

Avis au marché

**Projet intégré de transport collectif  
de calibre mondial,  
le *Réseau Électrique Métropolitain  
de Montréal***

Mai 2016

## TABLE DES MATIÈRES

---

1.	INTRODUCTION.....	1
1.1	Objectif et contenu de l’Avis au marché .....	1
1.2	Caisse de dépôt et placement du Québec .....	1
1.3	CDPQ Infra inc.....	2
2.	PRÉSENTATION DU PROJET.....	3
2.1	Vue d’ensemble .....	3
2.2	Tracé envisagé du Projet.....	4
2.3	Composantes du Projet .....	6
2.4	Allocation de responsabilités .....	7
2.5	Facteurs clés pour accéder à une qualification .....	9
3.	ÉCHÉANCES DE RÉALISATION DU PROJET .....	10
4.	PROCESSUS D’APPROVISIONNEMENT .....	11
4.1	Autorisation de l’Autorité des Marchés financiers.....	11
4.2	Registre des entreprises non admissibles aux contrats publics.....	12

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 OBJECTIF ET CONTENU DE L'AVIS AU MARCHÉ

CDPQ Infra inc. (« CDPQ Infra ») a débuté la planification d'un projet intégré de transport collectif de calibre mondial, de type métro léger automatisé et électrique, intégrant l'Antenne Rive Sud (dans l'axe A10/centre-ville de Montréal) et l'Antenne Ouest (du Centre-Ville vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes), ci-après « le Projet » ou le « Réseau Électrique Métropolitain ».

Le présent Avis au marché, qui s'adresse à toute partie intéressée par la réalisation du Projet, fournit des informations sur le contexte, la portée et les échéances de réalisation du Projet. Vous trouverez:

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

Des informations additionnelles sont disponibles sur le site web de CDPQ Infra, à partir des liens suivants :

- En français : « [http://cdpqinfra.com/fr/Reseau\\_electrique\\_metropolitain](http://cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain) ».
- En anglais : « [http://cdpqinfra.com/en/Reseau\\_electrique\\_metropolitain](http://cdpqinfra.com/en/Reseau_electrique_metropolitain) ».

Une séance d'information sera organisée en date et lieu indiqués ci-dessous afin de répondre aux questions des parties intéressées par la réalisation du Projet. Des questions peuvent également être préalablement adressées par courriel à « [appro-projets@cdpqinfra.com](mailto:appro-projets@cdpqinfra.com) ».

La séance d'information aura lieu le **7 juin 2016 de 8h30 à 11h30** dans les bureaux de CDPQ Infra situés au 1000, place Jean-Paul-Riopelle, Montréal, Québec, Canada. Cette séance d'information sera diffusée sur le web pour les personnes ne pouvant être présentes sur place.

Toutes les personnes désirant assister physiquement ou virtuellement à cette séance d'information sont priées de confirmer leur participation en écrivant à « [appro-projets@cdpqinfra.com](mailto:appro-projets@cdpqinfra.com) » en précisant leur nom, titre, compagnie ainsi que leur présence physique ou web à la séance.

## 1.2 CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

Créée en 1965, la Caisse de dépôt et de placement du Québec (la « Caisse ») est l'un des plus importants gestionnaires de fonds institutionnels au Canada et en Amérique du Nord. Premier investisseur en placement privé au Canada, elle est aussi l'un des 10 plus grands gestionnaires d'actifs immobiliers au monde.

La Caisse dessert 34 déposants, principalement des régimes de retraite et d'assurances publics et parapublics. Au 31 décembre 2015, l'actif net des déposants s'élevait à 248 G\$ (incluant 13 G\$ dans le portefeuille d'infrastructures). Le portefeuille d'infrastructures comprend des investissements importants dans le secteur des transports, par exemple:

- Eurostar (participation de 30 %) - Eurostar est le principal exploitant de trains grande vitesse en Europe et l'unique fournisseur de services entre Londres et le continent européen à travers le Tunnel sous la Manche, transportant plus de 10 millions de passagers annuellement.
- InTransit BC (participation de 33,3 %) - InTransit BC est une concession de 35 ans du métro/train léger de 19.5 km entre le centre-ville de Vancouver, Richmond, et l'aéroport de Vancouver.
- Heathrow Airport Holdings Ltd (participation de 12,6 %) - HAH, auparavant BAA, est un exploitant d'aéroport de premier plan qui possède l'aéroport Heathrow ainsi que Heathrow Express, le chemin de fer entre les stations de Heathrow et de Paddington à Londres.

En raison de sa solidité financière, la Caisse bénéficie des cotes de crédit de première qualité attribuées par les agences de notation de crédit Moody's Investors Service (« Aaa »), Standard and Poor's (« AAA ») et Dominion Bond Rating Service (« AAA »).

### **1.3 CDPQ INFRA INC.**

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

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

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

## 2. PRÉSENTATION DU PROJET

### 2.1 VUE D'ENSEMBLE

Le **Tableau 1** présente les faits saillants du Projet, tel qu'ils sont envisagés en ce moment.

Table 1 : Faits saillants du Projet

	ANTENNE RIVE SUD (Axe A10/centre-ville de Montréal)	ANTENNE OUEST (Centre-ville de Montréal vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes)
Dimensionnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tracé de 15 km de voies doubles</li> <li>• 5 stations</li> <li>• 2 terminus d'autobus</li> <li>• 2 stationnements incitatifs</li> <li>• 1,3 km de nouveaux tunnels en tranchée et 1,6 km de tunnel dans le roc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tracé de 52 km de voies doubles</li> <li>• 19 stations (incluant l'existant)</li> <li>• 7 terminus d'autobus (incluant l'existant)</li> <li>• 11 stationnements incitatifs (incluant l'existant)</li> <li>• 2,5 à 6 kms de nouveaux tunnels en fonction des options retenues</li> </ul>
Choix technologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voiture de type métro léger, électrique</li> <li>• Système automatisé sans conducteur</li> <li>• Quai d'environ 80 m de long</li> <li>• Portes palières sur les quais</li> <li>• Alimentation électrique par caténaire : Tension 1 500 V</li> <li>• Ascenseurs et escaliers mécaniques aux stations</li> <li>• Wifi sur tout le réseau</li> </ul>	
Matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fourniture d'une flotte d'environ 200 voitures à la mise en service</li> <li>• Rame de 4 voitures en heure de pointe; rame de 2 voitures en hors pointe</li> </ul>	
Exploitation, entretien régulier et maintenance à long terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conduite automatisée des trains</li> <li>• Préposés circulant dans les rames et stations pour information et contrôle</li> <li>• Intégration des réseaux et rabattements des autobus exploités par les autres opérateurs aux stations</li> <li>• Titres vendus via des dépositaires et intégrés sur la carte Opus ou technologie similaire</li> <li>• Inspection journalière, entretien régulier et maintenance à long terme des infrastructures ferroviaires, ouvrages d'art et bâtiments (ex : fondations de la voie ferrée et emprise, stations, ateliers d'entretien, centres d'entreposage, sous-stations et conduites électriques, stationnements incitatifs, ponts et tunnels)</li> <li>• Entretien régulier et maintenance à long terme du matériel roulant, du système de conduite automatisée, centre de contrôle, portes palières et de l'ensemble des systèmes courant faible et courant fort</li> </ul>	

## 2.2 TRACÉ ENVISAGÉ DU PROJET

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

### Antenne Rive Sud

Le tracé est d'une longueur d'environ 15 km de voies ferrées dans les deux directions en site propre intégral. Il prend son origine au sud-est de l'échangeur A10/A30 sur le territoire de la Ville de Brossard, s'insère au centre de l'A10 jusqu'au nouveau pont Champlain en utilisant l'emprise des actuelles voies réservées pour autobus situées dans le terre-plein central de l'A10, et se poursuit sur le tablier central du nouveau pont Champlain, qui sera dédié au transport collectif, jusqu'à l'île des Sœurs.

À la sortie de l'île des Sœurs, le tracé traverse le chenal par un nouveau pont à construire pour les besoins du système de transport collectif, pour ensuite s'inscrire dans l'axe de la rue Marc-Cantin. Le tracé est aérien et plonge graduellement avant la rue Fernand-Séguin pour passer en tunnel sous les voies du CN et du canal Lachine.

Dans le secteur du bassin Peel, le tracé redevient aérien et longe la structure du CN, à l'ouest, pour rejoindre la Gare Centrale via le viaduc ferroviaire existant.

### Antenne Ouest

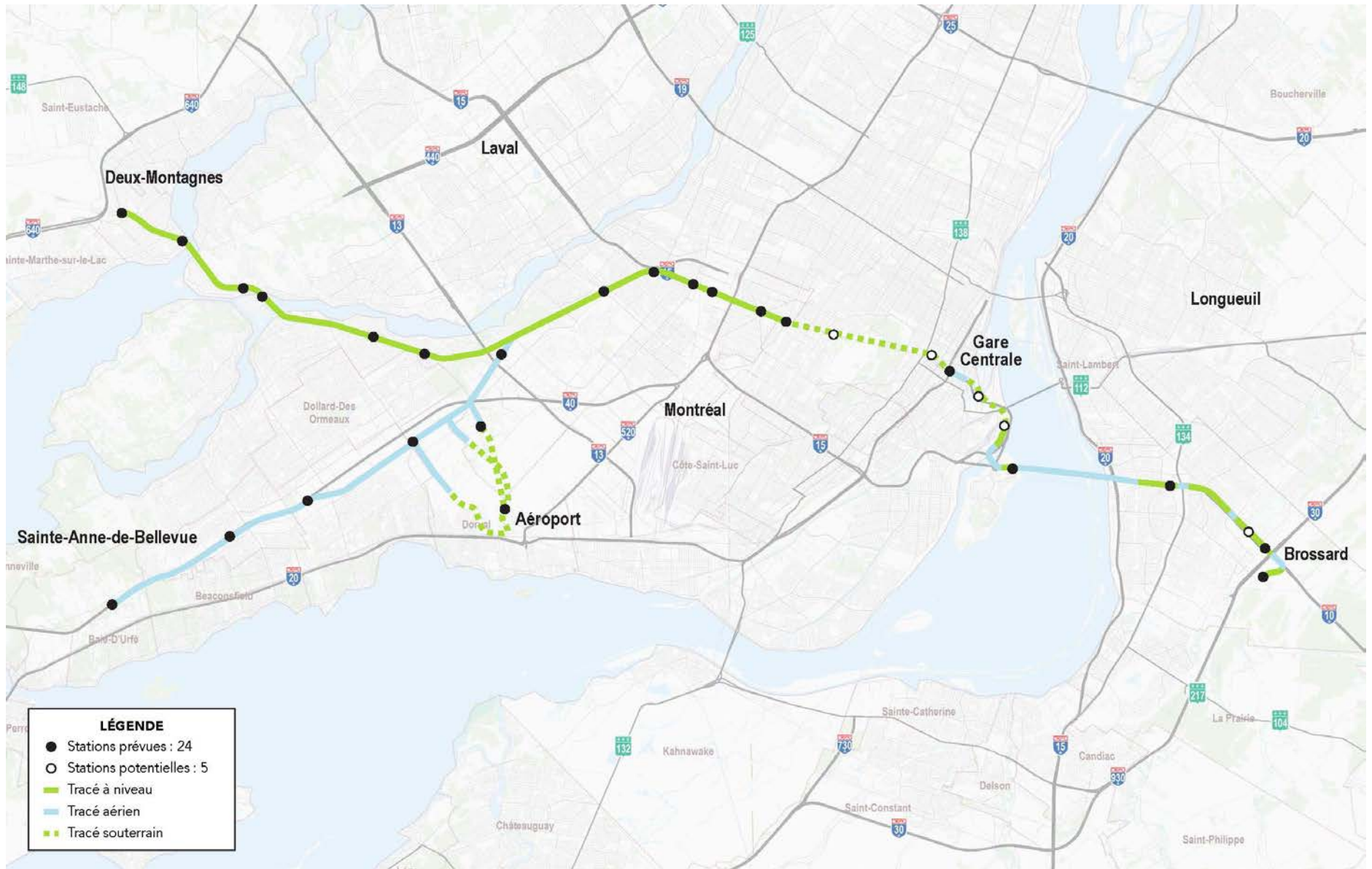
Le tracé mise sur l'utilisation d'un corridor ferroviaire existant dédié au transport des passagers, à savoir la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. Ce corridor ferroviaire de 33 km, qui relie Deux-Montagnes au centre-ville de Montréal, permet d'accéder au centre-ville de Montréal, à la Gare Centrale, via le tunnel sous le Mont-Royal.

Cette ligne, actuellement empruntée par des trains lourds, sera transformée pour accueillir un système de trains légers. Les travaux à réaliser incluent l'élimination de tous les passages à niveaux et un dédoublement de la voie devant permettre la continuité des opérations pendant les travaux de construction/modification des voies.

De plus, le tracé vise à utiliser l'emprise ferroviaire existante de l'antenne Doney afin de créer deux nouvelles dessertes de transport collectif, soit une vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et l'autre vers l'Ouest-de-l'île de Montréal, dans l'axe de l'A40. L'antenne Doney prend son embranchement à la ligne Deux-Montagnes dans le secteur de l'A13 et longe le sud de l'A40.

Pour l'antenne vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, des variantes de tracé sont à l'étude.

Figure 1 : Tracé envisagé du Projet



## 2.3 COMPOSANTES DU PROJET

Il est envisagé que pour l'Antenne Rive Sud, le Projet inclut :

- Une station terminale située au point de départ du tracé sur la Rive Sud, trois stations intermédiaires et une station au centre-ville de Montréal. Certaines stations intermédiaires permettront aux autobus d'y faire des arrêts sans qu'un terminus ne soit aménagé. Les édicules seront fermés et tempérés. Les quais seront protégés des voies par des portes palières ne s'ouvrant qu'en présence d'une rame. Les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Elles seront également conçues afin de permettre l'installation de tourniquets aux points d'accès pour valider les titres.
- Deux stationnements incitatifs et deux terminus d'autobus permettant les rabattements des autobus des autres opérateurs.
- Des supports à vélo pour les clients se rendant en transport actif.

Il est envisagé que pour l'Antenne Ouest, le Projet, qui permettra de créer un réseau de près de 52 km de voies ferroviaires dédiées au transport des personnes, inclut :

- La conversion des infrastructures ferroviaires existantes de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes et de ses 12 gares pour accueillir un métro léger en conduite automatisée. Le réaménagement des gares existantes de la ligne Deux-Montagnes doit tenir compte du gabarit réduit des voitures de métro léger. Ceci nécessite des ajustements pour toutes les stations, incluant la gare centrale, de la hauteur et de la largeur des quais. La position des accès aux nouveaux quais, moins longs, devra être optimisée selon le positionnement des accès aux stationnements.
- La construction sur près de 16 km, à partir de l'A13, d'une section aérienne pour desservir l'Ouest-de-l'île de Montréal jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue dans l'axe de l'A40, en empruntant en partie ou en totalité l'emprise ferroviaire Doney.
- La construction sur environ 5,5 km, à partir du boulevard Des Sources, d'une section pour desservir l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.
- Sept nouvelles stations, incluant cinq stations intermédiaires, une station terminale dans l'antenne de l'ouest et une station à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Comme pour l'Antenne Rive Sud, les édicules seront fermés et tempérés (incluant ceux des 12 stations existantes de l'antenne Deux-Montagnes) et les quais seront protégés des voies par des portes palières ne s'ouvrant qu'en présence d'une rame. Les stations seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Elles seront également conçues afin de permettre l'installation de tourniquets aux points d'accès pour valider les titres.
- Onze stationnements incitatifs et sept terminus d'autobus (incluant ceux existants de l'antenne Deux-Montagnes).
- Des supports à vélo pour les clients se rendant en transport actif.

Composantes communes aux deux axes :

Le Projet pourrait aussi inclure :

- Un centre de contrôle qui permettra de gérer l'ensemble des opérations, en plus de répondre aux besoins des voyageurs en termes d'information et de sécurité.
- Des ateliers d'entretien et de remisage qui permettront de réaliser le remisage des rames en bout de ligne en dehors des heures de pointe, les opérations de maintenance curative et préventive, le lavage des voitures et les essais du matériel roulant suite à une intervention avant la remise en service des voitures. Il comprend également les bureaux administratifs de l'opérateur.
- Des stations pourront être ajoutées à certains endroits en fonction de l'évolution de la demande et du développement économique.

CDPQ Infra demeurera propriétaire des actifs liés au système.



## 2.4 ALLOCATION DE RESPONSABILITÉS

Le processus d'approvisionnement du Projet mènera, suite à des appels de qualification, au lancement d'appels de propositions internationaux et à la signature de contrats de grande envergure, qui pourraient comprendre :

- Un contrat de conception et de construction des infrastructures en mode Ingénierie, Approvisionnement et Construction (Contrat IAC).
- Un contrat de fourniture du matériel roulant, des systèmes et de services d'exploitation et de maintenance à long terme des infrastructures et des éléments d'actifs du Projet (Contrat MRSEM).

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

Le **Tableau 2** présente l'allocation envisagée des responsabilités de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien régulier et de maintenance à long terme entre les Contrats IAC et MRSEM.

Tableau 2 - Allocation envisagée de responsabilités

	Conception et construction	Exploitation, entretien régulier et maintenance à long terme
<b>Travaux civils</b>		
Fondation de la voie ferrée	IAC	MRSEM
Drainage le long de la voie ferrée	IAC	MRSEM
Conduite pour filage électrique de l'énergie de traction	IAC	MRSEM
Conduite pour le filage de l'électricité basse puissance	IAC	MRSEM
Conduite pour télécom	IAC	MRSEM
Fondations et massifs pour système de caténaire	IAC	MRSEM
Stationnements et éclairage extérieurs	IAC	MRSEM
Quai bus et terminus	IAC	Autres
Passage piétonnier	IAC	MRSEM
Trottoir	IAC	MRSEM
<b>Modifications aux infrastructures existantes</b>		
Déplacement d'utilités	IAC	N/A
<b>Ouvrages d'art</b>		
Pont, viaduc et ponceau	IAC	MRSEM
Tunnel et équipement connexe	IAC	MRSEM
Passage piétonnier sous-terrain	IAC	MRSEM
<b>Bâtiments</b>		
Stations	IAC	MRSEM
Atelier de remisage des rames	IAC	MRSEM
Bungalow pour Sous-station électrique	IAC	MRSEM
Terminus autobus	IAC	Autres
Atelier d'entretien des rames	IAC	MRSEM
Bâtiment du centre de contrôle du métro léger	IAC	MRSEM
<b>Superstructures</b>		
Rails	IAC	MRSEM
Système et équipements caténaires	IAC	MRSEM
Barrières acoustiques, mesures et équipements de sécurité lumières et autres	IAC	MRSEM
<b>Matériel Roulant, systèmes et équipements connexes</b>		
Matériel Roulant	MRSEM	MRSEM
Système de conduite automatisé	MRSEM *	MRSEM
Équipements du centre de contrôle du métro léger	MRSEM	MRSEM
Énergie de traction	IAC	MRSEM
Portes palières	MRSEM *	MRSEM
Télécommunication	MRSEM *	MRSEM
Système d'information et vidéosurveillance & signalétique	MRSEM *	MRSEM

\* Défini et approvisionné par MRSEM; installé par IAC.

## 2.5 FACTEURS CLÉS POUR ACCÉDER À UNE QUALIFICATION

À titre indicatif, certains facteurs critiques de succès des contrats qui pourront être considérés à l'étape de l'appel de qualification du Projet incluent:

### Pour le contrat IAC :

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

### Pour le contrat MRSEM :

- Capacité financière.
- Exploitation d'un métro léger électrique et automatique, incluant : atelier de maintenance, système d'exploitation, centre de contrôle, signalisation, connexion et déconnexion de rames de trains et autres facteurs.
- Intégration de matériel et d'équipements aux fins du développement de voitures de type métro léger automatisé et électrique.
- Exploitation et maintenance à long terme dans des conditions hivernales similaires à celles de la région de Montréal.
- Transformation en cours d'opération d'un réseau ferroviaire existant.
- Essais et mise en œuvre du service de métro léger, incluant l'obtention d'une certification de sécurité et mise en marche et d'exploitation du système de transport collectif.
- Santé, sécurité et environnement.
- Gestion de projet.

### 3. ÉCHÉANCES DE RÉALISATION DU PROJET

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

Table 3 : Principales échéances

	Échéances
Avis public au marché	Mai 2016
Séance d'information	7 juin 2016
Appel de qualification pour le Contrat IAC	Juillet 2016
Appel de qualification pour le Contrat MRSEM	Juillet 2016
Audiences publiques du BAPE	Août et Septembre 2016
Appel de propositions pour le Contrat IAC	Octobre 2016
Appel de propositions pour le Contrat MRSEM	Octobre 2016
Réception des soumissions pour le Contrat IAC	Décembre 2016
Réception des soumissions pour le Contrat MRSEM	Décembre 2016
Clôture financière pour les Contrats IAC et MRSEM	Mars/Avril 2017
Début de la réalisation pour les Contrats IAC et MRSEM	Mai 2017
Début du service commercial	Décembre 2020

## 4. PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

La gouvernance et les exigences du processus d'approvisionnement seront structurées selon les meilleures pratiques de l'industrie pour assurer un traitement équitable, transparent et impartial à toutes les parties intéressées.

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

CDPQ Infra publiera les documents d'appels de qualification incluant la liste de critères et la pondération ainsi que son processus d'évaluation. Pour le processus d'appel de propositions, CDPQ Infra transmettra une information similaire aux soumissionnaires qui se seront qualifiés.

### 4.1 AUTORISATION DE L'AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

Les parties intéressées à présenter une proposition en réponse à un appel de propositions du Projet, ainsi que leurs partenaires et sous-traitants, devront obtenir au préalable une autorisation de l'Autorité des marchés financiers (AMF). L'obtention de cette autorisation pouvant occasionner des délais, il est fortement suggéré aux soumissionnaires potentiels et à leurs partenaires et sous-traitants d'initier ces démarches le plus tôt possible.

Au moment du dépôt de leur dossier de qualification, les parties intéressées ainsi que leurs partenaires et sous-traitants devront fournir ce certificat ou, s'ils ne l'ont pas encore obtenu, un engagement à le fournir lors du dépôt de leur soumission.

L'AMF met à la disposition des entreprises québécoises et étrangères un guide pour les aider à préparer leur demande d'autorisation. Ce guide est accessible en suivant les liens suivants :

- En français : <https://www.lautorite.qc.ca/files/pdf/contrats-public/guide-accompagnement-fr.pdf>.
- En anglais : <https://www.lautorite.qc.ca/files/pdf/contrats-public/guide-accompagnement-an.pdf>.

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

Type de demandeurs	Source d'informations	Site Internet
Entreprises québécoises	Demande d'autorisation à soumettre à partir des services en ligne de l'AMF	<a href="https://www.lautorite.qc.ca/fr/services-en-ligne-autre.html">https://www.lautorite.qc.ca/fr/services-en-ligne-autre.html</a> (site bilingue)
Entreprises étrangères ou basées dans une autre province canadienne <sup>1</sup>	Demande d'autorisation à compléter de façon manuscrite	<a href="https://www.lautorite.qc.ca/fr/entreprises-etrangeres-cp.html">https://www.lautorite.qc.ca/fr/entreprises-etrangeres-cp.html</a> (site en français) <a href="https://www.lautorite.qc.ca/en/foreign-enterprises-pc.html">https://www.lautorite.qc.ca/en/foreign-enterprises-pc.html</a> (site en anglais)

<sup>1</sup> Les « entreprises étrangères ou basées dans une autre province canadienne » incluent les entreprises qui ne sont pas constituées en vertu d'une loi québécoise et qui n'ont, au Québec, ni siège social ni établissement où elles exercent principalement leurs activités.

## **4.2 REGISTRE DES ENTREPRISES NON ADMISSIBLES AUX CONTRATS PUBLICS**

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