



SOMMAIRE

DEMANDE DE PROPOSITIONS

PROJET DE LA ROUTE TRANSCANADIENNE

POUR

**LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION, LE FINANCEMENT,
L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET LA RÉHABILITATION**

DE

**LA ROUTE 2, ENTRE
LA FRONTIÈRE DU QUÉBEC ET LONGS CREEK,
ET DE LA ROUTE 95**

Remis à :

The Brun-Way Group Joint Venture
River Valley Road Development Company
Saint John Valley Highway Group
Upper Valley Highway Consortium

Sommaire de la demande de propositions pour le projet de la route transcanadienne

Table des matières

1.1	Introduction.....	1
1.2	Structure de la demande de propositions.....	2
1.3	Objectifs du projet.....	2
1.4	Étendue des travaux.....	3
1.5	Structure organisationnelle	4
1.6	Systèmes de gestion.....	6
1.7	Exigences environnementales	7
1.8	Exigences relatives à la communication au public	7
1.9	Financement du projet et paiement.....	8
1.10	Calendrier du projet	9
1.11	Contribution financière du gouvernement du Canada	10
1.12	Coopération et résolution des différends	10
1.13	Processus de sélection	11
Annexe A	Carte du projet de la route transcanadienne	
Annexe B	Tronçons du projet de la route transcanadienne	

1.1 Introduction

Le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick (MDTNB) a lancé une demande de qualifications, le 11 décembre 2003, au nom de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB), une société de la Couronne constituée en vertu de la *Loi sur la Société de voirie du Nouveau-Brunswick*, pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation d'une route à quatre voies entre Saint-Léonard et Longs Creek. Quatre soumissions avaient été reçues à la date limite du 29 janvier 2004. Après l'évaluation des soumissions, le ministre des Transports a annoncé, le 26 mars 2004, que les quatre soumissionnaires ayant répondu à la demande de qualifications passeraient à l'étape de la demande de propositions. Les quatre soumissionnaires (soumissionnaires) sont :

- The Brun-Way Group Joint Venture,
- River Valley Road Development Company,
- Saint John Valley Highway Group,
- Upper Valley Highway Consortium.

La demande de propositions est lancée afin d'obtenir de ces soumissionnaires des propositions détaillées pour le projet.

Depuis le lancement de la demande de qualifications, le MDTNB a élargi l'étendue des travaux pour inclure un autre tronçon de 75 km, donc la demande s'applique maintenant à la Route 2, entre la frontière du Québec et Longs Creek, et à la Route 95. Le « projet » comprend maintenant plus précisément la conception et la construction de 98 km de route, la réfection de 128 km de route, ainsi que l'exploitation, l'entretien et la réfection de 275 km de route, et le financement s'il y a lieu.

1.2 Structure de la demande de propositions

La demande de propositions est structurée comme suit :

- Volume 1 – description du projet et du processus de demande de propositions;
- Volume 2 – présentation des accords relatifs au projet;
- Volume 3 – présentation des devis du projet.

Le Volume 3 (modifié) et les divers éléments de la proposition du soumissionnaire retenu constitueront les annexes aux ententes du projet, en plus de celles présentées dans le Volume 2.

La demande de propositions doit être lue intégralement pour que le projet et le processus de demande de propositions soient bien compris. Certains faits saillants sont présentés dans le présent sommaire.

1.3 Objectifs du projet

Objectifs précis du projet, sans ordre particulier :

- Que les tronçons de la route construits selon la méthode de conception-construction soient ouverts à la circulation le 1^{er} novembre 2007;
- Que les tronçons actuels de la route soient remis en état avant le 1^{er} novembre 2007;
- Que la valeur optimale soit obtenue pour l'argent dépensé;
- Que l'on dispose d'une route sécuritaire pour les voyageurs qui circulent dans la province;
- Que la sécurité soit assurée sur le chantier tout au long du projet;
- Que des services routiers fiables, économiques et de qualité soient offerts aux usagers de la route;
- Que les avantages économiques et industriels du projet soient maximisés pour la population et les industries du Nouveau-Brunswick et du Canada;

Demande de propositions pour le projet de la route transcanadienne

- Que les principaux risques du projet soient assumés par le soumissionnaire retenu;
- Que la route soit conçue, construite, exploitée, entretenue et remise en état d'une manière qui satisfasse ou dépasse toutes les normes ou les directives provinciales et nationales applicables;
- Que la route soit conçue, construite, exploitée, entretenue et remise en état d'une manière respectueuse de l'environnement, et en conformité avec les exigences et les engagements en matière d'environnement, y compris les lois et les règlements sur l'environnement de la province et du gouvernement fédéral.

1.4 Étendue des travaux

La route comprendra trois types de tronçons qui diffèrent quant aux obligations du soumissionnaire retenu relatives à la conception et à la construction :

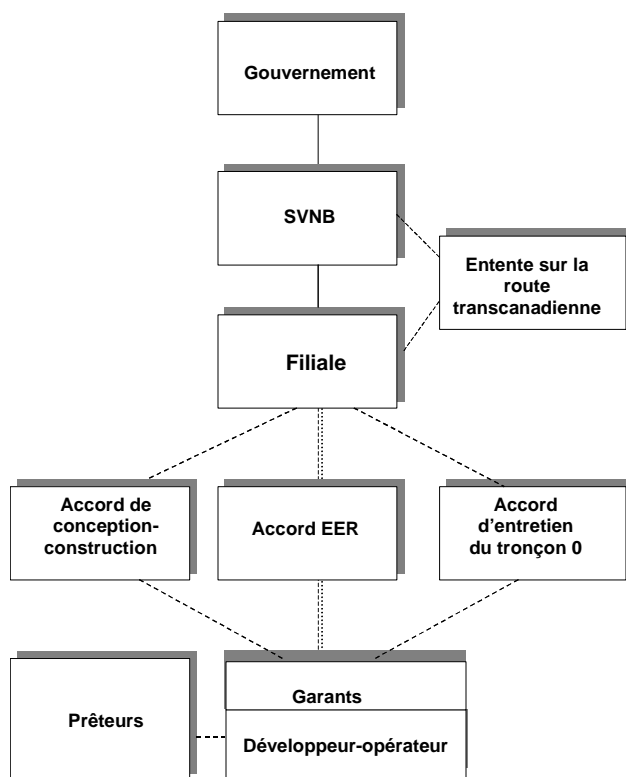
- Les **tronçons construits selon la méthode de conception-construction** sont les tronçons qui seront conçus et construits par le soumissionnaire retenu;
- Les **tronçons actuels** sont les tronçons qui sont déjà construits ou qui seront construits par le MDTNB avant la date d'exécution des accords relatifs au projet. Ils devront être remis en état par le soumissionnaire retenu;
- Les **tronçons construits par le MDT** sont les tronçons qui seront construits par des tierces parties en vertu d'un contrat avec le MDTNB et que le soumissionnaire retenu ne sera pas chargé de concevoir ou de construire.

Le soumissionnaire retenu sera responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état des trois types de tronçons, y compris le respect des normes de restitution.

Une carte du projet (Annexe A) et un tableau donnant une description sommaire des tronçons (Annexe B) figurent à la fin du présent document.

1.5 Structure organisationnelle

Le tableau suivant montre la structure organisationnelle du projet.



La SVNB, qui est créée en vertu de la *Loi sur la Société de voirie du Nouveau-Brunswick*, créera une filiale en propriété exclusive (filiale) qui sera responsable du projet. La filiale sera constituée en vertu de la *Loi sur les corporations commerciales (du Nouveau-Brunswick)* et elle sera gérée par un conseil dont les membres seront nommés par la SVNB ou le gouvernement. La filiale sera désignée comme un gérant de projet conformément à la *Loi sur la Société de voirie du Nouveau-Brunswick*. La filiale donnera à contrat le projet au soumissionnaire retenu. Le soumissionnaire retenu sera l'emprunteur des fonds pour la période de construction et le projet à long terme au besoin.

Demande de propositions pour le projet de la route transcanadienne

Le soumissionnaire retenu devra fournir des garanties pour les obligations du promoteur et de l'exploitant dans le cadre des accords relatifs au projet. Les garants doivent être les mêmes que ceux des accords relatifs aux tronçons construits selon la méthode de conception-construction, les travaux de EER et d'entretien du tronçon 0. Ces garanties sont décrites dans les accords.

La filiale signera un **accord relatif à la conception-construction (CC)** et un **accord relatif à l'exploitation, à l'entretien et à la réhabilitation (EER)** avec le soumissionnaire retenu en ce qui a trait au projet. L'accord relatif à la conception-construction s'appliquera aux responsabilités du soumissionnaire retenu relativement à la conception, à la construction et au financement, et l'accord relatif à de EER s'appliquera aux responsabilités du soumissionnaire retenu en matière d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation. La SVN B sera partie à ces ententes.

La filiale conclura une **Entente sur la route transcanadienne** avec la SVN B. Dans le cadre de cette entente, la SVN B demeurera propriétaire des terrains pour les routes et accordera à la filiale un permis pour ces terrains pendant les périodes de conception-construction, et de EER. La SVN B sera partie à cette entente.

Le tronçon 0 indiqué dans le tableau présenté en Annexe B ne fait pas partie de la route. Le soumissionnaire retenu devra exploiter et entretenir ce tronçon, dans le cadre d'un **accord relatif à l'entretien du tronçon 0** avec la filiale, du 1^{er} juin 2005 au 30 juin 2033 ou jusqu'à ce que la filiale mette fin à cet accord.

1.6 Systèmes de gestion

Une des caractéristiques du projet est l'utilisation d'un cadre de systèmes de gestion pour gérer toutes les activités du soumissionnaire retenu en ce qui a trait au projet. Plus précisément, le soumissionnaire retenu devra établir et installer les trois systèmes de gestion suivants dans l'exécution de ses travaux :

- Un système de gestion de la qualité (SGQ);
- Un système de gestion de l'environnement (SGE);
- Un système de gestion de la sécurité (SGS).

Les trois systèmes de gestion doivent être certifiés par des tierces parties externes. En particulier :

- Le SGQ du soumissionnaire retenu doit être certifié à la norme *ISO 9001:2000 Systèmes de management de la qualité – Exigences* par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes acceptable à la filiale;
- Le SGE du soumissionnaire retenu doit être certifié à la norme *ISO 14001:1996 Systèmes de management environnemental – Spécification pour son utilisation* par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes acceptable à la filiale;
- Le soumissionnaire retenu doit obtenir un certificat de reconnaissance (CDR) et une attestation de la New Brunswick Construction Safety Association (NBCSA) qui reconnaît que le SGS a été établi, que le personnel affecté au projet est qualifié, et que le SGS a été vérifié et respecte une norme satisfaisante.

Ces certifications doivent être maintenues pendant les périodes de conception-construction, et de EER. Lorsqu'une norme est modifiée ou mise à jour, le soumissionnaire retenu doit modifier son système de gestion pour répondre à toutes les nouvelles exigences du changement. Il devra aussi établir le processus de surveillance de la performance des systèmes de gestion afin de s'assurer que tous sont bien en place et mis à jour.

1.7 Exigences environnementales

Les tronçons construits selon la méthode de conception-construction seront situés à travers et à proximité des zones écologiquement sensibles qui nécessitent une attention particulière pendant les périodes de conception-construction, et de EER. Le soumissionnaire retenu devra s'occuper des aspects prescrits des exigences environnementales, des agréments, des permis et des engagements pour les tronçons construits selon la méthode de conception-construction.

Il y a aussi des exigences environnementales, des agréments, des permis et des engagements pour les tronçons actuels et construits par le MDT. Le soumissionnaire retenu devra s'occuper des aspects de ces exigences et de ces engagements qui continuent ou commencent pendant la période d'exploitation, d'entretien et de remise en état.

1.8 Exigences relatives à la communication au public

Le soumissionnaire retenu devra fournir de l'information précise et dans un délai raisonnable aux intervenants touchés et au grand public pendant les périodes de conception-construction, et de EER, à un niveau semblable ou supérieur à celui fourni par le MDTNB pour les projets routiers qu'il développe et exploite directement. Il faudra communiquer proactivement et régulièrement avec les intervenants touchés et le public en général, à l'aide de matériel de communication publique pertinent et uniforme. Ces services doivent être fournis dans les deux langues officielles par le soumissionnaire retenu.

Le soumissionnaire retenu devra répondre aux besoins de tous les intervenants touchés en matière d'information.

Demande de propositions pour le projet de la route transcanadienne

Ces intervenants comprennent, mais non exclusivement, les usagers de la route, les fournisseurs, les entreprises de construction routière, les firmes d'ingénierie et les travailleurs potentiels ou actuels dans les domaines de la conception, de la construction, du financement, de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état du projet, les groupes autochtones, les agences des gouvernements fédéral et provincial, et les administrations locales touchées, les associations de l'industrie agricole et forestière, les propriétaires fonciers adjacents et à proximité touchés par le projet, les résidents et les entreprises à proximité, les organismes de protection civile et d'intervention en cas d'urgence, les médias et la presse, et le grand public.

1.9 Financement du projet et paiement

Deux modèles opérationnels sont établis pour le projet.

1. Modèle de paiement à l'achèvement des travaux : Les soumissionnaires doivent fournir un coût maximal garanti (CMG) pour la conception, la construction et le financement des tronçons selon la méthode de conception-construction, et pour la réfection et le financement des tronçons existants, qui doit être versé au moment où la route devient accessible à la circulation et à l'achèvement des travaux de conception-construction.

2. Modèle de remboursements échelonnés : Les soumissionnaires doivent aussi présenter une proposition relative au financement à long terme pour le CMG de moins de 135 millions de dollars. Selon cette proposition, les paiements au soumissionnaire retenu seront versés pendant le projet sous forme de paiements semi-annuels, à partir du moment où la route devient accessible à la circulation et jusqu'à la fin de la période d'exploitation, d'entretien et de remise en état.

Les soumissionnaires doivent aussi fournir un calendrier des paiements d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation dont ils ont besoin pour exploiter, entretenir et remettre en état la route au cours de la période.

1.10 Calendrier du projet

Le soumissionnaire retenu doit voir à ce que les tronçons établis selon la méthode de conception-construction deviennent accessibles à la circulation entre le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} novembre 2007, et que les travaux soient achevés d'ici le 30 juin 2008.

Le soumissionnaire retenu assumera la responsabilité de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation des différents tronçons de la route à différentes dates. Pour les tronçons construits par le MDT et selon la méthode de conception-construction, ce sera lorsque les tronçons respectifs seront accessibles à la circulation. Pour les tronçons actuels, ce sera à la signature des accords relatifs au projet, les travaux d'entretien par intérim étant effectués par le MDTNB jusqu'au 31 mai 2005. La responsabilité de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation de tous les tronçons de la route prendra fin le 30 juin 2033.

Les responsabilités d'entretien du tronçon 0 seront assumées à compter du 1^{er} juin 2005 jusqu'à ce qu'il soit mis fin à l'accord relatif à l'entretien du tronçon 0 par la filiale.

Voici le calendrier du projet :

Point	Date
Signature des accords relatifs au projet	À la consolidation de l'entente
Date du début de EER des tronçons 1, 2, 4, 7, 8 et 11	À la consolidation de l'entente
Cessation de l'entretien par le MDTNB des tronçons 1, 2, 4, 7, 8 et 11	Le 31 mai 2005
Date du début de EER du tronçon 0	Le 1 ^{er} juin 2005
Date du début de EER du tronçon 9	Le ou vers le 1 ^{er} novembre 2006
Date la plus rapprochée pour l'ouverture à la circulation des tronçons 3, 5 et 6	Le 1 ^{er} août 2007
Date limite pour l'ouverture à la circulation des tronçons 3, 5 et 6	Le 1 ^{er} novembre 2007
Date du début de EER du tronçon 10	Le ou vers le 1 ^{er} novembre 2007
Date du début de EER des tronçons 3, 5 et 6	Le ou vers le 1 ^{er} novembre 2007
Date limite pour l'achèvement des travaux de réfections sur les tronçons 1, 2, 4, 7, 8 et 11	Le 1 ^{er} novembre 2007
Date limite pour l'achèvement des travaux	Le 30 juin 2008
Fin de la période de EER	Le 30 juin 2033

1.11 Contribution financière du gouvernement du Canada

En vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le gouvernement du Canada a convenu de contribuer jusqu'à 200 millions de dollars pour le coût de la conception et de la construction de la route transcanadienne au Nouveau-Brunswick, selon les modalités d'une entente de partage des coûts avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick. De ce montant, 65 millions de dollars sont attribués pour d'autres tronçons de route, ce qui laisse un montant maximal de 135 millions de dollars en contributions fédérales devant être attribuées pour le coût de la conception et de la construction des tronçons selon la méthode de conception-construction.

1.12 Coopération et résolution des différends

Le soumissionnaire retenu devra collaborer avec la filiale et exécuter tous les travaux requis dans le cadre du projet selon les exigences établies dans les accords relatifs au projet.

Une commission de résolution des différends indépendante permanente sera créée pour résoudre promptement les différends ayant trait à l'accord relatif à la conception-construction à mesure qu'ils surviennent. Cette approche à la résolution des différends vise à refléter les pratiques optimales pour les contrats de ce genre. Les décisions de la commission sont exécutoires à moins d'être annulées par un tribunal compétent. Les différends dans le cadre de l'accord relatif à EER seront réglés par arbitrage.

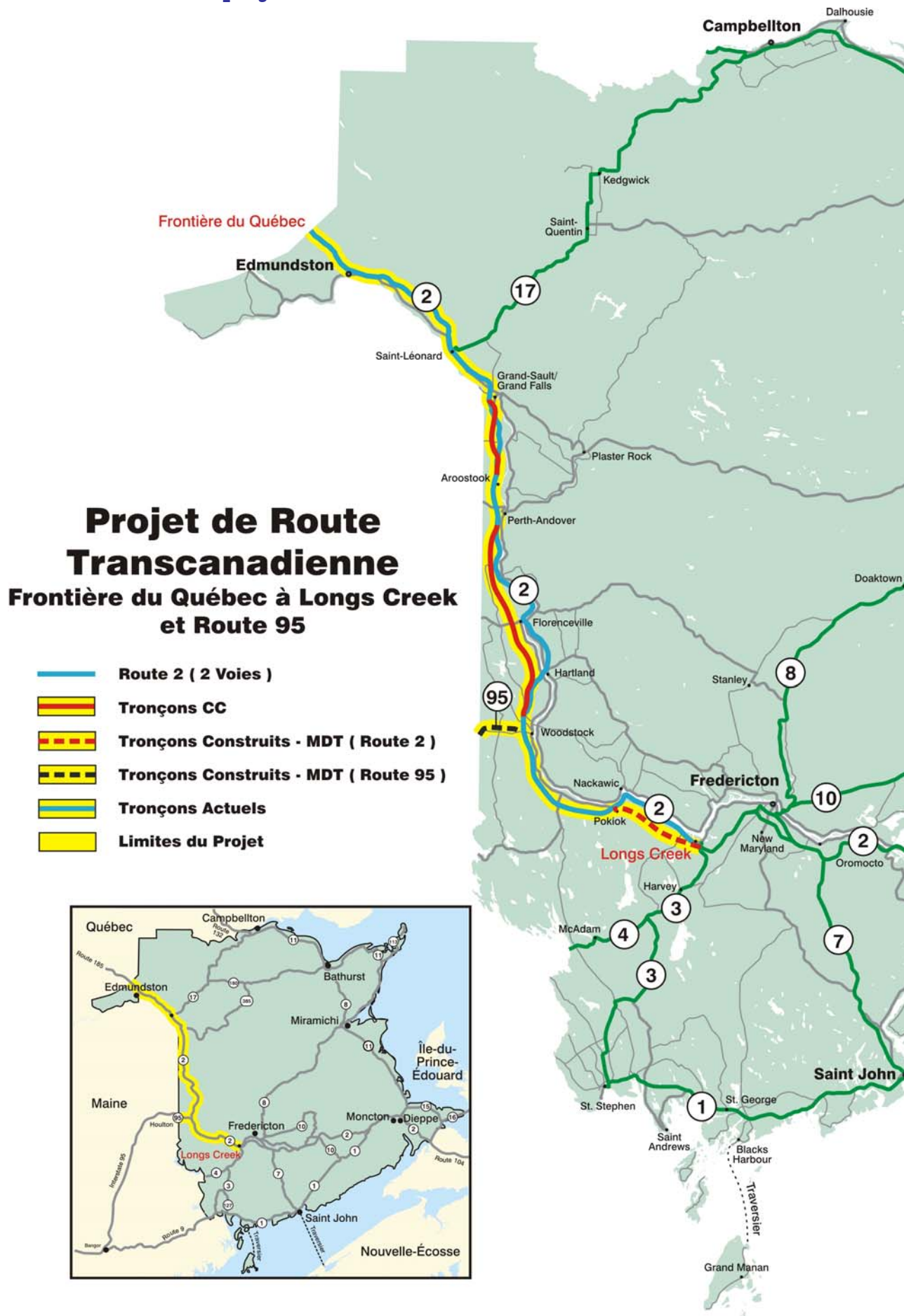
1.13 Processus de sélection

Les propositions qui ne sont pas conformes du point de vue technique ou financier seront rejetées. Parmi les propositions conformes du point de vue technique et financier, le soumissionnaire préféré et le modèle de gestion choisi seront le soumissionnaire et le modèle de gestion du soumissionnaire qui offre le prix net le moins élevé, sauf en cas « d'égalité ».

Une « égalité » dans l'analyse financière (le cas échéant) survient lorsque les soumissionnaires ont des modèles de gestion ayant un prix net en-deça de cinq millions de dollars du modèle de gestion du prix net le plus bas.

En cas d'égalité dans l'analyse financière, le soumissionnaire dont le plan d'inclusion autochtone et les avantages industriels et économiques auront obtenu la cote la plus élevée sera le soumissionnaire préféré. Si le prix net des modèles de gestion de ce soumissionnaire est aussi le même, le modèle de gestion ayant le prix net le moins élevé sera choisi.

Annexe A – Carte du projet de la route transcanadienne



Annexe B - Tronçons du projet de la route transcanadienne

	Type	Limites	Longueur	Échangeurs	Ponts
0	s.o.	Route 2 – De la frontière du Québec jusqu'au début de la route à chaussées séparées	2 km	Aucun	Aucun
1	Actuel	Route 2 – Début de la route à chaussées séparées jusqu'à l'échangeur du chemin Iroquois	19 km	À la Route 144 (extrémité nord de Saint-Jacques), à l'échangeur nord à Edmundston (cinq mouvements à la Route 144, au chemin Mont Farlagne et au chemin Canada), à la rue Victoria (nouvel échangeur actuellement en construction) et à la Route 120 (boulevard Hébert).	Aux échangeurs et à la Rivière-à-la-Truite, à la Route 144 (extrémité nord d'Edmundston), à la rivière Madawaska, à la rue Victoria (futur échangeur), au chemin du Pouvoir, à la réserve indienne de Saint-Basile et à la rivière Iroquois.
2	Actuel	Route 2 – de l'échangeur du chemin Iroquois à Grand-Sault (limites sud de la ville)	59 km	Au chemin Iroquois, à la Route 144 (extrémité sud d'Edmundston), au chemin Davis (Rivière-Verte), au chemin Martin, au chemin Notre-Dame-de-Lourdes, au chemin Grande-Rivière, à la Route 17 (Saint-Léonard), au chemin Bourgois, à la Route 108/255 (Saint-André), à l'échangeur partiel (à destination et en provenance de l'est) à la Route 108, et à l'échangeur sud à Grand-Sault (cinq mouvements à la Route 218, à la rue Main et au boulevard Éverard-Daigle).	Aux échangeurs, et au chemin Fournier, au chemin Monseigneur Lang, au chemin d'accès (CS 003, 5,915 km), au chemin Smith, à Rivière-Verte, au chemin d'accès (CS003, 12,273 km), au chemin Doucet, au chemin Lavoie, au chemin Devost, à la rivière Quisibis au chemin Deschênes, au chemin Sirois, à la rivière Siegas, à Grande-Rivière, au chemin Laplante, au chemin Albert, au chemin Powers, au chemin Laforge, au chemin Després, au viaduc du CN à Grand-Sault et aux voies ferrées du CP/fleuve Saint-Jean.
3	CC	Route 2 – de Grand-Sault (limites sud de la ville) à Aroostook	28 km	À la Route 2 actuelle (près du chemin Argosy), à la Route 2 actuelle (sud de la Route 375) et à Aroostook.	Aux échangeurs et à la Route 130, à la Route 375, au chemin West River et à la rivière Aroostook (comprend la rue Main et le chemin Old West River).
4	Actuel	Route 2 – de Aroostook à Perth-Andover (Route 190)	7 km	À la Route 190	À l'échangeur et au chemin d'accès au ruisseau Curry.
5	CC	Route 2 – de Perth-Andover (Route 190) à Florenceville (Route 110)	38 km	À la Route 110	À l'échangeur, et au chemin Beaconsfield, au chemin Scott, au chemin Dean, à River de Chute, à la Route 560, au chemin Stairs, au chemin B. Smith, au chemin Backland, au chemin Sipprell.
6	CC	Route 2 – de Florenceville (Route 110) à la Route 550 (Woodstock)	32 km	À la route de liaison à Hartland, à la Route 560/au chemin Lockhart Mill, et à la Route 550 (chemin Connell).	Aux échangeurs, et au grand ruisseau Presque Isle, au chemin Dryer, au chemin Raymond, au petit ruisseau Presque Isle (eau-morte Waterville et chemin de liaison Hartland), au chemin Estey, au chemin Palmer et à la Route 560.
7	Actuel	Route 2 – de la Route 550 au chemin Hodgdon (voie de contournement de Woodstock)	7 km	À la Route 95, à la Route 555 et au chemin Beardsley.	Aux échangeurs et à la rivière Meduxnekeag.
8	Actuel	Route 2 – du chemin Hodgdon à Pokiok	34 km	Au chemin Hodgdon, au chemin Dugan et à la Route 122, et à l'échangeur partiel (à destination et en provenance de l'est) au chemin Charlie Lake.	Aux échangeurs et au ruisseau Bulls Creek, au chemin Benton, au ruisseau Shogomoc et à la rivière Eel.
9	Construit par le MDT	Route 2 – de Pokiok à Longs Creek	35 km	À Pokiok et à la Route 635.	Aux échangeurs, et au chemin Allandale, au ruisseau Pokiok, au chemin de ressource non désigné (adjacent au ruisseau Pokiok), au chemin Pokiok Settlement, au ruisseau Waterloo et au ruisseau Jewetts.
10	Construit par le MDT	Route 95 – de l'installation de Douanes Canada jusqu'au début de la route à chaussées séparées	12 km	À la Route 540.	À l'échangeur et au ruisseau McQuarrie.
11	Actuel	Route 95 – du début de la route à chaussées séparées jusqu'à la Route 2	2 km	À la sortie est vers la Route 555 (partielle).	Au chemin Simcox.

Sommaire de la demande de propositions pour le projet de la route transcanadienne

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec :

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Projet de la route transcanadienne
Édifice Kings Place – Tour King
440, rue King
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H8

Fred Blaney, gestionnaire du projet de la route transcanadienne
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Tél. : 506 444-2007 ou fred.blaney@gnb.ca

Alain Bryar, communications
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Tél. : 506 453-5634 ou alain.bryar@gnb.ca

Le présent document est disponible en ligne à l'adresse suivante :
<http://www.gnb.ca/0113>