

**RETURN BIDS TO:**  
**RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**  
**Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions**  
**- TPSGC**  
**11 Laurier St./11, rue Laurier**  
**Place du Portage, Phase III**  
**Core 0A1 / Noyau 0A1**  
**Gatineau**  
**Québec**  
**K1A 0S5**  
**Bid Fax: (819) 997-9776**

## **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**  
Special Projects/Projets Spéciaux  
11 Laurier St./11, rue Laurier  
Place du Portage/, Phase III  
Floor 10C1/Étage 10C1  
Gatineau  
Québec  
K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> RELOCATION SERVICES	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> E60LM-110012/H	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 007
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> E60LM-110012	<b>Date</b> 2014-05-01
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$ZL-109-27473	
<b>File No. - N° de dossier</b> 109z1.E60LM-110012	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> <b>on - le 2014-05-13</b>	<b>Time Zone</b> <b>Fuseau horaire</b> Eastern Daylight Saving Time EDT
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Stephen, Renee	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 109z1
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (819) 956-6973 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> (819) 956-2675
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

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

La présente modification 007 vise à fournir des précisions et de répondre aux questions reçues.

#### Question 1:

1) Nous sommes d'avis que l'affirmation selon laquelle de multiples options s'offrent aux entrepreneurs relativement à l'expédition dans les régions nordiques est fausse. Le modèle de l'étranger a été donné en exemple. Or, dans ce modèle, les entrepreneurs ont accès à une multitude de sociétés de transport maritime, d'agents d'origine et de destination hautement qualifiés et expérimentés et d'autres tiers fournisseurs compétents. Dans le Nord, les entrepreneurs ont accès à deux transporteurs aériens et à très peu de main-d'œuvre qualifiée. En outre, nombre d'impondérables seront coûteux pour les entrepreneurs en dépit des meilleures intentions et d'une bonne organisation. Les soumissionnaires seront obligés d'élever le coût de leur soumission relativement aux SGDTCTF pour veiller à couvrir les coûts imprévus et imprévisibles sur lesquels ils n'ont la plupart du temps aucune prise. À titre d'exemple, voici quelques-uns des défis actuels.

##### a) Transporteur aérien A

- Les entrepreneurs n'ont aucune prise sur le prix des vols nolisés ou des vols de passagers pour le fret ni aucune prise sur le prix des vols en provenance d'Ottawa et à destination de ces régions et du retour du personnel.
- Les entrepreneurs sont impuissants lorsque les vols sont annulés en raison de mauvaises conditions météorologiques ou d'ennuis mécaniques, qui entraînent des frais supplémentaires pour les repas et l'hébergement des équipages.
- Les entrepreneurs n'ont aucun contrôle sur l'horaire des vols. Dans de nombreuses régions éloignées, les allers et les retours ne se font que certains jours, ce qui entraîne d'autres dépenses en repas, en hébergement et en salaire.
- Les entrepreneurs n'ont aucune prise sur les droits exigés par NAV CANADA.
- Les entrepreneurs n'ont aucune prise sur le supplément pour le carburant facturé par les transporteurs aériens, qui varie quotidiennement.
- Les entrepreneurs n'ont aucune prise sur l'ordre de priorité des marchandises à bord des vols.

##### b) Compagnies de transport tierces dans les régions éloignées

- Dans bon nombre de régions, les entrepreneurs ont recours aux services de coopératives et d'organisations similaires. Les entrepreneurs sont en général en mesure de retenir les services de chauffeurs et de main-d'œuvre, mais il n'est pas rare qu'ils n'y arrivent pas, peu importe l'ampleur de la planification préliminaire. Les entrepreneurs n'ont aucune prise sur la disponibilité et le coût des services de tiers. Dans bien des cas, les entrepreneurs ont dû recourir à un véhicule de la GRC pour transporter des biens.

##### c) Hébergement, repas et transport dans les communautés du Nord

- Les entrepreneurs n'ont aucune prise sur les coûts définitifs facturés par les hôtels ni sur les frais accessoires comme les courses en taxi dans les régions éloignées.

Le gouvernement envisagera-t-il de revenir au libellé actuel du contrat pour confier les déménagements successivement aux différents entrepreneurs en fonction de leur pourcentage, maintenir les frais administratifs de 10 % pour les services de tiers et payer pour les services fournis d'après les factures des tiers?

---

**Réponse 1:**

Veillez voir la modification 004, en réponse à la question 3; les conditions relatives aux SGDTCTF resteront les mêmes.

**Question 2:**

2) La règle des 110 % est la norme lorsque les biens à déménager peuvent faire l'objet d'une inspection visuelle. Ce n'est pas le cas pour les destinations au Nunavut à l'extérieur d'Iqaluit, où les inspections visuelles sont impossibles. Il est recommandé que le gouvernement modifie cette règle pour les destinations nordiques et reconnaisse que la règle des 110 % ne devrait s'appliquer que si une estimation visuelle peut être réalisée.

Le gouvernement consentira-t-il à soustraire de la règle des 110 % les examens non visuels dans les régions nordiques?

**Réponse 2:**

Conformément à la Règle 12, le poids constructif est le poids réel réputé et doit être utilisé lorsque des examens non visuels sont employés dans les régions desservies par les SGDTCTF.

**Question 3:**

3) À l'heure actuelle, le déplacement de véhicules de membres au Canada est effectué par trois transporteurs de voitures nationaux : Transporteur 1, Transporteur 2 et Transporteur 3. Il existe un autre transporteur de second plan qui ne possède pas l'expertise, l'équipement, l'expérience ou la capacité pour traiter le volume requis par le gouvernement du Canada. De nombreux petits transporteurs de voitures partout au pays ne desservent que les marchés locaux et les marchés des déménagements sur courte distance, et aucun d'eux n'a de capacité nationale.

Les tarifs liés aux VP sont de 10 à 35 % inférieurs aux tarifs actuels. Cet écart est supérieur dans les régions éloignées, où ces tarifs peuvent même être jusqu'à 50 % inférieurs.

Nous recommandons fortement de conserver le système actuel, qui consiste à obtenir trois soumissions concurrentielles. Une saine concurrence sera ainsi assurée à l'égard du prix et du temps requis entre les trois transporteurs, qui présenteront des soumissions audacieuses pour tenter d'obtenir les contrats. Dans le cadre du système actuel, le fardeau administratif ne repose pas sur les responsables techniques (RT) ni sur les examinateurs, puisque tout le processus est réalisé dans le SGAME, sans entrée manuelle.

Le gouvernement acceptera-t-il cette solution pratique et la méthode de soumission actuelle?

**Réponse 3:**

Les soumissionnaires devaient soumettre des tarifs pour le déménagement de VP dans le cadre de l'évaluation financière. Cette condition restera la même. Conformément à l'annexe B, Base de paiement, à la section 3, Frais supplémentaires (appendice 1), des soumissions seront requises pour le déménagement de VP dans les régions desservies par les SGDTCTF.

**Question 4:**

4a) Pourquoi y a-t-il dix villes précises au point TC1.1, et pourquoi ces villes sont-elles dissociées des zones géographiques?

**Réponse 4a:**

Les centres principaux au critère TO3 sont obligatoires; tous les soumissionnaires doivent donc être implantés dans chacun de ces endroits. Les soumissionnaires n'ont pas à être implantés dans l'ensemble des centres énumérés au point TC1, mais ils doivent l'être dans au moins cinq d'entre eux. Un point sera accordé aux soumissionnaires pour chaque centre pour lequel ils ont fait la preuve de leur implantation.

4b) Pourquoi les zones géographiques ne figurent-elles pas toutes au critère coté?

**Réponse 4b:**

S'ils doivent tous fournir des services à l'échelle nationale, les soumissionnaires doivent être implantés dans tous les centres principaux désignés au critère TO3, puisqu'un nombre important de déménagements y sont effectués.

**Question 5:**

5a) Au moment de la présentation de la soumission, les soumissionnaires doivent-ils avoir conclu des contrats avec des sous-traitants ou des fournisseurs de service dans les 25 centres principaux pour que leur soumission soit recevable?

**Réponse 5a:**

Non, les soumissionnaires n'ont pas à confirmer les sous-traitants au moment de la présentation de la soumission pour que celle-ci soit déclarée recevable; les renseignements demandés servent à démontrer l'implantation des soumissionnaires dans le centre et la couverture géographique.

5b) Les soumissionnaires seront-ils tenus d'énumérer chacun de ces sous-traitants ou fournisseurs de service au moment de la présentation de leur soumission?

**Réponse 5b:**

Conformément à la Partie 5 - Attestations; 1.4 Pièce jointe 2 de la Partie 5, Attestations exigées subséquentes au début des services:

Après l'émission de l'avis d'attribution de contrat aux soumissionnaires retenus, les conditions suivantes doivent être remplies par ces soumissionnaires retenus avant la date d'entrée en vigueur du contrat le 1er octobre 2014 :

1. Chaque sous-traitant doit attester son engagement à l'égard du contrat. Un exemple acceptable du formulaire d'attestation qui sera utilisé pour le sous-traitant figure à la pièce jointe 2 de la partie 5.

---

Question 6:

6) Les équipages locaux au point d'origine auront rarement les reçus de carburant le jour du chargement, ce qui entraînera certainement des sanctions supplémentaires à l'endroit des entrepreneurs. Nous recommandons de supprimer l'exigence relative à la disponibilité des reçus de carburant au point d'origine. Bien souvent, dans le cas des équipages locaux qui commenceront la journée avec un tracteur semi-remorque ou un camion porteur, le ravitaillement en carburant aura été réalisé la veille en soirée.

Pourquoi le gouvernement exige-t-il les reçus de carburant s'il effectue l'inspection visuelle des réservoirs de carburant?

## Réponse 6:

Veillez voir la modification 006, en réponse à la question 20

Annexe A - Énoncé des travaux; Section 2 - Portée des travaux (2.8 b)

## SUPPRIMER:

s'assurer que les reçus de carburant obtenus avant la pesée et les billets de pesée sont disponibles aux fins d'inspection en tout temps au cours des phases de chargement. Si la pesée au point de destination a été autorisée, alors seulement les billets de pesée sont requis;

## INSÉRER:

s'assurer que les reçus de carburant obtenus avant la pesée et les billets de pesée sont disponibles aux fins d'inspection en tout temps au cours des phases de chargement. Si la pesée au point de destination a été autorisée, alors seulement les billets de pesée sont requis. Si des billets de ravitaillement en lots sont utilisés, les entrepreneurs doivent fournir à l'inspecteur du contrôle de la qualité les documents justificatifs pour prouver le remplissage des réservoirs dans les dix jours ouvrables suivant la demande.

## Question 7:

7) Les entrepreneurs doivent faire peser les chargements aériens préalablement à l'expédition en raison des restrictions relatives aux droits de poids des membres. Nous recommandons de modifier cette clause. Cette clause permet aux entrepreneurs de ne pas peser les chargements aériens au point d'origine. Il y a un risque que les entrepreneurs envoient par la suite des chargements dont le poids excède les droits de poids des membres pour le déménagement d'AM et d'EP. Le Canada paiera seulement jusqu'à concurrence des droits de poids des membres. Les entrepreneurs doivent par la suite tenter de se faire rembourser par les membres à la livraison.

7a) En l'absence de pesée au point d'origine, que se passera-t-il si le poids excède les droits de poids du membre et que cet excédent n'est constaté qu'une fois que l'entrepreneur voit le poids évalué par le transporteur tiers?

---

**Réponse 7a:**

Puisque la constatation de l'excédent de poids est indépendante de la volonté des membres (envois déjà emballés et chargés), l'État paiera pour le poids déménagé (y compris pour l'excédent).

7b) Le Canada paiera-t-il pour le poids excédant les droits de poids de l'expéditeur?

**Réponse 7b:**

Oui, voir la réponse à la question 7a ci-dessus.

**Question 8:**

8) Section 2, points 2.11, 2.12 et 2.8a : miles supplémentaires à payer au chauffeur et à l'équipage pour les heures supplémentaires en plus du coût du carburant, ainsi que risque de ne pas trouver les réservoirs de carburant pleins s'ils sont inspectés. 50 miles représentent environ deux heures de travail supplémentaires en plus des coûts de carburant additionnels.

8a) Pourquoi le rayon est-il passé de 35 miles à 50 miles du point d'origine ou du point de destination?

**Réponse 8a:**

La distance a été augmentée pour passer à 50 miles pour accorder aux entreprises de transport une plus grande marge de manœuvre pour trouver des installations de pesée qui conviennent au point d'origine ou au point de destination sans devoir communiquer avec le CIM.

8b) Si l'installation de pesée est située dans un rayon de 50 miles du point d'origine ou du point de destination ou de la résidence, et si le réservoir de carburant n'est pas « visuellement plein », le Canada acceptera-t-il de ne pas appliquer les dommages-intérêts LD4 (lacune dans la prestation des services)?

**Réponse 8b:**

Le choix de l'installation de pesée à l'intérieur du rayon défini appartient à l'entreprise de transport.

**Question 9:**

9) La plupart du temps, il est impossible de communiquer avec le RT en cas de « poids lourd ». Un processus est déjà en place pour déterminer l'écart de poids.

Comment l'entrepreneur chargé d'un déménagement à Vancouver peut-il déclarer un éventuel écart de poids si l'examineur de la GRC est à Ottawa et termine sa journée de travail à 16 h HNE?

## Réponse 9:

L'entrepreneur peut toujours déclarer le « poids lourd » au RT en lui laissant un message ou en lui envoyant un courriel, ce qui attestera la communication.

## Question 10:

10) Les livraisons directes à domicile (LDD) demandent beaucoup de temps de la part des entrepreneurs et des RT du gouvernement. Les entrepreneurs appellent les clients 24 heures à l'avance pour s'assurer qu'ils seront présents pour la livraison. Malgré cela, il y aura peut-être du temps d'attente, ou l'entreposage dans une remorque (EDR) pourrait s'imposer. Là encore, il ne sert à rien de maintenir le processus de LDD. Le retrait de cette exigence permettrait au gouvernement d'éviter des dépenses de main-d'œuvre.

Le gouvernement envisagera-t-il de retirer le processus de LDD, qui est perçu comme un processus administratif inutile par les entrepreneurs?

## Réponse 10:

Le gouvernement n'est pas prêt à retirer cet élément d'information essentiel (LDD), qui permet d'établir les indemnités admissibles pour le logement et les repas en cours de déplacement ainsi que les frais accessoires comme ceux associés à l'EDR et à l'ECR.

## Question 11:

11) L'ECR au point d'origine est passé de 500 à 300 miles.

11a) Pourquoi l'ECR au point d'origine est-il passé de 500 à 300 miles?

## Réponse 11a:

Lorsque le déménagement s'opère sur une aussi courte distance, le temps de déplacement du membre est tout aussi court. La distance de 300 miles a été utilisée pour uniformiser les options d'entreposage (ECR et EDR).

11b) Y a-t-il une modification de la politique du Canada à l'égard des déménagements pour la GRC, le MDN et le SCD qui entraînera une augmentation des livraisons directes à domicile?

## Réponse 11b:

La politique a toujours consisté à faire des déménagements porte à porte.

11c) Y a-t-il une diminution des « droits » des membres qui entraînerait une augmentation des livraisons directes à domicile? Dans l'affirmative, quelle est la modification de politique?

## Réponse 11c:

Il n'y a eu aucune modification; la politique a toujours consisté à faire des déménagements porte à porte.

## Question 12:

12) Dans le cas d'une expédition en provenance de Saskatoon et à destination de Big River, en Saskatchewan, l'agent doit parcourir 186 miles jusqu'à Meadow Lake et revenir à Saskatoon pour placer le chargement en ELT. L'agent doit ensuite parcourir 142 miles de Saskatoon à Big River pour livrer les articles entreposés à long terme. Dans ce cas, le transport de ligne est évalué à 78 miles, avec la livraison locale des articles entreposés à long terme.

Si l'agent doit parcourir plus de 50 miles pour ramasser un chargement qui ira en ELT, le Canada établira-t-il un barème de parcours pour les déplacements à vide?

## Réponse 12:

Le Canada n'établira pas de barème de parcours pour les déplacements à vide. Ceux-ci devraient être intégrés aux tarifs de la soumission.

## Question 13:

13) Cette section énonce les exigences relatives aux LDD et mentionne seulement les approbations requises de la part des RT.

Comme seuls les RT sont mentionnés dans cette clause, des autorisations de LDD sont-elles requises pour la GRC et le SCD?

## Réponse 13:

Non, les autorisations de LDD ne sont pas nécessaires pour la GRC et le SCD.

## Question 14:

14) Ramassage supplémentaire : Ce service a une incidence considérable dans le cas des déménagements en région éloignée, car de nombreux miles doivent être parcourus pour ramasser le matériel d'emballage et les boîtes vides. Même localement, ce service supplémentaire est très coûteux et s'avère particulièrement difficile pendant la période active des affectations en raison du volume d'affaires.

14a) Pourquoi avoir ajouté l'exigence relative au ramassage supplémentaire, s'il y a lieu, dans les cinq jours ouvrables?



---

**Réponse 14a:**

Si un ramassage supplémentaire est nécessaire, c'est que le déballage complet n'a pas pu être effectué. Comme il n'a pas réalisé un déballage complet, l'entrepreneur doit revenir ramasser le matériel d'emballage et les boîtes vides.

**Annexe A - Énoncé des travaux; Section 2 - Portée des travaux (2.19 e)****SUPPRIMER:**

s'il n'a pas pu tout ramasser, revenir terminer ce service dans les cinq jours ouvrables suivant le déballage. Si l'expéditeur n'a pas protégé le matériel d'emballage et les boîtes vides des intempéries, ce service peut lui être refusé; et

**INSÉRER:**

s'il n'a pas pu tout ramasser, l'entrepreneur doit revenir terminer ce service dans les cinq jours ouvrables après avoir été contacté par l'expéditeur. Si l'expéditeur n'a pas protégé le matériel d'emballage et les boîtes vides des intempéries, ce service peut lui être refusé; et

14b) Le gouvernement éliminera-t-il l'exigence relative au ramassage supplémentaire?

**Réponse 14b:**

Le Canada n'éliminera pas l'exigence relative au ramassage supplémentaire. L'entrepreneur peut éviter de devoir revenir terminer le service en déballant tous les AM et les EP.

**Question 15:**

15) Il existe une foule d'instructions particulières possibles qui rendent celles-ci impossibles à prévoir et à suivre. On ne peut attendre des entrepreneurs qu'ils risquent de se blesser ou d'endommager un VP lorsque des instructions particulières s'imposent. Les entrepreneurs ne devraient être responsables que du transport de véhicules en état normal. Toute autre instruction particulière devrait être exécutée par les expéditeurs.

Compte tenu de la responsabilité des transporteurs et des risques qu'ils courent, le gouvernement supprimera-t-il cette clause?

**Réponse 15:**

Le Canada ne supprimera pas cette clause. Par exemple, de nombreux véhicules sont munis de dispositifs d'allumage antivol. Si la batterie est à plat, il faudra entrer un code pour permettre l'allumage, ce qui fera l'objet d'instructions particulières.

---

**Question 16:**

16) Les entrepreneurs qui doivent ramasser des voitures en région éloignée dépasseront les limites de millage, ce qui entraînera des sanctions. Les expéditeurs ont toujours eu l'option de livrer les véhicules aux entrepreneurs. La nouvelle clause suivante est proposée : « L'expéditeur a l'option de livrer ou de ramasser le véhicule chez le représentant de l'entrepreneur ou dans un endroit précis communiqué à l'expéditeur dans un rayon qui n'excédera pas 25 km. »

16a) Quelles incidences aura cette limite de 25 km si les entrepreneurs doivent dépasser la limite, lorsque les clients sont à plus de 25 km du point d'origine ou du point de destination?

**Réponse 16a:**

Le point 2.21e(v) donne l'option de convenir avec l'expéditeur d'un autre endroit pour le ramassage.

La limite de 25 km s'applique aux entrepreneurs qui conduisent vers le point de chargement ou de déchargement et effectuent la livraison. Si la distance est supérieure, l'expéditeur doit être indemnisé pour le kilométrage excédentaire. L'objectif est de faire en sorte que les véhicules ne soient pas conduits d'une ville à l'autre, pour être déplacés au moyen d'un transporteur de voitures.

16b) Pourquoi cette distance est-elle en kilomètres, alors que toutes les autres sont en miles?

**Réponse 16b:**

Les odomètres des véhicules au Canada affichent des kilomètres.

**Question 17:**

17) Les entrepreneurs doivent avoir l'option de livrer les voitures à un autre endroit. Si le membre ne peut recevoir le VP, l'entrepreneur le mettra en entreposage, et le membre ou le Canada devra payer pour le service.

En l'absence de disposition relative à l'entreposage des véhicules par l'entrepreneur, veuillez confirmer que les frais d'entreposage seront payés par l'expéditeur au moment de la livraison.

**Réponse 17:**

Si la voiture est expédiée, l'expéditeur doit être présent au point de destination pour attendre la voiture. S'il s'agit d'un deuxième véhicule, le temps minimum requis pour le transport est égal au temps maximal dont dispose l'expéditeur pour parcourir la distance jusqu'au point de destination pour recevoir la voiture. Les services d'entreposage du VP ne sont pas prévus au contrat. S'il y a lieu, l'expéditeur doit conclure des ententes distinctes et payer pour ces services.

---

Question 18:

18) La classification type des véhicules comprend les « modèles courants » (0 à 24 ans), les « modèles antiques » (25 à 29 ans) et les « modèles classiques » (30 ans et plus). Cette classification est répandue dans l'industrie.

Pourquoi, dans le contrat actuel, la disposition a-t-elle été modifiée, passant d'une limite de 15 ans pour les VP à aucune limite d'âge?

## Réponse 18:

Le moyen de transport de la famille s'entend de tout véhicule immatriculé et en état de fonctionner, peu importe l'âge. C'est ce que l'expéditeur a le droit d'expédier.

## Question 19:

19) À qui incombe la responsabilité de débrancher et de rebrancher les appareils?

## Réponse 19:

L'entrepreneur est tenu d'attester que les appareils fonctionnaient avant l'expédition, ce qu'il lui serait impossible de faire si l'expéditeur les débranchait. Selon la Règle 5, l'entrepreneur est chargé de vider l'eau des réfrigérateurs, des lave-vaisselle mobiles et des laveuses pour les préparer à être expédiés. Il doit donc les débrancher des tuyaux d'alimentation en eau. Les attestations au point d'origine et au point de destination sont laissées à la discrétion de l'entrepreneur. Cependant, conformément à l'article 5.3 de la Règle 5, l'entrepreneur sera tenu responsable des dommages causés aux articles et aux appareils ménagés, à moins que l'on puisse prouver de façon concluante que ces dommages ne sont pas liés au déménagement.

## Question 20:

20) La limite est-elle de 150 livres d'aliments pour animaux familiers et de 150 livres d'articles ménagers non durables pour un total de 300 livres, ou de 150 livres d'aliments pour animaux familiers et d'articles ménagers combinés?

## Réponse 20:

La limite est de 150 lb d'aliments pour animaux familiers et d'articles ménagers au total

Annexe A - Énoncé des travaux; Règle 7 - Articles acceptés en quantités limitées (7.1 e)

**SUPPRIMER:**

les aliments pour animaux familiers et d'articles ménagers (i.e. nourriture) limite de 150 livres par catégorie.

**INSÉRER:**

les aliments pour animaux familiers et d'articles ménagers (i.e. nourriture) limite de 150 livres au total.

**Question 21:**

21) Selon les statistiques canadiennes et, plus récemment, le rapport de mars 2012 sur l'indice de valeur, le poids de l'industrie estimé à 33 175 035 livres est en fait de 30 436 921 livres, un écart de 8,3 %. L'écart dans notre entreprise pour la même période est de 8,7 %. Selon les données des trois dernières années sur l'industrie et sur notre entreprise, l'écart entre la valeur estimée et la valeur réelle est toujours inférieur à 10 %.

21a) Pourquoi le Canada tient-il à revoir un fait établi et prouvé concernant le poids estimé et réel?

**Réponse 21a:**

L'analyse indique que des problèmes persistent en ce qui a trait au poids estimé et au poids réel.

21b) Comment justifier une analyse de l'écart de l'industrie alors que nous respectons les paramètres visés par le gouvernement?

**Réponse 21b:**

L'analyse de l'écart entre le poids estimé et le poids réel est réalisée pour chaque déménagement. Il est ainsi possible d'établir le montant à payer, le montant inscrit dans le registre et, en ce qui concerne le coût réel, le coût du PVN (en fonction du poids réel, sans égard à la règle des 110 %). Le Canada n'utilise pas un code financier afin de payer pour tous les déménagements. Une estimation précise pour un déménagement en fonction d'un code financier n'est pas la même chose qu'une estimation inexacte concernant un autre déménagement selon un code financier différent. Dans l'ensemble, un entrepreneur peut se situer dans une moyenne acceptable, mais la situation est différente s'il s'agit d'un déménagement et d'un code financiers distincts. Par conséquent, l'analyse de l'écart doit être réalisée, puisque qu'elle peut l'être pour différents ministères ou différents programmes.

**Question 22:**

22) Les entreprises de transport aérien tierces ne font pas des articles ménagers leur priorité. Les entreprises de transport aérien tierces ne s'engagent pas et ne s'engageront pas à respecter un calendrier de livraison. Pour les entreprises tierces, il n'est pas possible d'utiliser de temps requis pour le transport. (Voir les règles du connaissance de l'entreprise qui ne s'appliquent pas à un temps requis.)

Pourquoi le gouvernement applique-t-il un temps requis aux services tiers comme le transport aérien?

**Réponse 22:**

Le GTT d'un 3PSP permet à l'entrepreneur de choisir sa plage de livraison une fois que le 3PSP lui aura garanti que ses produits seront livrés. Cette plage doit être suffisamment importante pour tenir compte des situations suivantes, que nous aborderons au cas par cas.

## Question 23:

23) Pendant la période des affectations non active, les entrepreneurs ont eu droit à quatre jours supplémentaires sur le minimum et le maximum de temps requis pour tenir compte du volume saisonnier. Ainsi, de meilleurs services ont été offerts et les livraisons ont été faites à temps. Sans cette disposition, les entrepreneurs s'exposeraient à plus de sanctions et ne pourraient garantir des livraisons régulières et à temps.

Pourquoi le nombre de jours supplémentaires pendant la période des affectations non active est-il passé de quatre à deux?

## Réponse 23:

Les jours supplémentaires alloués pour diverses raisons (heure de pointe ou non, traversier régulier, etc.) offrent plus de temps puisqu'ils sont cumulatifs. Dans l'intérêt de réduire les exigences d'hébergement temporaire, le temps requis est suffisant pour permettre à l'expéditeur et à l'entrepreneur d'effectuer le déménagement.

## Question 24:

24) Selon la Règle 20 du contrat actuel concernant la prolongation du temps requis pour les expéditions dont l'origine ou la destination est une région éloignée, deux jours supplémentaires sont ajoutés au minimum et au maximum du temps d'expédition. Si les points d'origine et de destination sont tous les deux dans des régions éloignées, il faut ajouter quatre jours sans égard au nombre de régions éloignées traversées. Ce long temps requis est toujours exigé pour ces deux régions éloignées.

24a) Pourquoi le temps requis est-il passé de 12 jours à 2 jours pour la ville de Happy Valley-Goose Bay au Labrador?

## Réponse 24a:

Selon les tableaux du GTT et les prolongations de 3PSP modifiés, il y a assez de temps pour tous les déménagements. Même si la prolongation du temps requis peut être plus courte, le temps requis réel est plus long afin que la différence ne soit pas de 10 jours.

24b) Quelle est la raison de ce changement au temps requis?

## Réponse 24b:

L'analyse montre que selon les tableaux du GTT et les prolongations de 3PSP modifiés, il y a assez de temps pour tous les déménagements. L'infrastructure a changé et de nombreuses routes sont maintenant asphaltées au Labrador.

---

Question 25:

25) Des précisions sont nécessaires pour expliquer l'utilisation de la plage de temps requis.

La plage de temps requis de trois jours commence-t-elle trois jours avant la date de service demandé (DSD) et prend-elle fin trois jours après le dernier jour du temps requis?

## Réponse 25:

Non. La plage de temps requis de trois jours doit être déterminée par l'entrepreneur après consultation avec le 3PSP afin d'offrir au membre un délai raisonnable pour se rendre à destination.

## Question 26:

26) Résistance à l'éclatement moyenne du carton - Appendice 4 (1.1) : Il ne s'agit pas d'une norme de l'industrie du déménagement.

Pourquoi le Canada a-t-il renforcé la norme liée à la résistance à l'éclatement moyenne du carton afin qu'elle passe de 175 à 200 lb par po<sup>2</sup>.

## Réponse 26:

Le Canada a supprimé les références aux normes d'emballage qui aurait pu gêner la capacité de l'entrepreneur à offrir le service requis et renvoie aux normes ISO si elles existent.

## Question 27:

27) Nous avons demandé aux transporteurs qui s'occupent des VP au nom du gouvernement fédéral de donner leurs commentaires sur cette DP provisoire. En bref, il existe un écart important entre l'attente du gouvernement en matière de services et la pratique de l'industrie concernant ce moyen de transport. Des milliers de véhicules sont déménagés chaque année au Canada et aux États-Unis par ces transporteurs de véhicules spécialisés, et l'unique conséquence des clauses de service bureaucratiques, administratives et punitives est d'empêcher des fournisseurs aptes d'offrir leurs services, ce qui les coûts de service globaux. La tentative de contrôle et de réglementation inutile par le gouvernement de cette partie du déménagement a engendré des augmentations nettes des coûts et continuera de forcer l'utilisation d'entreprises de transport onéreuses plutôt que les transporteurs tiers rentables. L'application d'un guide du temps requis pour le transport, sans tenir compte de l'origine ni de la destination, entraînerait d'importantes lacunes dans la prestation des services. Le mode de réalisation actuel permettant d'obtenir le temps requis et le prix les plus bas est équitable, concurrentiel et éprouvé. L'utilisation de zones sans tenir compte des itinéraires entraîne la probabilité de lacunes dans la prestation des services. À titre d'exemple, le trajet Moncton-Winnipeg se fait en 2 353 miles sur une route très fréquentée, et le trajet Winnipeg-Whitehorse se fait en 2 238 miles sur une route peu fréquentée. Ainsi, logiquement, le gouvernement ne peut s'attendre à ce que le prix et le temps requis soient les mêmes pour les deux itinéraires.

27a) Quel modèle a été utilisé pour créer les catégories et les bandes de distance?

---

**Réponse 27a:**

Les catégories et les bandes de distance ont été utilisées avec succès et soumises dans le contrat international avec les commentaires de l'industrie.

27b) Qu'est-ce qui peut pousser le gouvernement à passer d'une méthode qui s'est avérée satisfaisante à une méthode qui semble irréalisable pour l'industrie?

**Réponse 27b:**

La méthode est actuellement employée dans un autre marché de l'État.

**Question 28:**

28) Le calcul des frais repose sur le quintal. Ils sont assujettis à un minimum de 500 livres à l'intérieur du Canada, et de 1 000 lb pour les déménagements vers, en provenance et à l'intérieur du territoire continental des États-Unis. Les expéditions facturées assujetties à un minimum de 500 lb n'ont pas besoin d'être pesées. Il semble manquer certains mots dans la DP anglaise.

Devrions-nous plutôt lire : « pour les déménagements vers, en provenance et à l'intérieur... »?

**Réponse 28:**

Cela est exact.

Annexe B - Base de paiement; Section 1 - Généralités (1.1)

**SUPPRIMER:**

Le calcul des frais repose sur le quintal. Ils sont assujettis à un minimum de 500 lb à l'intérieur du Canada, et de 1 000 lb pour les déménagements vers, en provenance et à l'intérieur du territoire continental des États-Unis. Les expéditions facturées assujetties à un minimum de 500 lbs n'ont pas besoin d'être pesés.

**INSÉRER:**

Le calcul des frais repose sur le quintal. Ils sont assujettis à un minimum de 500 lb à l'intérieur du Canada, et de 1 000 lb pour les déménagements vers, en provenance et à l'intérieur du territoire continental des États-Unis. Les expéditions facturées assujetties à un minimum de 500 lbs n'ont pas besoin d'être pesés.

**Question 29:**

29) L'exigence visant le règlement des réclamations dans les 45 jours ouvrables présentera des défis importants; aucune indemnité pour les pièces commandées et disponibilité du client; rajustement ponctuel lorsque des articles sont ajoutés aux réclamations après le dépôt initial; traitement des réclamations importantes; remise en état des meubles.

Le gouvernement envisagerait-il de faire passer le nombre de jours ouvrables pour régler les réclamations de 45 à 90? Il peut s'avérer difficile de régler les réclamations en 45 jours en raison de la disponibilité des clients, des réclamations importantes, de la remise en état des meubles et d'autres facteurs.

Réponse 29:

L'annexe E (point 1.6.i) prévoit une offre de règlement acceptable dans les 45 jours ouvrables; cela ne veut pas dire que le paiement a été effectué, mais qu'une entente a été conclue sur les articles à réparer ou à remplacer et sur leur valeur ainsi que la méthode employée (p. ex. l'expéditeur remplacera l'article et fournira un reçu, ou l'entrepreneur remplacera l'objet).

Question 30:

30) Répercussions des lacunes dans la prestation des services sur l'indice de valeur.

Quelle formule ou pondération sera utilisée pour calculer les répercussions de chaque lacune mineure ou majeure sur l'indice de valeur?

Réponse 30:

L'annexe D (points 1.1.a et 1.1.b) présente les formules. Les lacunes dans la prestation des services sont cumulatives et des pondérations sont indiquées pour chaque lacune. Ainsi, en additionnant les lacunes selon chaque entreprise de transport et en les multipliant conformément aux formules, on obtient les résultats. L'ICE signifie la conformité, et une lacune dans la prestation des services veut dire la non-conformité; dans les deux formules, le multiplicateur est 0,6.

Question 31:

31) Quel est le pourcentage maximum de perte ou de gain que tout entrepreneur peut subir ou recevoir en une seule année contractuelle dans le cadre des occasions de répartition?

Réponse 31:

La perte ou le gain de part de marché dépend du rendement des autres entrepreneurs. Si les autres entrepreneurs ont un rendement insuffisant, ils peuvent perdre une part du marché. Il n'y a pas de perte ou de gain maximum ou minimum, puisque tout dépend du rendement des autres. Voir les exemples à l'annexe D (point 1.3).

Question 32:

32) Pourquoi le gouvernement a-t-il à nouveau recours à une vieille procédure de préavis de réclamation?

Réponse 32:

Le Canada souhaite que l'expéditeur avertisse l'entrepreneur au plus vite en cas de problème afin qu'il soit résolu le plus rapidement possible. Il n'existe aucun formulaire intitulé « Préavis de réclamation » dans la DP.



---

**Question 33:**

33) Grâce à la communication claire des circonstances inhabituelles ou uniques, on s'assure que les entrepreneurs sont bien préparés.

33a) Qu'est-ce qu'une situation « unique et inhabituelle », et qui sera chargé de la définir?

**Réponse 33a:**

L'aspect unique est décrit au point c) ci-dessous. C'est à l'entrepreneur que revient la tâche de définir l'application. L'expéditeur peut transférer le dossier à l'autorité ministérielle s'il croit qu'il est justifié de demander la prolongation. L'autorité peut alors communiquer avec l'entrepreneur pour parler de la situation.

33b) Les circonstances « uniques ou inhabituelles » comprennent-elles les déménagements hypothétiques, les décès, les divorces et les départs à la retraite?

**Réponse 33b:**

Les déménagements hypothétiques et les déménagements dus à la retraite ne sont pas uniques, car l'expéditeur bénéficie des services de déballage, comme indiqué dans la réponse ci-dessous au point c).

33c) Quelles sont les autres définitions?

**Réponse 33c:**

Un déménagement ordinaire veut dire que tout le déballage a été effectué par l'entrepreneur et que les dommages ont été consignés. Un déménagement unique ou inhabituel voudrait dire qu'en raison de circonstances imprévues, l'entrepreneur n'a pu procéder au déballage ni consigner les dommages. Si l'expéditeur n'a pu procéder au déballage ultérieurement pour consigner les dommages en raison d'une maladie ou d'une mutation, par exemple, il s'agit d'un déménagement unique.

**Question 34:**

34) Les employés choisis par les entrepreneurs ou les transporteurs de voitures pour ramasser les véhicules ne sont pas des mécaniciens de formation. Ainsi, ils ne peuvent déterminer s'il existe des problèmes mécaniques ou électriques relativement aux VP. Cette clause présente un important risque pour l'entrepreneur sur le plan de la responsabilité.

Le gouvernement prévoit-il demander à ses membres de faire certifier les véhicules dans un garage dans les 48 à 72 heures suivant la date de ramassage afin de s'assurer que les entrepreneurs ramassent des véhicules fonctionnels sans avoir à traiter des réclamations illégitimes dont ils ne sont pas responsables?

## Réponse 34:

Si un véhicule est immatriculé et enregistré, il doit être en assez bon état, conformément à la *Loi sur la sécurité automobile*, pour circuler. La disposition a été prise conformément à la modification 006, en réponse à la question 7.

## Question 35:

35) Bien que les entrepreneurs s'entendent pour dire qu'un véhicule de location doit être fourni au membre si la durée de réparation du véhicule excède deux jours civils, ils ne veulent pas devoir payer la garantie collision, le droit d'exonération en cas de dommages et les frais de kilométrage additionnel, le cas échéant. Les sociétés de location de voitures réclament des coûts exorbitants pour ces options, et les entrepreneurs ne peuvent se permettre de payer ces frais arbitraires chaque fois qu'un membre loue un véhicule. La police d'assurance personnelle du membre le couvre dans ces circonstances, et il n'est pas nécessaire de souscrire une couverture supplémentaire auprès de la société de location de voitures.

Compte tenu des raisons expliquées ci-dessus, le gouvernement éliminera-t-il cette clause?

## Réponse 35:

L'entrepreneur peut louer une voiture pour la durée de la réparation du véhicule. C'est en fait la méthode à privilégier pour remplacer le véhicule de l'expéditeur en réparation. L'entrepreneur peut même s'organiser pour que l'expéditeur fasse réparer le véhicule dans un endroit qui offre des véhicules de prêt.

## Question 36:

36) Des rapports sont produits pour évaluer l'état physique des véhicules au moment du ramassage ou de la livraison. Bien que les entrepreneurs s'efforcent de consigner chaque bosse, égratignure ou autre dommage qui apparaît sur la surface visible des véhicules, on ne peut s'attendre à ce qu'ils inspectent les véhicules pour déceler des problèmes liés au groupe motopropulseur, à la transmission, à la suspension, au châssis ou au système d'échappement. Il faudrait, pour y arriver, qu'ils soient accompagnés d'un mécanicien lors de chaque ramassage ou livraison. Cette clause ne reflète pas du tout la réalité du processus de transport de véhicules, et elle expose les différents transporteurs à toutes sortes de réclamations illégitimes potentielles. Les entrepreneurs n'inspectent pas la mécanique des véhicules, et il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce qu'ils le fassent à l'avenir. Les entrepreneurs ne connaissent ni les antécédents des membres en matière de conduite ni l'historique du véhicule de chaque membre et ne savent pas si le véhicule a fait l'objet de négligences avant d'être transporté.

Compte tenu des faits rapportés ci-dessus, le gouvernement éliminera-t-il cette clause?

## Réponse 36:

Veuillez voir la modification 006, en réponse à la question 7.

## Question 37:

37) Pourquoi le gouvernement a-t-il changé la répartition des parts d'affaires pour en arriver à deux entrepreneurs principaux alors que les données passées plaident en faveur de trois entrepreneurs pour maintenir les niveaux de services requis pendant la période des affectations et en sachant que l'attribution à 45 %, 45 % et 10 % ne fera que réduire la concurrence et la disponibilité des services entre les entrepreneurs pouvant se conformer à la DP et à son énoncé de travail?

## Réponse 37:

Les soumissionnaires de premier et de second rang se verront offrir « jusqu'à 45 % du volume d'affaires », mais ils ne seront pas forcés d'accepter cette part au complet. Le processus d'évaluation des soumissions a pour but de répartir 100 % du volume d'affaires pour le coût global le plus bas auprès du moins grand nombre possible de soumissionnaires conformes.

## Question 38:

38) Comment le processus d'attribution du contrat sera-t-il présenté aux soumissionnaires conformes? Par exemple, le gouvernement offrira-t-il les positions d'attribution avant la distribution des parts, et combien de temps sera alloué à chaque soumissionnaire pour choisir son volume d'affaires avant qu'il ne soit offert au prochain soumissionnaire conforme?

## Réponse 38:

Selon la DDR 3, modification 002, le soumissionnaire sera informé de son rang et du pourcentage d'affaires qui lui est alloué.

Les soumissionnaires qui se voient offrir une part de la distribution auront deux jours ouvrables pour choisir leur volume d'affaires.

## Question 39:

39) Quel est le pourcentage minimum du volume d'affaires alloué qu'un soumissionnaire retenu doit accepter?

## Réponse 39:

Il n'y a pas de pourcentage minimum à accepter.

## Question 40:

40) Quel serait le délai raisonnable pour une prise de décision après la fin de la DP?

## Réponse 40:

À des fins de planification, on s'attend à ce que les évaluations prennent de trois à quatre semaines.

---

Question 41:

41) Les conteneurs, y compris les conteneurs multimodaux, sont utilisés depuis des dizaines d'années pour transporter des articles ménagers au Canada et aux États-Unis. Ils représentent la norme internationale dans l'industrie du déménagement d'articles ménagers. Nous comprenons que l'énoncé est le résultat d'une expérience menée il y a de nombreuses années et qui, en raison de conteneurs mal équipés et de fournisseurs de service incompetents, a échoué. Le gouvernement contredit lui-même l'interdiction, car les conteneurs multimodaux sont nécessaires pour expédier des biens dans les régions nordiques (y compris par la voie maritime à Iqaluit, au Nunavut, à partir de Montréal) et pour les expéditions du gouvernement à l'étranger. De plus, les unités de chargement (UC) sont utilisées pour l'expédition de biens dans les régions nordiques et sont, par définition, des conteneurs multimodaux.

Le gouvernement éliminera-t-il cette clause, compte tenu que : les conteneurs multimodaux sont actuellement utilisés par tous les entrepreneurs pour le service intérieur; que toutes les cargaisons destinées à l'étranger et nécessitant un transport maritime sont expédiées dans des conteneurs multimodaux; et qu'il s'agit d'une norme de l'industrie à l'échelle mondiale?

## Réponse 41:

Le Canada peut examiner cela à titre d'essai si une analyse de rentabilisation adéquatement documentée est présentée après l'attribution du contrat, à la condition que cela demeure dans la portée des travaux et que c'est jugé avantageux pour le Canada.

## Question 42:

42) Quelle sera la méthode de distribution pour l'attribution des VP aux entrepreneurs, et quelle incidence les VP auront-ils sur le registre d'attribution décrit à l'annexe D?

## Réponse 42:

Le VP sera attribué au même entrepreneur que les AM et les EP. Si le VP déménage seul (c'est-à-dire sans AM ni EP), alors le VP est attribué à l'entrepreneur ayant l'écart le plus important avec la répartition des attributions.

## Question 43:

43) Puisque, conformément au nouveau modèle, les entrepreneurs recevront différents montants pour différents services, quelles mesures de contrôle internes seront mises en place afin d'éliminer toute possibilité que les RT modifient manuellement le registre d'attribution pour assigner les déménagements?

---

**Réponse 43:**

Les RT ne peuvent manipuler le registre d'aucune façon (ils ne peuvent se connecter à la base de données de façon dissimulée). Si le déménagement est à destination ou en provenance des régions desservies par les SGDTCTF, alors les autres parties du déménagement à cette destination doivent être assignées à l'entrepreneur auquel la partie des régions desservies par les SGDTCTF a été attribuée. Si le déménagement est en provenance d'un ELT, alors il doit être attribué à l'entreprise qui possède le lot en ELT. Les déménagements urgents sont attribués selon le processus décrit à l'annexe F; Appendice 4.

**Question 44:**

44) Un soumissionnaire retenu peut-il s'attendre à ce que le PRI demeure constant durant toute la durée du contrat, comme il l'a été depuis 2009?

**Réponse 44:**

Nous ne pouvons prévoir si le PRI subira des changements ou non, puisque le programme n'est pas du ressort de cette DP.

**Question 45:**

45) Les soumissionnaires doivent-ils remplir le document Excel fourni par TPSGC (Évaluation\_financière\_pour\_DP\_FINALE\_aux\_soumissionnaires.xls) avec leurs tarifs de soumission, ou TPSGC exige-t-il que ces tableaux soient présentés avec la réponse de la soumission financière? Prière de clarifier cet aspect.

**Réponse 45:**

Les soumissionnaires doivent remplir le document Excel et le soumettre sur un dispositif de stockage portatif avec leur proposition financière.

**Question 46:**

46) Si un répondant ou un soumissionnaire répond à toutes les exigences portant sur l'indépendance, selon les critères de qualifications supplémentaires des comptes importants, peut-il profiter du marché public qui lui a été attribué et pour lequel il a offert ses services pour sa propre entreprise de transport, à la suite d'accords contraignants entre les parties comme un des comptes admissibles pour satisfaire aux exigences de la DP ?

**Réponse 46:**

Non, puisque cette entreprise est considérée comme le compte d'entreprise de transport.

## Question 47:

47) TPSGC pourrait-il confirmer que la réponse à l'alinéa 1 g) de la modification 3 s'applique à toutes les activités de transport connexes, soit l'estimation, l'emballage, le transport, le déballage, l'entreposage, les réclamations et la facturation?

## Réponse 47:

Conformément au critère TO1, le règlement des réclamations et les contrôles financiers doivent être distincts.

## Question 48:

48) Nous comprenons que la partie des déménagements effectuée par transport routier visée par la Règle 14 sera payée selon le tableau des SGDTC, et que tous les autres frais liés à la préparation, à la manutention, au transport, à l'expédition de matériaux d'emballage, ainsi que les coûts de l'équipage et de déplacement et des autres services sont payés selon le tableau des SGDTC. Comment le transport local, outre les portions aériennes, maritimes ou ferroviaires, sera-t-il rémunéré? Prenons le cas d'un déménagement en provenance de Pond Inlet au Nunavut à destination de Sudbury en Ontario, qui se ferait normalement par transport routier (localement) vers le hangar de Pond Inlet, puis par transport aérien vers Ottawa et enfin par transport routier (longue distance) vers la résidence à Sudbury. Dans cet exemple, devons-nous appliquer le tableau des taux des SGDTC (de 1 à 50 milles) pour le transport routier du point d'origine, puis le tableau des taux des SGDTC (de nouveau) pour le transport longue distance? Dans la négative, comment le transport ou le camionnage local doit-il être calculé pour la partie effectuée par transport routier à Pond Inlet?

## Réponse 48:

Tous les déplacements de biens dans les régions desservies par les SGDTCF devraient être calculés selon les SGDTCF. Dans l'exemple ci-dessus, le calcul serait fait selon les SGDTCF jusqu'à ce que les biens soient transférés pour la partie effectuée par transport routier dans les régions non desservies par les SGDTCF.

## Question 49:

49) Selon la modification 002, le report de la date de clôture n'est pas envisagé. Toutefois, un certain nombre de questions n'ont pas été abordées dans le dernier processus de LI ni dans le processus de demande de renseignements dans le cadre de cette DP. Par conséquent, nous sommes inquiets à l'idée que les réponses à ces questions ne parviennent pas à temps aux entreprises intéressées, et qu'elles ne puissent présenter une réponse de qualité à la DP. Un report est-il envisageable?

## Réponse 49:

La date de clôture des demandes de soumission a été reportée dans la modification 006; aucun autre report n'est envisagé.

## Question 50:

50) La DP contient un certain nombre de références à un ECR de plus de 120 jours. À quel moment un ECR devient-il un ELT?

## Réponse 50:

Un ECR ne devient pas un ELT. Un ELT est autorisé seulement pour des postes précis; il sera désigné au moment de la réservation du déménagement.

## Question 51:

51) Dans le tableau 2 de l'annexe C - Dommages et intérêts convenus, un LD7 pénalise l'entrepreneur pour les délais en dehors du GTT. Toutefois, ce LD semble s'appliquer également aux expéditions fractionnées dans lesquelles une petite partie (surplus) des AM et des EP pourrait ne pas avoir été chargée sur la même unité au moment du chargement. Cette situation, bien qu'elle ne soit pas idéale ni intentionnelle, peut tout de même se produire en raison d'un certain nombre de variables incontrôlables. Si l'expéditeur est en mesure d'établir sa résidence et que l'État n'engage aucuns frais, pourquoi les mêmes dommages et intérêts s'appliquent-ils?

## Réponse 51:

Le contrat est conclu pour déménager l'ensemble des articles ménagers. Lorsqu'il ne fait pas la livraison de tous les articles ménagers, l'entrepreneur ne respecte pas le contrat. Les lacunes dans la prestation des services et les dommages et intérêts sont estimés en fonction d'un critère de non-conformité.

## Question 52:

52) La réponse à la question 1 dans la modification 005 au sujet du rétablissement du prix de base du carburant utilisé dans les suppléments pour le carburant ne précise pas la méthode exacte que le Canada propose pour rétablir le prix de base. Celui-ci reste donc sujet à interprétation par les soumissionnaires.

Remarquons que le prix du carburant diesel n'est pas précisément indiqué dans l'indice des prix à la consommation, et que même si l'essence était remplacée, la différence serait minime puisque sa pondération dans l'indice des prix à la consommation n'est que de 1,5 %. De plus, puisque le Canada ne connaît pas la part du coût du carburant dans le taux des SGDTC d'un entrepreneur, ce serait une erreur d'ajuster le prix de base du carburant qui a été pris en compte dans chacune des soumissions des entrepreneurs. Pour ces raisons, le Canada devrait supprimer la dernière phrase des alinéas 3.1b et 3.2b de l'annexe B.

Si la suppression de cette clause n'est pas justiciable, alors seul le libellé suivant peut expliquer adéquatement les fluctuations de l'indexation des prix des SGDTC après la deuxième année (puisque l'alinéa 1.0 f de l'annexe B stipule que « tous les tarifs demeureront fixes pendant une période de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat (...)) :

Le 1<sup>er</sup> octobre 2016 à compter de la deuxième année du contrat, et chaque année par la suite, les tarifs de supplément pour le carburant seront ajustés pour compenser l'effet de l'indexation des prix comme le précise l'Annexe B, 1.0f. »

Par exemple, un montant de SGDTCTF de 1 000 \$ avec un taux de supplément pour le carburant de 0,75 % rapportera 7,50 \$ en supplément pour le carburant. Il a été déterminé qu'à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2016, l'indexation des prix serait de 2 %. Le montant des SGDTC serait alors de 1 020 \$. Pour maintenir le montant de 7,50 \$ de supplément pour le carburant, le taux (et non les prix du carburant) devrait être réduit de 2 % pour passer à 0,735 %.  $1\,020 \$ \times 0,735 \% = 7,50 \$$ . Ainsi, le montant de supplément pour le carburant reste le même.

Réponse 52:

Le Canada ne supprimera pas la dernière phrase des articles B 3.1b et 3.2b de l'annexe B. Les prix des 600 biens de consommation inclus dans le panier de l'indice des prix à la consommation comprennent le coût du transport des biens sur le marché. Le transport nécessite du carburant; par conséquent, l'indice des prix à la consommation reflète le prix du carburant. Il en va de même pour l'Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui.

Question 53:

53) L'examen et l'analyse de la DP ont révélé un écart important entre la pondération (valeur ponctuelle) de chacun des tableaux de taux dans la DP qui serviront au gouvernement pour l'évaluation des soumissions et le pourcentage des coûts de services globaux que représente l'historique de chaque catégorie. Cet écart provoque des inquiétudes et ne reflète pas les antécédents ni la pratique de l'industrie.

Le gouvernement fournira-t-il à tous les soumissionnaires les antécédents à prendre en compte dans les tableaux de pondération 1 à 13 de la DP ? Dans la négative, les soumissionnaires qui détiennent ces renseignements courent-ils un risque s'ils s'en servent dans l'élaboration de leur soumission?

Réponse 53:

La pondération des tableaux de taux pour l'attribution des points n'est pas censée refléter la fréquence de l'occurrence. Les chiffres passés ont été fournis à tous les soumissionnaires dans chacun des tableaux de taux comme une indication de l'utilisation et à des fins d'évaluation. Ils reflètent l'utilisation totale. La pondération attribuée à chacun des tableaux n'accorde pas d'avantage à un titulaire par rapport à un nouveau candidat puisque tous se basent sur les mêmes données passées pour élaborer leurs soumissions.



## Question 54:

54) Le modèle de répartition des parts d'affaires proposé selon lequel l'attribution se fait à 45 %, 45 % et 10 % constitue un changement important dans la répartition des parts d'affaires entre les fournisseurs de service. Habituellement, toutes les données passées des fournisseurs de services de transport étaient prises en compte pour traiter le volume des déménagements du gouvernement fédéral, plus particulièrement pendant la période active des affectations. Selon ce nouveau modèle, une ou plusieurs des entreprises de transport offrant déjà des services recevront 10 % ou moins des affaires gouvernementales, ce qui est insuffisant pour assurer leur solvabilité. Cela entraînera un important risque d'augmentation du nombre de lacunes dans la prestation des services d'expédition destinés au gouvernement et, au fil du temps, une augmentation du coût des services pour le Canada en raison d'une diminution de la concurrence sur le marché.

De plus, en adoptant le modèle de répartition à 45 %, 45 % et 10 %, le gouvernement n'encourage pas les soumissionnaires à obtenir le maximum de points dans le processus d'évaluation des soumissions. En changeant le modèle de paiement pour rémunérer chaque soumissionnaire retenu à un taux différent, et en continuant à distribuer les déménagements selon un pourcentage du budget total, le gouvernement versera théoriquement au deuxième soumissionnaire ayant obtenu le plus de points (en supposant que son prix soit plus élevé que celui du premier soumissionnaire ayant obtenu le plus de points) la même somme pour exécuter moins de services que le soumissionnaire ayant obtenu le plus de points. La deuxième position d'attribution devient ainsi la plus avantageuse.

Compte tenu de tous les risques susmentionnés, le gouvernement envisagera-t-il de revenir à la proposition initiale de modèle de répartition à 45 %, 35 % et 20 %?

## Réponse 54:

Le modèle de distribution ne changera pas. Les soumissionnaires de premier et de second rang se verront offrir « jusqu'à 45 % du volume d'affaires », mais ils ne seront pas forcés d'accepter cette part au complet. Le processus d'évaluation des soumissions a pour but de répartir 100 % du volume d'affaires pour le coût global le plus bas auprès du moins grand nombre possible de soumissionnaires conformes.

## Question 55:

55) La clause de l'indexation en fonction de l'Indice des prix à la consommation ne tient pas compte de l'ajustement des prix pour les suppléments pour les déménagements en provenance des États-Unis, la protection valeur à neuf (PVN), le taux horaire et le emballage. Le retrait des éléments de ce qui était inclus dans les SGDTCTF dans les propositions antérieures est-il la conséquence d'une absence de mise à jour de la clause sur l'indice des prix à la consommation? Le gouvernement du Canada modifiera-t-il la clause sur l'ajustement en fonction de l'indice des prix à la consommation afin d'y inclure ces éléments?

## Réponse 55:

Veuillez voir la modification 006, en réponse à la question 24.

## Question 56:

56) La taille de l'échantillon à des fins de soumission est de 10 512 déménagements. Lors de la Journée de l'industrie à Ottawa, le 4 septembre 2013, la major Lori Woods a déclaré que l'analyse des SGDTCTF était basée sur un échantillon de 9 700 déménagements, ce qui représentait les déménagements pour le MDN uniquement. L'échantillon ne comprend pas les déplacements les plus coûteux ni ceux entraînant les coûts les plus imprévisibles, soit les déplacements dans les régions nordiques et éloignées. Si toutes les données du CIM sur les 15 000 déménagements ne sont pas incluses, il est impossible d'élaborer une soumission exacte.

L'ensemble de données sera-t-il modifié pour inclure les 15 000 déménagements?

## Réponse 56:

Le tableau des SGDTCTF utilisé pour les soumissions ne comprend pas les valeurs pondérales pour les régions desservies par les SGDTCT, où les déménagements sont les plus coûteux. La pièce jointe 1 à la partie 3, soit le tableau 13, présente les valeurs pondérales moyennes pour les différents modes de transport des SGDTCTF. Des renseignements supplémentaires sur les 3PSP sont fournis dans l'historique des volumes de l'annexe A : 1.3. - Données sur l'historique des volumes

La distribution des distances et des poids est la même pour le MDN, le SCD et la GRC.

Veuillez vous référer aux tableaux à la fin du présent document pour connaître le nombre de déménagements dans les régions desservies par les SGDTCTF par mode de transport.

## Question 57:

57) Dans le tableau sur l'ECR, le barème B indique 14 164 344 lb tandis que la modification 004 indiquait 4 312 455 lb. Ce changement de poids aura une incidence sur les coûts et le prix que les soumissionnaires proposeront. Pourriez-vous préciser l'origine de la modification des poids de l'ECR? L'augmentation du poids d'environ 10 000 000 lb est-elle le résultat d'un changement à une politique ou à une exigence du gouvernement?

## Réponse 57:

Les paramètres de l'approche de soumissions ont été modifiés, ce qui a occasionné un changement dans l'estimation de l'utilisation.

## Question 58:

58) Un barème a été ajouté pour les ECR de plus de 120 jours. Après 120 jours, un ECR devient un ELT; pourquoi un barème pour les ECR de plus de 120 jours a-t-il été ajouté?

---

**Réponse 58:**

La nécessité périodique d'ECR de plus de 120 jours, soit la couverture maximale pour la PVN d'un déménagement selon ce que nous comprenons, est à l'origine d'une disposition qui prévoit une couverture pour les ECR de plus 120 jours, incluant la PVN. Un ECR ne devient pas un ELT. Un ELT requiert une autorisation différente d'un ECR pour les déménagements gouvernementaux.

**Question 59:**

59) Dans le tableau de l'EDR, le poids est passé de 14 715 468 lb dans la modification 004 à 9 321 795 lb dans la DP. Ce changement de poids aura une incidence sur les coûts et le prix que les soumissionnaires proposeront. Pourriez-vous préciser l'origine de la modification des poids de l'EDR? La diminution du poids d'environ 5 000 000 lb est-elle le résultat d'un changement à une politique ou à une exigence du gouvernement?

**Answer 59:**

Les paramètres de l'approche de soumissions ont été modifiés, ce qui a occasionné un changement dans l'estimation de l'utilisation.

**Question 60:**

60) Dans le tableau de la manutention en entrepôt, le poids est passé de 15 170 321 lb dans la modification 004 à 15 793 103 lb dans la DP. Ce changement de poids aura une incidence sur les coûts et le prix que les soumissionnaires proposeront. Pourriez-vous préciser l'origine de la modification des poids de la manutention en entrepôt? L'augmentation du poids est-elle le résultat d'un changement à une politique ou à une exigence du gouvernement?

**Réponse 60:**

Les paramètres de l'approche de soumissions ont été modifiés, ce qui a occasionné un changement dans l'estimation de l'utilisation.

**Question 61:**

61) Quels sont précisément les sept domaines de services auxquels réfère la clause sur les postes clé TC4 (on n'y parle que de la facturation, du traitement des réclamations et de la gestion de l'entreprise)?

---

**Réponse 61:**

Conformément au critère TC3, les sept domaines de services sont : consultation préalable au déménagement, préemballage et emballage, chargement, transport, stockage, livraison et déballage. Pour le RT4, le soumissionnaire doit fournir suffisamment de renseignements pour que l'on soit en mesure de discerner les responsabilités organisationnelles pour chacun des sept domaines de services ainsi que pour la facturation, pour le traitement des réclamations et pour la gestion de l'entreprise, en incluant, s'il y a lieu, toute structure séparée pour la gestion des déménagements exigeant le recours à des tiers fournisseurs de services.

**Question 62:**

62) Dans le champ du nombre de contrats, les nombres n'ont aucun lien avec l'historique du nombre de déménagements exécutés par les entrepreneurs. SCD = 2 500, MDN = 351 150, GRC = 1 967 pour un total de 355 567. Nous savons qu'aucun volume de déménagement n'est projeté pour le contrat. Toutefois, l'écart entre les chiffres est très élevé : s'agit-il d'une erreur typographique? Pourquoi le nombre de déménagements choisis pour le MDN est de 351 150, alors que le nombre correspondra en réalité à moins de cinq pour cent de ce chiffre?

**Réponse 62:**

Il s'agit d'une coquille. Le véritable nombre estimé devrait être semblable au nombre de réceptions, c'est-à-dire que 351 150 aurait dû être 35 150. Quant à l'écart entre l'historique des volumes à l'annexe A, Énoncé des travaux, Section 1, Généralités (1.3) et les données volumétriques à l'annexe F, les renseignements seront communiqués au fur et à mesure que des données seront disponibles. Le tableau mis à jour figure ci-dessous :

Annexe F - SCD/SGAME; Appendice 1 - Données volumétriques (Tableau 2)

## SUPPRIMER:

Type de dossier	Expéditeur	Destinaire	Nombre de contrats	Dossiers envoyés par contrat	Taille minimum du dossier (car)	Taille maximum du dossier (car)	Nombre minimum de caractères envoyés	Nombre maximum de caractères envoyés
LHM - Long Haul Move Contract	MDN	Entrepreneur	2,000	2	50	1,009	1,200,000	24,216,000
LOC - Local Move Contract	s.o	Entrepreneur	0	1.5	49	1,006	0	0
LTS - Long Term Storage Record	MDN	Entrepreneur	500	1.5	43	294	32,250	220,500
SIT - Storage In Transit Record	MDN	Entrepreneur	3,240	1.5	53	309	257,580	1,501,740
W/T - Waiting Time Record	MDN	Entrepreneur	1,350	1.5	61	215	123,252	435,375
REP - Receipt Reply	Entrepreneur	DND	35,150	1	39	143	1,370,850	5,026,450
EST - Estimate Weight/Cost/ Warehouse Code/ Distance	Contractor	DND	351,150	1	63	200	2,214,450	7,030,000
QCI - Quality Control Inspection Report	MDN	Entrepreneur	2,000	1	73	315	143,000	630,000
RWT - Reweigh Report	MDN	Entrepreneur	100	1	79	429	7,900	42,900
LDR - Liquid Damages Record	MDN	Entrepreneur	200	1	55	307	11,000	61,400
DEL - Deletion/ Cancellation Record	MDN	Entrepreneur	200	1	36	541	7,200	108,200
WHS - Warehouse Data Record	MDN	Entrepreneur	200	2	67	350	26,800	140,000
CLM - Claim Record	MDN	Entrepreneur	4,000	1	38	273	152,000	1,092,000

Solicitation No. - N° de l'invitation

E60LM-110012/H

Amd. No. - N° de la modif.

007

Buyer ID - Id de l'acheteur

109zl

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

E60LM-110012

File No. - N° du dossier

109zlE60LM-110012

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

## INSÉRER:

Type de dossier	Expéditeur	Destinaire	Nombre de contrats	Dossiers envoyés par contrat	Taille minimum du dossier (car)	Taille maximum du dossier (car)	Nombre minimum de caractères envoyés	Nombre maximum de caractères envoyés
LHM - Long Haul Move Contract	MDN	Entrepreneur	10,316	2	50	1,009	1,031,600	20,817,688
LOC - Local Move Contract	s.o	Entrepreneur	1,366	1.5	49	1,006	100,401	2,061,294
LTS - Long Term Storage Record	MDN	Entrepreneur	500	1.5	43	294	32,250	220,500
SIT - Storage In Transit Record	MDN	Entrepreneur	3,240	1.5	53	309	257,580	1,501,740
W/T - Waiting Time Record	MDN	Entrepreneur	1,350	1.5	61	215	123,252	435,375
REP - Receipt Reply	Entrepreneur	MDN	27,771	1	39	143	1,083,069	3,971,253
EST - Estimate Weight/Cost/ Warehouse Code/ Distance	Entrepreneur	MDN	11,682	1	63	200	735,966	2,336,400
QCI - Quality Control Inspection Report	MDN	Entrepreneur	2,000	1	73	315	143,000	630,000
RWT - Reweigh Report	MDN	Entrepreneur	100	1	79	429	7,900	42,900
LDR - Liquid Damages Record	MDN	Entrepreneur	200	1	55	307	11,000	61,400
DEL - Deletion/ Cancellation Record	MDN	Entrepreneur	200	1	36	541	7,200	108,200
WHS - Warehouse Data Record	MDN	Entrepreneur	200	2	67	350	26,800	140,000
CLM - Claim Record	MDN	Entrepreneur	4,000	1	38	273	152,000	1,092,000

Solicitation No. - N° de l'invitation

E60LM-110012/H

Amd. No. - N° de la modif.

007

Buyer ID - Id de l'acheteur

109zl

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

E60LM-110012

File No. - N° du dossier

109zlE60LM-110012

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

---

Dans les tableaux à la fin du document, la zone de 51 à 100 est manquante dans la feuille 4 (Services généraux de déménagement tout compris (SGDTC) pour les déménagements du Canada aux États-Unis, Prix aux fins d'évaluation). Veuillez noter que les feuilles de calcul Excel ne contiennent pas d'erreur.

**TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DEMEURENT INCHANGÉES**

## Modes of Transportation for IP Relocations 2011/12

Modes of Transportation In						Modes of Transportation Out					
IP Location	Air	Barge	Rail	Truck	Combination		Air	Barge	Rail	Truck	Combination
Alberta											
FORT CHIPEWYAN, AB	1						1				
HIGH PRAIRIE, AB											
Manitoba											
Lynn Lake, MB							1				
PUKATAWAGAN, MB	2						1				
SHAMATTAWA, MB	3						2				
Poplar River, MB	2						2				
Little Grand Rapids, MB	2						1				
Oxford House, MB	6						6				
Bloodvein First Nation, MB	1										
GOD'S LAKE NARROWS, MB	2						2				
Island Lake, MB	2						2				
Churchill, MB	1								1		
NORWAY HOUSE, MB	1										
The Pas, MB	1										
Saskatchewan											
Stony Rapids, SK	1						1				
Wollaston Lake, SK	4	1					4				
La Loche, SK							1				
Shoal Lake, SK							1				
Fond Du Lac, SK	3						3				
Black Lake, SK	2										
Newfoundland											
Hopedale, NL		2		1				3			
Makkovik, NL		1						1			
Happy Valley, NL								1			
NORTH WEST RIVER, NL	1										
Nain, NL		3		1				3			
Goose Bay, NL							2	1			1
Natuashish, NL		2					1				1
North West Territories											
SACHS HARBOUR, NT	1						1				
Fort Good Hope, NT	3						4				
Norman Wells, NT	2						1				
Fort Simpson, NT							1				
Paulatuk, NT	1										1
Rae, NT	1			1							
Aklavik, NT	3						2				
Fort Providence, NT	1										
Edzo, NT											
Hay River, NT	1										
Fort McPherson, NT											
Ulukhaktok, NT	2						1				
Inuvik, NT	1						2				
Tulita, NT	2						1				
Deline, NT	1						1				
Nunavut											
TUKTOYAKTUK, NU	3						4				1
SANIKILUAQ, NU	1						1				
Cape Dorset, NU	1										
KUGAARUK, NU											
Iqloolik, NU	1										
QIKIQTARJUAG, NU											
CHESTERFIELD INLET, NU											
CORAL HARBOUR, NU	1										
Baker Lake, NU	1						1				
KUGLUKTUK, NU	1						2				
PANGNIRTUNG, NU							1				
Clyde River, NU	2						2				
Arctic Bay, NU	1						2				
Cambridge Bay, NU	4			1			3				
Whale Cove, NU	2										
GJOA HAVEN, NU	1						1				
Pond Inlet, NU	1						3				
Arviat, NU	2										
Iqaluit, NU	13	1					21				3
RANKIN INLET, NU	1						1				
Yukon											
Teslin, YT											
Old Crow, YT											
Watson Lake, YT											



## Modes of Transportation for IP Relocations 2012/13

IP Location	Modes of Transportation In					Modes of Transportation Out				
	Air	Barge	Rail	Truck	Combination	Air	Barge	Rail	Truck	Combination
<b>Alberta</b>										
Assumption, AB						1				
Fox Lake, AB	1			1						
FORT CHIPEWYAN, AB	1					1				
<b>Manitoba</b>										
PUKATAWAGAN, MB	4			1		4			1	
SHAMATTAWA, MB	3					5				
Poplar River, MB	2					1				
Little Grand Rapids, MB	2					3				
Oxford House, MB	2					1				
Bloodvein First Nation, MB	1					1				
Flin Flon, MB	1									
GOD'S LAKE NARROWS, MB	2					2				
Island Lake, MB	3					2				
Churchill, MB			1					1		
NORWAY HOUSE, MB	1							1		
<b>Saskatchewan</b>										
Stony Rapids, SK	4					1				
Wollaston Lake, SK	3									
Cumberland House, SK						1				
Shoal Lake, SK	1									
Fond Du Lac, SK	2					2				
<b>Newfoundland</b>										
Hopedale, NL		2					2			
Makkovik, NL		1					1			
Nain, NL	1	2					2			
Rigolet, NL		1					1			
Grand Bank, NL						1				
Goose Bay, NL							1			
Natuashish, NL	1						1			
<b>North West Territories</b>										
SACHS HARBOUR, NT	1					2				
Fort Good Hope, NT	2								1	
Norman Wells, NT	3					1				
Fort Simpson, NT	1					2				
Paulatuk, NT	1					1				
Fort Providence, NT	1					1				
Edzo, NT						1				
Hay River, NT						1			1	
Fort McPherson, NT						2				
Wha-Ti, NT	1									
TUKTOYAKTUK, NT	1					1				
Uluksaktok, NT						1				
Inuvik, NT	2					1				
Lutselk'e, NT	2					2				
Tulita, NT	1					1				
Deline, NT	1					1				
<b>Nunavut</b>										
Cape Dorset, NU	2					2				
QIKIQTARJUAG, NU	1									
CORAL HARBOUR, NU	1					1				
Baker Lake, NU	2					2				
Repulse Bay, NU	2					1				
KUGLUKTUK, NU	3					3				
Kimmiut, NU	2					1				
Hall Beach, NU	2					1				
PANGNIRTUNG, NU	3					2				
Clyde River, NU	1					1				
Resolute Bay, NU						1				
Arctic Bay, NU	2					1				
Cambridge Bay, NU	2					2				
Whale Cove, NU	1					1				
Grise Fiord, NU	1					1				
GJOA HAVEN, NU	1									
Pond Inlet, NU	1									
Arviat, NU	2					2				
Iqaluit, NU	14	1		4		15	1		1	
RANKIN INLET, NU	3					3				
<b>Yukon</b>										
Old Crow, YT	1					1				
Ross River, YT						1	1			
Watson Lake, YT			1							