image of mass transit.

C. General features of the stations

The functionality of the thirty-five (35) stations includes:

- (a) Twelve (12) intermodal bus stations;
- (b) Twenty-eight (28) intermodal bicycle stations;
- (c) Average distance between stops of 650 metres.

The insertion of the thirty-five (35) stations will include:

- (a) Five (5) off-road tramway stations;
- (b) Eighteen (18) axial tramway stations;

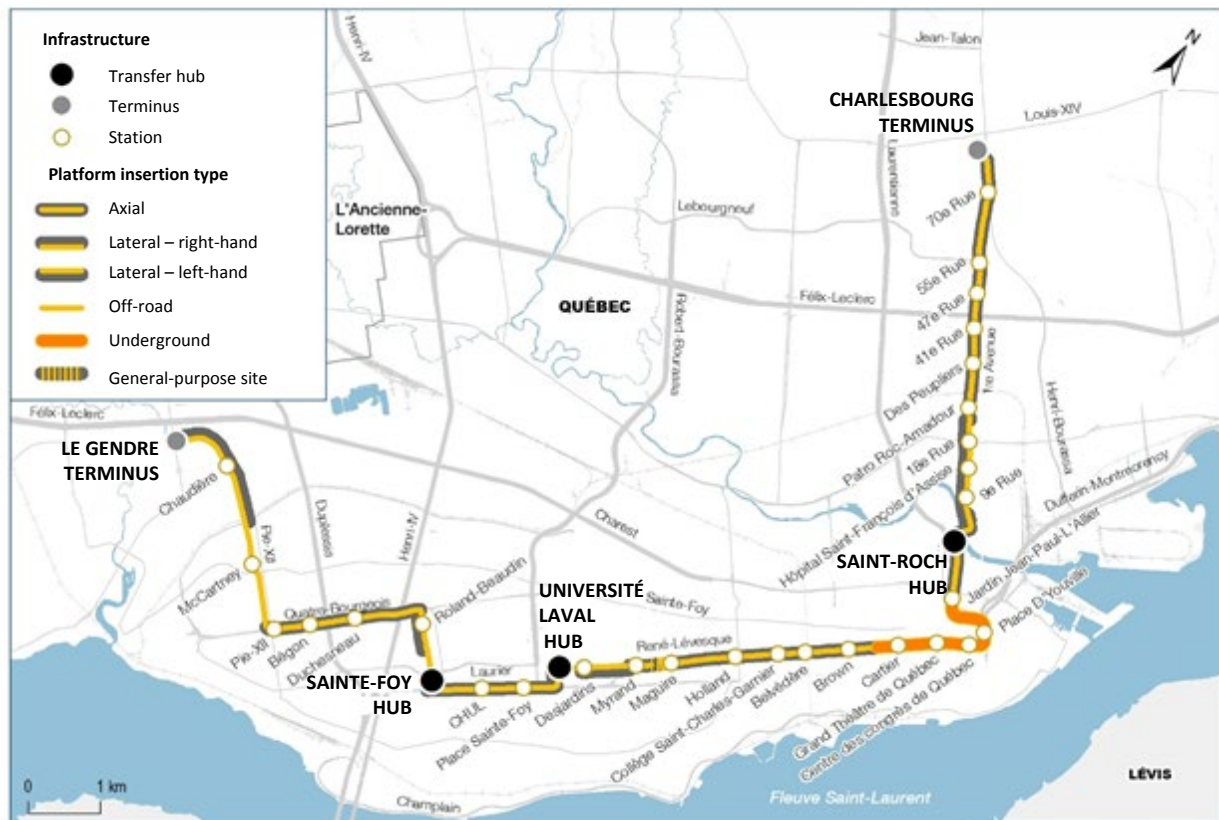


- (c) Eight (8) lateral tramway stations;
- (d) Four (4) underground tramway stations.

Other general elements:

- (a) Universal accessibility (accessible to people in wheelchairs and motorized scooters);
- (b) Level access;
- (c) Tactile warning strips all along the platform's edge for security reasons;
- (d) Equipment and fittings placed near the back of the platform to clear traffic;
- (e) Automatic ticket distributors on each platform and validation on board the tramsets;
- (f) Quality of the lighting and readability of signs and information for passengers;
- (g) Audio messages that are audible and comprehensible;
- (h) Wayfinding for correspondences and destinations;
- (i) Benches with hand rests and seats at varying heights;
- (j) Wi-Fi and emergency interphone;
- (k) Camera system.

Figure 10 – Location of stations





D. Ground level stations

The ground level stations must meet the guiding design principles and general station features indicated below:

- (a) Two (2) access points at either end of the platform, including ramps to/from shelters and sidewalks;
- (b) Platform lengths of 43 to 45 metres, with a standard width of 4.1 metres and, exceptionally, a minimal width of 3.2 metres where space is limited;
- (c) Platform height of approximately 30 cm above the surface course allowing for level access to the Rolling Stock;
- (d) Integration of operating system equipment;
- (e) Comfort objectives:
 - 100% of users waiting on the platform will be simultaneously protected against bad weather;
 - For standard platforms depths of 4.1 metres, 70% of users may wait under the awning and 30% in a shelter equipped with supplemental heating;
 - On narrow platform depths of 3.2 metres, 100% of users may wait under the awning.

E. Architectural composition of ground level stations

The design of ground level stations will satisfy the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the Project that will be provided in the context of the Request for Proposals.

For each ground level station, the required track clearance for the platform and equipment will also be prescribed at the time of the Request for Proposals.

F. Underground stations

The scope of the underground stations includes the civil infrastructure as well as all work packages and safety equipment.

The underground stations must satisfy the guiding station design principles and general features indicated above.

- (a) Ground level entrance shelters with elevator (minimum of one elevator per station) as well as escalators and stairs (space permitting, two access points per station, on either side of the main traffic lane);
- (b) Access to the platform by a mezzanine;
- (c) Lateral platforms 50-metres in length;
- (d) Wide platforms with unobstructed area of no less than 2.5 metres;
- (e) Platform height approximately 30 cm above the rail surface allowing for level access to the Rolling Stock;
- (f) Climate controlled underground spaces;
- (g) Design ensuring safety in the event of a fire;



- (h) Integration of equipment for operating systems;
- (i) Intrusion monitoring and closure systems for out-of-service periods;
- (j) Underground stations that can be identified by the art integrated into the architecture;

G. Architectural composition of underground stations

The underground stations' design must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the Project that will be provided in the context of the Request for Proposals.

For each underground station, access/egress points, connections to the existing pedestrian tunnel and requisite equipment will also be prescribed at the time of the Request for Proposals.

In the detailed design, the Private Partner must perform detailed dynamic simulations to ensure that the anticipated station dimensions will satisfy the needs.

3.4.4. Transfer hubs and terminus

The configuration of the transfer hubs and end-of-line terminuses is a key component of the intermodal policy implemented by the agglomeration. Within the same geographical site, correspondences between several modes of transportation will be organized so as to allow users to easily pass from one mode to another. Thanks to their geographical location, their layout and the services they offer, these sites promote smooth transfers between various means of transportation, such as tramway, bus, bicycle, vehicle and walking.

The interfaces between the modes of transportation should facilitate the fluid and quick transfer between the various modes. Consequently, it is important that travelers be able to identify at a glance the various options available to them and that the various modes of transportation not be further than a hundred metres or so away.

The RSTC Project – Tramway Component provides for the development of three (3) transfer hubs and two (2) terminuses that promote intermodal traveling by combining:

- (a) Transportation-related services (ticketing, signage, pricing, real-time passenger information on connections and travel times);
- (b) Pedestrian safety by segregating various zones using sidewalks and marking out pedestrian walkways between the zones;
- (c) Ensuring user comfort by providing bad weather shelters, places to sit and appropriate lighting;
- (d) Ensuring personal safety using CCTV technologies and interphones;
- (e) Related services by means of partnerships or franchises, such as businesses and advertising that promote and facilitate the movement of users. Some hubs and terminuses could be connected to real estate development projects.

A. Main components

For each of the three (3) transfer hubs (Sainte-Foy, Université Laval, Saint-Roch) and two (2) end-of-line terminuses (Le Gendre and Charlesbourg), the following components must be integrated unless otherwise provided:

- (a) Tramway corridor and track;
- (b) Bus platform;



- (c) Spaces for bicycles;
- (d) Heated and air-conditioned building for passengers;
- (e) Intermodal spaces and technical operations rooms.

For each transfer hub and terminus, the platform clearances as well as the quantity and sizing of the requisite equipment will also be prescribed at the time of the Request for Proposals.

B. Bus network electrification equipment

The prescriptions and quantities required to adapt the transfer hubs and terminuses to the electrification needs of the Operator's bus network will also be detailed at the time of the Request for Proposals.

C. Architectural composition

The design of the transfer hubs and terminuses must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project – Tramway Component that will be provided in the context of the Request for Proposals.

3.4.5. Park-and-ride incentive parking

The RSTC Project – Tramway Component provides for the integration of additional park-and-ride incentive parking facilities into the Le Gendre terminus. The current park-and-ride incentive parking offers approximately two hundred and thirty (230) spaces, which is deemed insufficient. The RSTC Project – Tramway Component provides for the addition of five hundred (500) spaces.

The park-and-ride incentive parking facilities constitutes the intermodal component of the terminus that specifically addresses motorists' needs. The facilities must be designed to ensure the physical and psychological comfort of clients and clearly post the rules for using these spaces.

This includes, more specifically:

- (a) Welcoming passengers in convivial, safe and reassuring spaces;
- (b) Ensuring the fluidity and security of traffic.

The following will be essential:

- (a) External (for all road-based modes within the area covered) and internal wayfinding.
- (b) Access to the site and circulation of vehicles within the site;
- (c) Parking for vehicles;
- (d) Secured connection between the parking area and the tramway through walkways;
- (e) Safety of individuals and vehicles;
- (f) Availability of services: passenger information, sale of transportation tickets, local services contributing to the site's animation and attractiveness;

3.4.6. Tunnel

The RSTC Project – Tramway Component provides for a tunnel section in the Parliament hill sector.

The tunnel underneath Parliament hill is approximately 2.6 km long with an underpass approach on de la Couronne Street west of the Jean-Paul-L'Allier garden; it passes under Honoré-Mercier Avenue, continues towards René-Lévesque Boulevard and then resurfaces from an underpass near des Érables



Avenue. Four underground stations will be interspersed along this section: Place D'Youville, Centre des congrès, Grand Théâtre and Cartier.

A. Functional objectives of the tunnel

- (a) Ensuring safety and ride comfort;
- (b) Allowing individuals to be evacuated in all safety, regardless of the reasons for and conditions of the evacuation;
- (c) Seeing to the ventilation and de-smoking of the underground sections;
- (d) Providing for the storage and evacuation of water;
- (e) Facilitating the management of services and premises, notably in respect of:
 - Control over the territory, in terms of the prevention of intrusions and the safety of individuals and property;
 - Fire safety;
 - Ease of maintenance and maintaining the quality of the premises and facilities over time.
- (f) The tunnel's layout must comply with the regulations in force on the commissioning date;
- (g) The tunnel's design must comply with:
 - The clearances for the Rolling Stock, maintenance material and rescue/relief equipment;
 - The footprint of the Transport System's infrastructure equipment (including tracks, OCSs and cable trays);
 - Safety equipment (including ventilation, de-smoking and wayfinding);
 - The tunnel's design and completion must integrate the infrastructure needed to ensure radio, Wi-Fi and cellular coverage.

B. Architectural composition

The design of the two (2) underpasses (tunnel entrances) must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project – Tramway Component that will be provided in the context of the Request for Proposals.

3.4.7. Maintenance and storage facility

The construction, development and equipment of the MSFs as well as the operation and maintenance of the premises and equipment fall within the purview of the RSTC Project – Tramway Component.

The BPRSTC will use the preliminary design establishing the reference project to provide the Private Partner with a preliminary design and operational framework for the MSFs. The Private Partner may then optimize the track plans and disposal of various maintenance equipment.

The layout of the premises and spaces made available to the Operator must comply with the prescriptions provided in the context of the Request for Proposals.



A. Architectural composition

The MSFs' design must comply with the prescriptions required by and detailed in the guide on the architectural design and urban integration elements of the RSTC Project – Tramway Component that will be provided in the context of the Request for Proposals.

Two MSFs are provided for:

- (a) Main MSF:
 - Located in the Le Gendre sector;
 - Capacity to store thirty (30) tramsets;
 - Accommodation for the maintenance infrastructure and equipment;
 - Contains all spaces required to accommodate the workforce needed to perform Maintenance activities.
- (b) Secondary MSF:
 - Located in the area of 41st Street, West;
 - Capacity to store twenty (20) tramsets;
 - Accommodation for the Maintenance infrastructure and equipment;
 - Required to minimize deadhead trips (moving tramsets without passengers);
 - Storage and routine maintenance of the Rolling Stock.

B. Features of the MSFs

The two MSFs must, among other things, allow for the following functionalities:

- (a) Delivery of the Rolling Stock;
- (b) Washing of the Rolling Stock;
- (c) Routine inspection of the Rolling Stock and verification of the safety gear in terms of the service station;
- (d) Storage and parking of Rolling Stock and specific maintenance of way machines;
- (e) Light and heavy maintenance of the Rolling Stock and fixed structures;
- (f) Re-profiling of wheels;
- (g) All of the facilities and spaces needed to accommodate maintenance and operating personnel;
- (h) Storage of spare parts and various consumables;
- (i) Accommodation of special vehicles used to maintain the line's ways and works, to remove snow from the platforms and to tow vehicles.

3.4.8. Technical and operating rooms

The online operating rooms differ depending on the duties of the Operator's employees who will be using them. The online operating rooms can be distinguished based on the usage made thereof:



- (a) Drivers and operations supervisors: these premises are designed to allow drivers to spend their breaks there and wait for orders to take over a tramset in the event of an operational disturbance and allows operations supervisors to be based near the site and conduct personal interviews, if necessary. They are located in the tramway line's two terminuses (Charlesbourg and Le Gendre) and three (3) transfer hubs (Sainte-Foy, Université Laval and Saint-Roch) right next to the stations;
- (b) Agents overseeing the territory (passenger information, checking transportation tickets and directing traffic): the purpose of this room is to allow these agents to spend their breaks there and isolate themselves should a delicate situation arise. This break room also includes a small isolated office for management located in the center of the line in one of the underground stations of the downtown tunnel.

Access to the rooms is controlled by access cards that reflect employee status. In the event of an intrusion, an alarm is sent to the OCC supervisory post.

3.5. OPERATING SYSTEMS

3.5.1. Operation Control Centre (OCC)

It is anticipated that the acquisition and deployment of the OCC will be the Operator's responsibility.

The Tramway will be operated from an OCC integrated into the Operator's bus network and will be located in its current administrative centre. The OCC will include video walls, operator stations and supervisory positions and will be based on:

- (a) The SCADA that is used to supervise all of the systems deployed throughout the tramway line;
- (b) The SCADA is also used to supervise the power supply throughout the tramway line, including the emergency traction power supply cutoff;
- (c) The OCPIs to pilot the operation's regularity and inform passengers who are in the station (for the tramway, trambus and buses);
- (d) The City's supervisory position for monitoring the condition of intersections along the route.

It is anticipated that the acquisition and deployment of LCCs will be the Private Partner's responsibility.

Operation and maintenance being provided by separate entities, it is anticipated that each of the MSFs will have an LCC to meet the specific needs of the maintenance team.

Attributing the line's operations to the OCC and maintenance needs to the LCC allows for:

- (a) An organizational separation between the Operator and the Private Partner;
- (b) Independence within their respective operations, even if regular exchanges will be necessary to ensure the tramway line's smooth operation;
- (c) The presence of one of the Private Partner's operators in a dedicated OCC position to communicate with the Operator during maintenance interventions.

3.5.2. Supervised Control and Data Acquisition (SCADA)

To optimize the tramway line's management, operations will be centralized from the OCC.



Operators can manage the tramway line's operation and monitor the systems' functions. To do this, they will have access to:

- (a) Means of communication: to receive information from the field and, if necessary, to issue orders;
- (b) Processing tools capable of handling complex processes in real time.

Consistent with this logic, the SCADA system, together with the OCPIS, must be designed to help operate the tramway line by allowing for the centralized monitoring of all equipment (managing functional availabilities and change statuses) but also by allowing certain unit commands to be performed on equipment:

- (a) Operating assistance from the OCC;
- (b) Maintenance assistance.

The SCADA is operated within the OCC jointly with other systems, notably:

- (a) The OCPIS;
- (b) The road traffic signaling monitoring tool;
- (c) CCTV;
- (d) Standard office automation tools.

Generally speaking, the SCADA allows for the online monitoring of equipment change statuses and of the MSF operating equipment in real and non-real time.

- (a) It allows to monitor and control the traction power online from the OCC and from the MSFs;
- (b) It can also be used to monitor and control railway signals online and from the MSFs;
- (c) Finally, it allows certain necessary commands to be performed from the OCC on remote equipment;
- (d) It is interfaced with other monitoring systems, such as the technical management of various buildings, to acquire synthesized alarms transmitted to the OCC.

The SCADA therefore plays a role at all levels of a tramway line:

- (a) Stations;
- (b) Rectifier substations (RS) that manage power traction;
- (c) MSFs;
- (d) Online operations and maintenance rooms;
- (e) OCC;
- (f) Telecommunication infrastructures that will also be included in the SCADA's monitoring parameters.

The users of the system are:

- (a) Tramway operators based in the OCC:
 - Controllers and officers responsible for passenger's information;



- Operations officers: responsible for OCC.
- (b) Maintenance personnel;
- (c) SCADA system administrator: responsible for the application management services associated with modal changes (triggering of alarms, conduct and graphic animations) maintenance of user accounts, profiles and rights to access associated system functions.

Generally speaking, all systems implemented on the tramway line will be connected to the telecommunications network(s).

3.5.3. Technical power management (also included with SCADA)

The SCADA also consists of supervising and managing all of the tramway network's power supply, from its arrival (interface with the power supplier) up to its distribution to the OCS (traction power supply) and fixed equipment (auxiliary power). The SCADA also allows for the following functions:

- (a) Administration and monitoring of the power configuration (operational voltage, condition of equipment (in/out of service), position (opened/closed), alarms and defects, command modes (local/remote);
- (b) Command and control of equipment for the administration of auxiliary and traction power;
- (c) Ensuring management of work and maintenance interventions (consignment of areas, disposal of equipment, protection of areas).

3.5.4. Operations control and real-time passenger information system (OCPIS)

The OCPIS allows, more specifically, for the following:

- (a) Real-time monitoring of the transit lines' operation by operating staff in order to maintain the network's service quality;
- (b) Non-real time monitoring of operating data for statistical purposes with a view to analyzing operational incidents or continually improving service quality;
- (c) Real-time information for the transport network's users on information screens on board the vehicles or information terminals in the stations.

Once the RSTC is created by adding the tramway and trambus mode, the OCPIS system currently in place on the Operator's bus system should be used and expanded. An upgrade and integration of the features needed to operate a tramway will then become necessary.

3.5.5. Fixed, mobile and low-current networks

All of the sites along the tramway line will be interconnected by means of transmission networks. The sites include the stations, traction sub-stations, operation rooms, signage rooms, the Parcs-o-Bus, the tunnel, the central command station(s) and the maintenance and storage facilities. These networks will be used to retransmit video, voice (radio, telephone, audio and interphone exchanges) and data. The local networks will also be used to interconnect the central equipment and systems as well as the equipment distributed throughout the maintenance and storage facilities.

As part of the future operation of the structuring public transit network, the following telecommunications networks will need to be deployed:

**A. Networking (fixed network)**

- (a) Wired system deployed on the ground used to interconnect fixed equipment along the route and in the MSFs so that data may be transmitted between them. This type of network usually consists of optical fibers deployed along the transport lines;
- (b) Deployment of networks specific to the tramway line for the operating and maintenance needs, with points interconnecting to the existing networks (Operator and City).

B. Mobile network

- (a) Radio communication network allowing the various operating and maintenance agents to communicate amongst themselves and for the exchange of data between the fixed equipment and mobile equipment;
- (b) Use of the four-phase network currently being deployed by the City, including in the tunnel;
- (c) Radio coverage in all underground sections.

C. Interphones

Interphones give users the possibility of contacting the operator in the station and on-board the tramsets. It also allows for emergency and security calls to be made and is associated with access control devices.

- (a) On the station platforms, allowing passengers to communicate with an operator of the OCC in case of an emergency;
- (b) For operational and maintenance needs.

D. Wi-Fi

- (a) Wi-Fi coverage throughout the lines (ground-level and underground stations as well as in the tunnel) for passengers;
- (b) The Operator will deploy its own Wi-Fi network throughout the route for on-line operational needs and in the MSFs.

E. Telephony

Telephony allows for internal exchanges between the operators, maintenance teams and external organizations. A separate telephone system is required between operations and maintenance.

F. Time distribution system

The distribution and synchronization of time will be provided by the Operator's chronometry server.

G. Cybersecurity

Cybersecurity covers all means used to avoid, limit, detect and sound an alert in the event of any malicious or undesired intrusion in the tramway's communications networks and systems from external or internal systems. This applies both to the Operator and the Private Partner.

H. Closed-circuit television (CCTV)

CCTV is deployed to provide a view of the stations, tramsets, maintenance and storage facilities, premises, tunnel, major intersections and operating areas.



I. Public address system (sound)

Audio allows to broadcast live or pre-recorded announcements in passenger stations, on tramsets and inside the maintenance and storage facilities.

J. Access and intruder control system

Access control limits and controls access to sensitive premises, buildings, command rooms and maintenance centers. It is combined with an intrusion detection that can be installed within the perimeters of the maintenance and storage facilities and tunnel entrances.

3.5.6. Ticketing

Once the RSTC is implemented, the existing OPUS system will be used and extended to the tramway and trambus. An upgrade and integration of the features required to operate a tramway will then become necessary.

Ticketing will include the following functions:

- (a) Sale and control of transportation tickets;
- (b) Validation of transportation tickets;
- (c) Management and supervision of equipment online and on board the Rolling Stock.

4. PERFORMANCE AND SAFETY

4.1 GENERAL INFORMATION

The Project must comply with safety standards acceptable to the relevant authorities, including the legislative and regulatory framework for safety and the existing safety policies.

The Private Partner will be required to implement a safety assurance system that complies with recognized methods showing that the system was designed, developed, deployed, operated and maintained in such a manner that all risks have been identified and reduced to an acceptable level.

The system's safety equipment must be assessed and certified by the Independent Safety Assessor within the meaning of the CENELEC EN50126-EN50128-EN50129 standards.

4.2 FUNCTIONALITY, MAINTAINABILITY, AVAILABILITY AND SAFETY MEASURES (FMAS)

In the context of the RSTC Project – Tramway Component, BPRSTC will implement a measure to demonstrate and control the Transport System's performance and safety. This measure will apply throughout the contract.

The goal of this measure of demonstrating and controlling the Transport System's performance is to guarantee the tramway line's performance at each phase of the project (detailed design studies, work, integration and overall testing, as well as maintenance) and to obtain a Transport System that meets the operational requirements defined in the line's preliminary operating program.

The goal of this measure of demonstrating and controlling the Transport System's safety is to guarantee that the tramway line meets the requisite level of safety at each phase of the project (detailed design studies, work, integration and overall testing, as well as maintenance) and thus secure authorization for the Transport System's commercial commissioning. This measure also integrates the urban insertion component for the intersections that the RSTC Project – Tramway Component will be crossing.

The purpose of the FMAS is to demonstrate control over the risks associated with traffic on the tramway infrastructure and the operation of the line's facilities that could cause bodily injury during the operating



and maintenance phase. Its purpose is also to ensure that the FMAS objectives defined in the contract are achieved in the context of the development, supply and operation of the systems. The FMAS performances of the system are one of the key components of the project's success that will impact not only its image among passengers but also operating costs.

The Private Partner will be responsible for demonstrating, controlling and achieving the FMAS objectives defined for the Transport System and sub-systems included within the scope of the contract.

4.3 FIRE PROTECTION

The design of the Transport System's fire and safety protection (not including the Rolling Stock) must be based on the requirements established in the NFPA 130 (2014) (Standards for Fixed Guideway Transit and Passenger Rail Systems) and in the other related standards referred to therein. It must be established in close cooperation with the architects, local officers and/or local emergency services, and comply with the applicable laws and regulations, codes and standards after obtaining the consent of the municipalities or other relevant authorities.

The design of the Rolling Stock's fire and safety protection must be based on the fire-smoke requirements established in EN 45545 (Railway Applications – Fire Protection on Railway Vehicles).

The Transport System's design must include an evacuation strategy for the tunnel, viaducts and raised sections, as well as for the stations.

The stations and connected buildings must be considered as being buildings occupied as public spaces used to transport passengers, and separate areas with technical rooms must be classified as being industrial-usage establishments, in accordance with the definitions of the NFPA 101.

4.4 BUILDING INFORMATION MODELING (BIM)

Information on the Municipal Infrastructures and built components of the Transport System must be grouped together in a digital model in accordance with the requirements stipulated in the Request for Proposals. Throughout the term of the Project, the Private Partner will grant BPRSTC access to a design and completion model to manage the quality of and monitor progress made in the RSTC Project – Tramway Component.

At the time of commissioning, the Private Partner must provide a consolidated database containing the information needed to operate and maintain the assets along with models accurately representing the condition of the physical assets. During the assets' operating and maintenance phase, the Private Partner must provide regular updates of the digital models and database to reflect changes made to the assets.



SCHEDULE 6 – ENVELOPE IDENTIFICATION MODEL



VILLE DE QUÉBEC
Service des approvisionnements (Procurement Services)
50, rue Marie-de-l’Incarnation, 2^e étage
Québec (Quebec) G1N 3E7

Re: Request for Qualification, File No. 73224

Project title: Design, build, financing and maintenance of Quebec City’s structuring public transit network- Tramway Component

Response filing deadline: _____

Name of Respondent: _____