

RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Réception des soumissions - TPSGC / Bid Receiving
- PWGSC
1550 Avenue d'Estimauville
Québec
Québec
G1J 0C7

SOLICITATION AMENDMENT
MODIFICATION DE L'INVITATION

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address
Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution
TPSGC/PWGSC
1550 Avenue d'Estimauville
Québec
Québec
G1J 0C7

Title - Sujet Dossier d'affaires	
Solicitation No. - N° de l'invitation T8010-110163/A	Amendment No. - N° modif. 006
Client Reference No. - N° de référence du client T8010-11-0163	Date 2012-05-15
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$QCL-034-14548	
File No. - N° de dossier QCL-1-34891 (034)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2012-05-31	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Gabra, Andrée-A.	Buyer Id - Id de l'acheteur qcl034
Telephone No. - N° de téléphone (418) 649-2836 ()	FAX No. - N° de FAX (418) 648-2209
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	Delivery Offered - Livraison proposée
Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur	
Telephone No. - N° de téléphone Facsimile No. - N° de télécopieur	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)	
Signature	Date

QUESTIONS ET MODIFICATIONS

APPORTER A LA DEMANDE DE PROPOSITIONS CI-DESSUS MENTIONNÉE LA MODIFICATION SUIVANTE :

Inclus dans la présente modification :

1. Questions et réponses 44 à 65
 2. Modification no 6
-

QUESTION 44

Selon le CT-2.3, le soumissionnaire doit présenter des projets qu'il a menés à bien ou dans le cadre desquels des travaux de construction ont été entamés. Compte tenu des longs cycles de planification et de développement associés à ce type de grand projet, dans bien des cas, même si un soumissionnaire a assumé ses responsabilités respectives pour chacun des composants requis, il est possible que les étapes d'approvisionnement, de négociation du contrat de construction et du financement ainsi que des travaux de construction n'aient pas encore toutes été suivies. Souvent, une ou plusieurs de ces étapes sont bouclées dans le cadre de contrats distincts qui peuvent être achevés bien avant la clôture financière ou les travaux de construction. Ainsi, nous demandons que l'État accepte des projets pour lesquels une analyse de rentabilisation, des prévisions du trafic et des revenus ainsi qu'une conception et un établissement de prix préliminaires ont été réalisés, mais pour lesquels un contrat de construction et une transaction financière n'ont peut-être pas été conclus.

RÉPONSE 44:

Cela a été adressé à la question/réponse 43 de la modification no 5.

QUESTION 44

Si un projet a atteint le stade de clôture du financement à l'appui du propriétaire, est ce que cela contribue au respect des critères obligatoires liés à l'achèvement du projet? Au critère technique coté TC 3.2, il est mentionné ce qui suit : " ... le soumissionnaire doit présenter des projets qui ont été complétés ou pour lesquels la construction a débuté ". Selon la formulation de la phrase, " qui ont été complétés " vient avant " pour lesquels la construction a débuté ", ce qui, selon nous, laisse croire que la clôture du financement correspond à l'achèvement du projet. Cette interprétation est elle exacte?

RÉPONSE 44

Cela a été adressé à la question/réponse 43 de la modification no 5.

QUESTION 46 :

Page 8

5. Améliorations apportées au besoin pendant la demande de soumissions

Les soumissionnaires qui estiment qu'ils peuvent améliorer, techniquement ou technologiquement, le devis descriptif ou l'énoncé des travaux contenus dans la demande de soumissions, sont invités à fournir des suggestions par écrit à l'autorité contractante identifiée dans la demande de soumissions. Les soumissionnaires doivent indiquer clairement les améliorations suggérées et les motifs qui les justifient. Les suggestions, qui ne restreignent pas la concurrence ou qui ne favorisent pas un soumissionnaire en particulier, seront examinées à la condition qu'elles parviennent à l'autorité contractante au plus tard sept (7) jours avant la date de clôture de la demande de soumissions. Le Canada aura le droit d'accepter ou de rejeter n'importe quelle ou la totalité des suggestions proposées.

Dans ce cas, le soumissionnaire doit-il soumettre un prix associé à ces recommandations et suggestions? Le prix devrait-il faire partie de la soumission financière?

RÉPONSE 46:

L'article 5. Améliorations apportées au besoin pendant la demande de soumissions de la Partie 2. INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES de la demande de proposition s'adresse uniquement au soumissionnaire durant la période de demande de soumission. Se référer à l'article 5. Améliorations apportées au besoin pendant la demande de soumissions afin de suivre la procédure indiquée si vous désirez soumettre des améliorations apportées au besoin. Les soumissionnaires doivent présenter leur soumission financière en dollars canadiens et en conformité avec le barème de prix détaillé dans la pièce jointe 1 de la Partie 3.

QUESTION 47:

Page 15

Prix évalué

D1 : _____ \$

D1= Total PARTIE A SERVICES PROFESSIONNELS (A4) +
Total PARTIE C SERVICES PROFESSIONNELS OPTIONNELS (C14)

Notez que la Partie B – Frais de déplacement et de subsistance ne sera pas considérée pour l'évaluation des soumissions.

Taxe sur les produits et services (TPS) ou taxe de vente harmonisée (TVH)

Inscrire le montant de TPS, s'y a lieu E1: _____ \$

Inscrire le montant de TVH, s'y a lieu E2 : _____ \$

Les demandes de prix fermes pour les services professionnels optionnels semblent particulièrement difficiles à satisfaire, l'étendue des travaux et/ou le niveau d'effort requis pour chaque option n'étant pas précisés. Ces services professionnels doivent être définis plus précisément ou payés à l'heure (avec une banque d'heures théoriques et une soumission à taux horaire).

RÉPONSE 47:

Le soumissionnaire ne doit pas oublier que l'étendue des travaux requis pour chacun des services professionnels optionnels est relativement simple et ne comprend rien d'autre que ce qui a déjà été abordé pour les autres services compris dans l'énoncé des travaux.

Exemple :

Composante 1 – option 1 : Mise à jour du dossier d'affaires : Une mise à jour du dossier d'affaires visant, par exemple, à présenter des données plus récentes sur les recettes projetées ou des taux d'intérêt à jour, devrait être relativement simple si les modèles utilisés par l'entrepreneur pour élaborer le dossier d'affaires initial sont prévus de manière à faciliter les mises à jour ultérieures.

Composante 1 – option 2 : Autres ouvrages appartenant à PJCCI à inclure dans le dossier d'affaires : Une fois que le dossier d'affaire initial est élaboré, l'inclusion d'autres ouvrages appartenant à PJCCI dans le dossier d'affaires peut bien être effectuée suivant la même procédure/le même modèle que celui utilisé précédemment.

Composante 1 – option 3 : Portes ouvertes au public : La planification de portes ouvertes est une tâche simple. Tel qu'il est indiqué dans l'énoncé des travaux, l'entrepreneur doit préparer les panneaux d'affichage, les feuilles de commentaires, les feuilles de présence et les feuillets d'information sur le projet, dont la majorité pourra

être réutilisée pour d'autres portes ouvertes. L'entrepreneur devra prévoir un maximum de 5 heures, possiblement en soirée et/ou la fin de semaine, pour assister aux portes ouvertes dans la région de Montréal, mais TC couvrira les frais liés au lieu et s'occupera des activités logistiques.

Composante 2 – option 1 : Mise à jour des prévisions d'achalandage et de revenu : Si d'autres données récentes sur la circulation deviennent disponibles, on demandera à l'entrepreneur d'actualiser les prévisions d'achalandage et de revenu en conséquence. Si les modèles originaux sont élaborés dans cet optique, il ne devrait pas être compliqué de modifier les données d'entrée et de mettre à jour les résultats à l'aide de la même méthode.

Composante 3 – option 1 : Mise en place de péages sur d'autres ouvrages appartenant à PJCCI : Si Transports Canada souhaite envisager la mise en place de péages sur d'autres ouvrages appartenant à PJCCI, l'entrepreneur doit effectuer les mêmes travaux entrepris pour l'évaluation de l'installation et de l'exploitation d'un système de péage dans le corridor du nouveau pont (se reporter à la section 5.3.7 de l'énoncé des travaux). De plus, comme un système de péage sur d'autres ouvrages appartenant à PJCCI serait mis en place sur une infrastructure existante, l'entrepreneur doit indiquer les modifications devant être apportées à celle-ci en vue de l'installation du système de péage, de même que la marche à suivre pour la mise en place de ce dernier.

Ainsi, le gouvernement du Canada est d'avis que le soumissionnaire devrait pouvoir comprendre l'étendue des travaux et le niveau d'effort requis et qu'il continue d'exiger que le soumissionnaire fournisse un prix ferme pour la prestation des services professionnels optionnels.

QUESTION 48:

Page 16

1. Procédures d'évaluation

- (a) Les soumissions seront évaluées par rapport à l'ensemble des exigences de la demande de soumissions, incluant les critères d'évaluation techniques et financiers.
- (b) Une équipe d'évaluation composée de représentants du Canada et de PPP Canada évaluera les soumissions.

Nous comprenons que l'équipe d'évaluation ne comprendra aucun membre du MTQ ni d'Infrastructure Québec. Nous vous saurions gré de bien vouloir nous confirmer si nous avons bien compris.

RÉPONSE 48:

C'est exact. Les membres de l'équipe d'évaluation sont tous des fonctionnaires fédéraux ou des employés d'une Société d'État.

QUESTION 49:

Page 21

Critère TO-2

De plus, le soumissionnaire doit également fournir le nom et le titre pour un maximum de sept (7) membres d'équipe, incluant le responsable de la composante, pour chacune des composantes.

Nous comprenons que le client veut limiter le nombre de personnes qui travailleront à la réalisation du mandat. Comme la charge de travail générée par les trois composantes est variable, serait-il possible, tout en maintenant le nombre maximal de ressources (21 + 1), d'accorder une certaine latitude concernant les ressources affectées à chacune des composantes, selon la charge de travail?

Pour analyser plus en profondeur la composante 3, en particulier pour examiner d'autres solutions de ponts et différentes géométries pour l'ajout de voies réservées aux autobus ou d'un système léger sur rail (SLT), il faut plus de 7 personnes.

RÉPONSE 49:

Cela a été adressé à la question/réponse 33 de la modification 005.

QUESTION 50:

Page 23

Aux fins de l'évaluation en fonction des critères techniques cotés, « milieu urbain » s'entend d'une agglomération de 500 000 résidents ou plus.

Ce critère est extrêmement limité pour le Canada.

Le contournement d'une grande ville est-il considéré comme étant dans un milieu urbain?

RÉPONSE 50:

Non. Le milieu urbain se rapporte aux travaux exécutés dans l'agglomération en soi, car il comprend des complexités importantes quant au projet du nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent. Il est à noter que l'expérience peut avoir été acquise n'importe où dans le monde et que les projets comportant l'exécution de travaux dans un milieu urbain constituent un atout, mais ne sont pas obligatoires.

QUESTION 51 :

Page 48

2. Attestation pour ancien fonctionnaire

Les contrats attribués à des anciens fonctionnaires qui touchent une pension ou qui ont reçu un paiement forfaitaire doivent résister à l'examen scrupuleux du public et constituer une dépense équitable des fonds publics. Afin de respecter les politiques et les directives du Conseil du Trésor sur les contrats avec des anciens fonctionnaires, les soumissionnaires doivent fournir l'information exigée ci-dessous.

Nous comprenons que cette disposition s'applique seulement aux fonctionnaires fédéraux. Nous vous saurions gré de bien vouloir nous confirmer si nous avons bien compris

RÉPONSE 51:

Pour consulter des définitions détaillées, reportez-vous à l'article 2, Attestation pour ancien fonctionnaire de la Pièce Jointe 1 de la Partie 5, Attestations préalables à l'attribution du contrat.

QUESTION 52 :

Page 66

2.1 Composante 1 – Contribution au développement du projet et préparation du dossier d'affaires

L'entrepreneur secondera TC dans la planification intégrée globale du projet et le dossier d'affaires et l'analyse financière qui aboutiront à une décision d'approvisionnement de la part du gouvernement. Le dossier d'affaires évaluera trois méthodes de réalisation du projet : traditionnelle, conception-construction et partenariat public-privé (PPP) pour le corridor du nouveau pont. L'entrepreneur devra également fournir des conseils à TC sur la procédure d'approvisionnement du

corridor du nouveau pont et sur le financement possible et la gouvernance de certains des autres ponts à Montréal appartenant au gouvernement fédéral (le pont Jacques-Cartier, le tronçon fédéral du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville).

Compte tenu de la disposition relative à l'analyse des coûts de l'autoroute Bonaventure et du pont Clément figurant à la page 89, devons-nous conclure que ces deux installations devraient être ajoutées à la liste présentée dans la section 2.1 de la page 66?

RÉPONSE 52 :

On considère que l'autoroute Bonaventure et le pont Clément font partie du corridor du nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent, et sont donc déjà compris dans la section 2.1. Se référer à la section 3.8.6 Élément F - Autoroute Bonaventure et le pont Clément de l'Annexe A - Énoncé des Travaux.

QUESTION 53:

Page 79

2. Péage

- a) Pour chaque ouvrage, déterminer le péage approximatif qu'il faut percevoir pour parvenir au seuil de rentabilité avec les revenus et les coûts;
- b) Comparer les taux de péage mentionnés en a) aux taux de péage de l'autoroute 25 et aux taux de péage de l'autoroute 30 (si les taux de péage sont connus à temps) et déterminer l'acceptabilité des péages pour les usagers; et,
- c) D'après l'analyse du niveau de complexité de la rubrique (1) et l'analyse des péages des alinéas a) et b), formuler des recommandations pour savoir si un ouvrage payant est une option possible.

- a) La rentabilité devrait-elle prendre en compte les coûts d'immobilisation, le fonctionnement, l'entretien courant et périodique et la réhabilitation?
- b) Sur quelle période le client souhaite-t-il que l'analyse soit menée?
- c) Le client aura-t-il accès aux données réelles sur la circulation sur l'autoroute 25 et aux prévisions du même projet pour évaluer l'acceptabilité des péages?
- d) Un aspect important du coût d'exploitation des péages concerne les services administratifs. Ces services peuvent être combinés aux activités de surveillance et de soutien aux usagers. Devons-nous calculer les coûts associés à ces activités séparément ou non?
- e) Ces activités seront-elles combinées à celles de PJCCI?
- f) Dans ce cas, les installations ont-elles la capacité d'accueillir un nouvel équipement? L'information sur les systèmes actuels de PJCCI sera-t-elle communiquée? Devons-nous tenir compte de cette possibilité ou considérer le projet comme un projet autonome?
- g) Devra-t-on assurer l'interopérabilité entre les systèmes de péage des autoroutes 25 et 30 et le système de péage du nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent? Aussi, il semble hasardeux de comparer le système de péage de l'autoroute 25 et celui de l'autoroute 30, car le type de circulation (pendulaire par opposition au transport en commun) nécessite un tout autre type de péage. Le type de circulation a une incidence sur l'acceptabilité, surtout si cela entraîne de la congestion, si banale soit-elle.

RÉPONSE 53:

Réponse a) Oui. Toutefois, tous les coûts actuellement prévus pour les dix prochaines années ainsi que les données historiques seront mis à la disposition du consultant.

Réponse b) 35 ans; ce qui représente la durée générale d'un PPP.

Réponse c) TC est en train de conclure un accord avec le MTQ pour s'assurer qu'il fournira les données nécessaires au consultant retenu par TC. Quant à la préparation de propositions, les soumissionnaires doivent tenir compte du fait que toutes les données du MTQ seront accessibles. Il convient cependant de noter que le consultant n'est pas tenu d'évaluer l'acceptabilité des systèmes de péage des autoroutes 25 et 30. Les taux de péages de ces autoroutes sont considérés comme des taux de base acceptables dans la région de Montréal.

Réponse d) Il faut présumer que tous les ouvrages, y compris le nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, emploient les mêmes services administratifs. Les coûts associés aux activités de surveillance et de soutien aux usagers doivent être calculés séparément.

Réponse e) PJCCI n'assure à l'heure actuelle que des activités de surveillance. L'objectif n'est pas de combiner les services administratifs et les activités de PJCCI.

Réponse f) Le projet doit être considéré comme étant un projet autonome.

Réponse g) L'entrepreneur doit utiliser les hypothèses qu'il juge appropriée lorsqu'il compare les systèmes de péage et d'évalue leur acceptabilité pour les différents ouvrages. L'interopérabilité doit être prise en compte. On s'attend à ce que le consultant, dans le cadre de ses recommandations sur les systèmes de péage, formule des recommandations sur l'interopérabilité.

QUESTION 54:

Page 83

L'entrepreneur devra tenir compte de l'ouverture de la nouvelle autoroute 30 et de ses impacts sur l'utilisation du corridor du nouveau pont, particulièrement pour ce qui est du trafic commercial.

Le client peut-il obtenir de Transports Québec les prévisions de circulation concernant l'autoroute 30?

RÉPONSE 54:

Les prévisions sur la circulation concernant l'autoroute 30 font partie de l'accord que TC et le MTQ sont en train de conclure. Elles seront donc communiquées à l'entrepreneur.

Quant à la préparation de propositions, les soumissionnaires doivent tenir compte du fait que toutes les données du MTQ seront accessibles.

QUESTION 55:

Page 86

Évaluation des alternatives et des concepts

- Évaluer les divers plans de conception structurelle du nouveau pont de l'île des Sœurs et du nouveau pont sur le Saint-Laurent.

Qu'entend-on ici par « évaluer »? Exige-t-on un devis estimatif, une évaluation comparative de différents concepts à l'étude ou une évaluation de la pertinence de chacun des concepts en ce qui a trait aux conditions de la réalisation?

RÉPONSE 55:

Dans ce contexte, le mot « évaluer » correspond à une évaluation comparative des différents concepts à l'étude et une évaluation de la pertinence de chacun des concepts

Solicitation No. - N° de l'invitation

T8010-110163/A

Amd. No. - N° de la modif.

006

Buyer ID - Id de l'acheteur

qc1034

Client Ref. No. - N° de réf. du client

T8010-11-0163

File No. - N° du dossier

QCL-1-34891

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

en ce qui a trait aux conditions de réalisation. Le devis estimatif doit aussi être fourni, mais la demande de propositions contient plus de précisions à cet égard (se reporter à la section 5.3.6).

QUESTION 56:

Page 87

L'entrepreneur devra aussi discuter, identifier et recommander si d'autres concepts structuraux de pont, n'ayant pas déjà été considérés en détail dans l'étude de pré faisabilité, doivent être examinés plus en détail lors des phases de conception à venir pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Quelles sont les prochaines phases de conception proposées par le client? Quelle en sera l'envergure? Quand seront-elles annoncées?

RÉPONSE 56:

Nous en sommes actuellement aux premières étapes du processus de planification du nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, et la DP en cours consiste à aider TC à planifier les prochaines phases du projet (se référer à la section 5.1.1 Composant 1: Service 1 - Établissement de la portée des tâches de l'Énoncé des travaux). Le gouvernement du Canada n'est donc pas en mesure de répondre à cette question pour le moment. Par contre, veuillez vous référer à la question / réponse 57 concernant le travail à effectuer en vertu du présent contrat sur les d'autres concepts structuraux de pont n'ayant pas déjà été considérés en détail dans l'étude de pré faisabilité.

QUESTION 57:

Page 87

L'entrepreneur devra aussi discuter, identifier et recommander si d'autres concepts structuraux de pont, n'ayant pas déjà été considérés en détail dans l'étude de pré faisabilité, doivent être examinés plus en détail lors des phases de conception à venir pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent. Cela pourrait inclure, entre autres, un pont à haubans ou à suspension sur toute la longueur du pont, un pont étagé ou tout autre concept réaliste qui pourrait être approprié et lequel pourrait apporter des bénéfices additionnels dans le contexte de ce projet. L'entrepreneur devra identifier les avantages et inconvénients de chacun de ces concepts structuraux supplémentaires recommandés et les comparer à ceux retenus dans l'étude de pré faisabilité et évalués dans le présent contrat. Cette analyse devra être présentée dans un rapport intérimaire qui sera éventuellement intégré au rapport final sur la conception préliminaire et l'élaboration des coûts.

Le client doit définir précisément les concepts structurels et son intention de limiter l'analyse à ceux-ci. Autrement, le soumissionnaire le plus imaginaire sur le plan des options possibles est pénalisé quant au prix de sa soumission s'il choisit d'évaluer un plus grand nombre d'options ou de concepts.

Dans l'étude de pré faisabilité de BCDE, on évoque la possibilité d'un tunnel. Cette option a-t-elle été rejetée définitivement (le document n'en fait aucunement mention)?

RÉPONSE 57:

L'option d'un tunnel a été définitivement rejetée, tel qu'il est indiqué à la section 3.4 (Études de pré faisabilité) de l'énoncé des travaux, et elle ne doit pas être retenue par l'entrepreneur.

Comme on le mentionne à la section 5.3.4 de l'énoncé des travaux, l'entrepreneur devra discuter, identifier et recommander si d'autres concepts structuraux de ponts, n'ayant pas déjà été considérés en détail dans l'étude de pré faisabilité, doivent être examinés plus en détail lors des phases de conception à venir pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent. L'entrepreneur devra noter les avantages et les inconvénients de chacun de ces concepts structuraux supplémentaires recommandés et les comparer à ceux retenus dans l'étude de pré faisabilité et évalués dans le présent contrat.

En ce qui concerne le nombre de concepts sur lesquels l'entrepreneur devra formuler des avis, le gouvernement du Canada a, à la lumière de cette question, décidé de limiter

à huit (8) le nombre de concepts à évaluer pour s'assurer que tous les soumissionnaires comprennent les mêmes exigences. Les huit (8) concepts seront choisis à la suite de discussions et selon ce qui aura été convenu entre Transports Canada et l'entrepreneur, et les concepts ne seront pas choisis uniquement à la discrétion de l'entrepreneur.

Plus précisément, Transports Canada demande à l'entrepreneur d'indiquer, dans les deux (2) mois suivant l'attribution du contrat, la pertinence des trois (3) concepts ci-dessous en ce qui concerne le nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent.

1. un pont à suspension sur toute la longueur du pont;
2. un pont à haubans sur toute la longueur du pont;
3. un pont étagé sur toute la longueur du pont.

L'analyse de ces trois concepts doit être présentée dans les deux (2) mois suivant l'attribution du contrat dans un rapport provisoire qui sera tôt ou tard intégré dans le rapport final sur la conception préliminaire et l'élaboration des coûts.

De plus, l'entrepreneur devra émettre des avis sur la pertinence des cinq (5) concepts supplémentaires, soit huit (8) concepts en tout, tel qu'il est susmentionné. Transports Canada et l'entrepreneur conviendront du choix des cinq (5) concepts supplémentaires à évaluer brièvement. L'analyse de ces cinq (5) concepts et les résultats de celle-ci devront être présentés à Transports Canada dans le rapport final sur la conception préliminaire et l'élaboration des coûts.

En résumé, le soumissionnaire doit indiquer dans sa soumission les efforts requis pour effectuer une brève analyse et donner un aperçu des huit (8) concepts pendant toute la durée du contrat. Ces concepts ne comprennent pas ceux qui ont déjà été examinés dans les études de pré faisabilité. Transports Canada estime que la portée des travaux et les efforts requis pour effectuer une brève analyse et donner un aperçu seront semblables pour chacun des huit (8) concepts. Un simple aperçu de la pertinence pour Transports Canada de procéder à une analyse plus poussée, par exemple l'établissement des coûts, de l'un des huit (8) concepts sera nécessaire.

Aux fins de clarté, le gouvernement du Canada supprime du contrat toute activité d'établissement des coûts relative aux huit (8) concepts.

La section 5.3.4 de l'énoncé des travaux a été modifiée en conséquence.

La nécessité de fournir un aperçu des coûts prévus pour les concepts supplémentaires a été supprimée de la section 5.3.6 de l'énoncé des travaux.

Se référer à l'article 2.1 de la modification 006.

QUESTION 58:

Page 87

Construction

L'entrepreneur devra analyser les méthodes de construction et les difficultés pour tous les éléments du corridor du nouveau pont :

" préciser les méthodes de construction privilégiées du nouveau pont de l'île des Sœurs, en tenant compte de divers scénarios progressifs et des différentes options de tracé/géométrie;

" préciser les méthodes de construction privilégiées du nouveau pont sur le Saint-Laurent, en tenant compte des restrictions à la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent;

Les méthodes de construction utilisées sont généralement du ressort du constructeur et il est dans l'intérêt du client de lui accorder cette souplesse, car la créativité quant aux méthodes employées est un élément de concurrence entre constructeurs. Ne serait-il pas préférable que le client impose des contraintes et des limites d'intervention et qu'il permette aux constructeurs d'employer des méthodes qui tiennent compte de ces limites et contraintes?

RÉPONSE 58:

La DP courante consiste à établir un comparateur du secteur public et à préparer une analyse de rentabilisation aux fins du projet. Pour ce faire, le gouvernement du Canada et son consultant doivent être en mesure d'évaluer le plus précisément possible les coûts associés au projet. Le gouvernement du Canada considère que, pour estimer les coûts de construction, il faut tenir compte de la méthode privilégiée pour les travaux de construction et des tracés privilégiés. Les présentes recommandations n'ont pas pour objet d'être appliquées aux travaux de construction proprement dits du corridor du nouveau pont.

QUESTION 59

Clarification du terme " entreprise "

Voici ce qui est indiqué dans la section 1.1.1 (critères techniques obligatoires) du document de modification 1 (page 7 sur 9) :

Pour les exigences obligatoires (TO-3, TO-6 TO-7 et TO-8) énumérées ci-après, le soumissionnaire et les ressources proposées devraient démontrer qu'ils ont utilisé des descriptions de projet qui englobent :

- a) La description des expériences;
- b) Le calendrier du projet selon la date et le nombre total de mois (p. ex. janvier 2005 à janvier 2006 - 12 mois);
- c) Le nom de l'entreprise pour laquelle la ressource proposée travaillait au moment de la réalisation du projet, si applicable.
- d) Nom, numéro de téléphone et/ou courriel de la référence du client (doit être de l'organisme client et être impliqué en i) ci-dessus)

Le Canada se réserve le droit de communiquer avec les entités responsables des projets soumis par le soumissionnaire afin de valider l'information fournie dans les résumés de projet. À défaut de fournir les coordonnées des références du client, l'offre du soumissionnaire pourrait être déclarée irrecevable.

En ce qui concerne les points c) et d), l'État pourrait-il préciser ce qu'il entend par " entreprise "? S'agit-il de l'employeur de la ressource ou des clients de l'employeur/la ressource?

Nous comprenons que l'État a besoin de coordonnées de clients pour procéder à l'évaluation. Cela dit, si le terme " entreprise " désigne les clients de l'employeur/la ressource, le nombre de personnes-ressources de client requis pour respecter les exigences en question est plutôt énorme (nombre estimatif de clients requis pour démontrer 10 années de périodes de projet ne se chevauchant pas... 20? 50?). Nous demandons donc à l'État de réexaminer la nécessité de contacter toutes ces personnes pendant la période d'évaluation. Ces exigences alourdissent grandement notre charge de travail, car il faut habituellement communiquer avec les clients et leur demander la permission d'inclure leurs coordonnées validées dans une proposition. Nous proposons comme solution de rechange de présenter les deux références de client qui sont les plus appropriées pour chacune des ressources proposées.

RÉPONSE 59

Le terme " entreprise " désigne l'employeur de la ressource. Cela a été adressé à la question/réponse 37 de la modification 005.

QUESTION 60 :

Gestion de projet

Dans l'ensemble de la DP, on fait souvent référence au rôle du coordonnateur de projet, des responsables de composante et des membres de chaque équipe de composante. Nous croyons fermement qu'il devrait y avoir une exigence distincte selon laquelle le gestionnaire de projet relève du coordonnateur de projet. Nous ne pouvons respecter les exigences actuelles de la DP qu'en affectant un gestionnaire de projet à chacune des trois composantes et nous ne voulons pas procéder ainsi, car cela éliminerait un poste au sein de chacune des équipes de composante.

Nous demandons donc à Transports Canada d'envisager les possibilités suivantes :

1. Définir clairement l'exigence relative à la fonction de gestion de projet;
2. Assigner une ressource à cet effet;
3. Faire en sorte qu'il n'y ait pas une ressource/fonction de gestion de projet pour chacune des trois composantes, mais qu'il y en ait plutôt une pour l'ensemble des trois composantes, ou encore que cette fonction soit ajoutée à celle de la coordination de projet (coordonnateur et gestionnaire de projet, soit deux ressources différentes).

RÉPONSE 60:

Le soumissionnaire peut, à sa discrétion, établir des postes autres que ceux indiqués pour l'équipe, qui doit être composée d'un maximum de sept (7) ressources pour les composantes 1 et 2 et d'un maximum de dix (10) ressources pour la composante 3. Ainsi, le soumissionnaire peut désigner, s'il le souhaite, un gestionnaire de projet qui relèvera du coordonnateur de projet. Il convient de noter que les équipes des composantes 1 et 2 peuvent compter plus que sept (7) ressources et que l'équipe de la composante 3 peut compter plus que dix (10) ressources, mais que la proposition du soumissionnaire doit désigner seulement sept (7) membres d'équipe pour les composantes 1 et 2 et seulement dix (10) membres d'équipe pour la composante 3. Le gouvernement du Canada n'évaluera que les ressources désignées dans la proposition.

QUESTION 61:

Page 9 sur 102 - Section 1 de la partie 3 (Instruction pour la préparation des soumissions) : Est-ce que Transports Canada pourrait confirmer qu'il faut présenter les copies électroniques des soumissions sur DVD et non pas sur CD?

RÉPONSE 61:

Les DVD, CD et clé USB sont acceptés. La section 1 de la Partie 3 - Instructions pour la préparation des soumissions sera modifiée en conséquence. Se référer à l'article 2.2 de la Modification 006.

QUESTION 62:

TO-1 et TC-2.1

Selon le TO 1 ou le TC-2.1, voici ce qui est exigé en ce qui concerne les projets qu'il faut présenter quant à la composante 1 : " Le soumissionnaire doit fournir des projets qui sont complétés ou pour lesquels la construction a débuté. " Cette exigence est compréhensible pour ce qui est des prévisions d'achalandage et de revenu et des conseillers en ingénierie affectés aux composantes 2 et 3, mais les conseillers ordinaires affectés à la composante 1 ne participent habituellement pas aux phases de construction, car la composante 1 concerne normalement un dossier d'affaires, l'approvisionnement et les finances associées au projet.

Compte tenu de ce qui précède, pour la composante 1, pouvons nous présenter des exemples de projets d'infrastructure dans le cadre desquels un dossier d'affaires a été établi, mais aucuns travaux de construction n'ont encore été entamés?

RÉPONSE 62:

Cela a été adressé à la question/réponse 43 de la modification 005.

QUESTION 63:

TO 5

Voici l'une de vos exigences : " Le soumissionnaire doit démontrer qu'au moins une (1) des ressources affectées à la composante 2 a préparé des prévisions d'achalandage et de revenu qui ont été utilisées pour obtenir du financement dans le cadre d'un projet dont la valeur ne peut pas être inférieure à 100 millions de dollars [...]. " Vous exigez aussi que le soumissionnaire présente un total de trois projets. Pourriez vous préciser ces exigences?

" Devons-nous présenter trois projets différents exécutés par une même ressource?

" Pouvons-nous présenter trois projets qui ont été exécutés par deux ressources affectées à la composante 2? (Par exemple : une première ressource ayant exécuté les projets 1 et 2, et une deuxième ressource ayant exécuté le projet 3.)

RÉPONSE 63:

Il n'est pas obligatoire que les trois (3) projets présentés relativement à la préparation de prévisions d'achalandage et de revenu aient été exécutés par la même ressource. Le soumissionnaire peut présenter des projets qui ont été exécutés par des ressources différentes. N'oubliez pas que les ressources désignées comme ayant préparé des prévisions d'achalandage et de revenu doivent aussi faire partie de l'équipe, laquelle doit être formée d'un maximum de sept (7) ressources.

QUESTION 64:

Page 92 (Section 6 - Livrables)

Dans le tableau, il manque de l'information à propos du " Résumé de l'évaluation de l'optimisation des Ressources ". Pouvons-nous présumer que la date de fin prévue est dans les 15 mois suivant l'adjudication du contrat?

RÉPONSE 64:

Cette question s'adresse uniquement à la version anglaise de la DDP. L'information : " Dans les 15 mois suivant l'adjudication du contrat " ne manque pas à la version française de la DDP. Se référer à l'article 2.3 de la Modification 006

QUESTION 65:

À la lecture des documents, plusieurs scénarios d'étude peuvent être envisagés et ainsi la comparaison des entrepreneurs sera donc difficile pour l'évaluation des dossiers de présentation. De plus, la réalisation d'études en parallèle qui ne sont pas disponibles pour l'établissement du prix forfaitaire nous amène à vous demandez de préciser les attentes de Transports Canada ou de modifier le mode de paiement de forfaitaire vers un prix unitaire ou horaire.

Le projet peut comporter l'étude de plusieurs scénarios pour le pont principal (pont à 6 voies, à 8 voies, avec SLR, avec BRT, piste cyclable, haubané, structure plus traditionnelle, utilisation de l'estacade ou non, etc.). Un bon nombre de choix sont aussi possibles pour le pont de l'île des Sœurs, ses approches et l'autoroute 15. Il est hasardeux de soumettre une proposition forfaitaire avec autant d'options à

Solicitation No. - N° de l'invitation

T8010-110163/A

Client Ref. No. - N° de réf. du client

T8010-11-0163

Amd. No. - N° de la modif.

006

File No. - N° du dossier

QCL-1-34891

Buyer ID - Id de l'acheteur

qc1034

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

analyser à moins de préciser vos exigences et de limiter le nombre de possibilités, sans sacrifier la qualité des livrables.

À ce stade d'un projet d'une telle envergure, quand tous les éléments ne sont pas encore définis, où justement le but d'une telle étude est de les définir, le choix d'un mode de rémunération à taux horaire nous semble plus approprié et permet au propriétaire d'examiner divers scénarios sans limiter et compromettre la qualité du résultat final.

RÉPONSE 65:

Effectivement, le projet comporte l'étude de plusieurs scénarios pour le pont principal, pour le pont de l'île des Sœurs et pour l'autoroute 15. Par contre, les exigences et les options qui doivent être considérées sont précisées, soit celles qui ont été retenues dans les études de pré faisabilité (toutes disponibles aux soumissionnaires) et sont spécifiées dans les documents de l'appel de propositions. De plus, aucune des études en parallèle n'ont un impact sur les services à offrir dans ce contrat. Canada est donc d'avis que suffisamment d'informations concernant les options à étudier sont disponibles aux soumissionnaires et que ceux-ci sont en mesure, suite à la revue des informations disponibles, de quantifier le niveau d'effort requis pour accomplir les services prescrits dans ce contrat. Or, Canada garde l'exigence d'une soumission à prix forfaitaire.

2. MODIFICATION 006

2.1 Autres concepts structuraux de pont

2.1.1 À l'annexe A Énoncé des travaux, section 5.3.4 Composante 3 : Service 3 - Analyse technique à la page 87 de 102

Veillez supprimer:

L'entrepreneur devra aussi discuter, identifier et recommander si d'autres concepts structuraux de pont, n'ayant pas déjà été considérés en détail dans l'étude de pré faisabilité, devraient être examinés plus en détail lors des phases de conception à venir pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent. Cela pourrait inclure, entre autres, un pont à haubans ou à suspension sur toute la longueur du pont, un pont étagé ou tout autre concept réaliste qui pourrait être approprié et lequel pourrait apporter des bénéfices additionnels dans le contexte de ce projet. L'entrepreneur devra identifier les avantages et inconvénients de chacun de ces concepts structuraux supplémentaires recommandés et les comparer à ceux retenus dans l'étude de pré faisabilité et évalués dans le présent contrat. Cette analyse devra être présentée dans un rapport intérimaire qui sera éventuellement intégré au rapport final sur la conception préliminaire et l'élaboration des coûts.

Et insérer:

L'entrepreneur devra discuter, identifier et recommander si d'autres concepts structuraux de ponts, n'ayant pas déjà été considérés en détail dans l'étude de pré faisabilité, doivent être examinés plus en détail lors des phases de conception à venir pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent. L'entrepreneur devra noter les avantages et les inconvénients de chacun de ces concepts structuraux supplémentaires recommandés et les comparer à ceux retenus dans l'étude de pré faisabilité et évalués dans le présent contrat.

Plus précisément, Transports Canada demande à l'entrepreneur d'indiquer, dans les deux (2) mois suivant l'attribution du contrat, la pertinence des trois (3) concepts ci-dessous en ce qui concerne le nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent.

- 1. un pont à suspension sur toute la longueur du pont;***
- 2. un pont à haubans sur toute la longueur du pont;***
- 3. un pont étagé sur toute la longueur du pont.***

L'analyse de ces trois concepts doit être présentée dans les deux (2) mois suivant l'attribution du contrat dans un rapport provisoire qui sera intégré plus tard dans le rapport final sur la conception préliminaire et l'élaboration des coûts.

De plus, l'entrepreneur devra émettre des avis sur la pertinence des cinq (5) concepts supplémentaires, soit huit (8) concepts en tout. Transports Canada et l'entrepreneur conviendront du choix des cinq (5) concepts supplémentaires à évaluer brièvement. L'analyse de ces cinq (5) concepts et les résultats de celle-ci devront être présentés à Transports Canada dans le rapport final sur la conception préliminaire et l'élaboration des coûts.

2.1.2 À l'annexe A Énoncé des travaux, section 5.3.6 Composante 3 : Service 5 - Analyse des coûts

Veillez supprimer:

Pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent, l'entrepreneur devra aussi fournir un aperçu des coûts attendus pour tout concept structural de pont additionnel recommandé, comparativement aux concepts retenus dans l'étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain et évalués en détail dans l'étude du présent contrat. Cette analyse sera présentée dans un rapport intérimaire qui sera éventuellement intégré au rapport final sur la conception préliminaire et l'élaboration des coûts.

2.2 Partie 3 Instructions pour la préparation des soumissions, section 1

À la Partie 3 Instructions pour la préparation des soumissions, section 1. Instructions pour la préparation des soumissions:

Veillez supprimer:

Le Canada demande que les soumissionnaires fournissent leur soumission en sections distinctes (reliées séparément), comme suit :

Section I : Soumission technique (5 copies papier et 5 copies électroniques sur DVD)

Section II : Soumission financière (2 copies papier et 2 copies électroniques sur DVD)

Section III : Attestations (2 copies papier).

et insérer:

Le Canada demande que les soumissionnaires fournissent leur soumission en sections distinctes (reliées séparément), comme suit :

Section I : Soumission technique (5 copies papier et 5 copies électroniques sur DVD **ou CD ou Clé USB**)

Section II : Soumission financière (2 copies papier et 2 copies électroniques sur DVD **ou CD ou Clé USB**)

Section III : Attestations (2 copies papier).

2.3 LA PRÉSENTE EST UNE MODIFICATION ADMINISTRATIVE QUI S'APPLIQUE À LA VERSION ANGLAISE DE CETTE INVITATION.

TOUTES LES AUTRES CLAUSES ET CONDITIONS DEMEURENT INCHANGÉES.