



Transport
Canada

Transports
Canada

Place De Ville
Tour « C », 20^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

19 FÉVIER 2015

ADDENDA N° 4

Objet : Demande de propositions T8080-140109

L'évaluation des vulnérabilités de l'ingénierie des infrastructures associées aux effets climatiques et météorologiques possibles à trois aéroports du Nord.

Il ne sera pas tenu compte de suppléments et/ou de modifications présentés au motif que le soumissionnaire n'a pas pris connaissance de la teneur du présent Addenda.

Certaines questions émanant de soumissionnaires potentiels a été reçu à propos de la Demande de propositions en question. Le présent Addenda à la Demande de propositions a pour but de résumer les questions et les réponses à titre d'information pour tous les soumissionnaires éventuels. Veuillez-vous aussi une modification à la Demande de propositions.

Q1 : Nous demanderons des précisions concernant A6 à l'Addenda n° 3, dans laquelle il est indiqué « ... de C5.1 à C5.4, l'expérience organisationnelle ne sera pas évaluée. Seule l'expérience des ressources de l'équipe de projet proposée sera évaluée de C5.1 à C5.4. »

TC prévoit-il que les ressources évaluées pour C5.1, C5.3 et C5.4 devront être employées par l'entrepreneur et non par des entreprises de sous-traitance?

R1 : Oui. Conformément à A11 à l'Addenda n° 3, Transports Canada n'acceptera pas l'expérience des ressources sous-traitées pour aucun critère à part C5.2. Cela signifie que les ressources proposées pour tous les critères sauf C5.2 doivent être des employés du soumissionnaire.

Q2 : Au point 4.1 de l'appendice B, nous croyons comprenons que la portée comprend l'évaluation de toutes les infrastructures aéroportuaires à l'aéroport de Churchill, et seulement les pistes et voies de circulation à Inuvik et à Cambridge Bay. Nous comprenons également que l'étude ne portera pas sur les éléments non structurels ou l'équipement auxiliaire. La portée comprend-elle des éléments de la partie côté piste, comme l'éclairage des pistes, les communications et les systèmes électriques des trois aéroports?

R2 : Aux termes de l'appendice B, l'infrastructure visée par cette étude devrait comprendre les éléments structurels (p. ex., structure de la piste ou bâtiment), les politiques et procédures (p. ex., préparation en cas d'urgence et plans d'intervention, gestion des biens, opérations et pratiques

d'entretien) et l'équipement de soutien (p. ex., CVAC, alimentation de secours, systèmes de contrôle, etc.). L'étude **ne** concernera **pas** les éléments non structurels des bâtiments et l'équipement auxiliaire (p. ex., sièges dans la gare, signalisation, etc.). Plus précisément, la portée de l'évaluation à l'aéroport de Churchill comprendrait toutes les infrastructures aéroportuaires, y compris l'éclairage des pistes, les communications et les systèmes électriques. Toutefois, la portée de l'évaluation à l'aéroport d'Inuvik et à l'aéroport de Cambridge Bay se limite aux pistes, aux voies de circulation et aux aires de trafic. Le soumissionnaire retenu établira une liste finale des éléments d'infrastructure qui sera utilisée pour l'évaluation de chaque aéroport, liste sur laquelle il se sera entendu avec l'administration aéroportuaire.

Q3 : Les sites offrent-ils tous un accès fiable à Internet à haute vitesse afin de faciliter la tenue de vidéoconférences et d'autres moyens de communiquer de l'information à distance?

R3 : Transports Canada n'est pas en mesure de garantir l'accès à l'Internet dans les aéroports aux termes de cette DP. Les soumissionnaires souhaiteront peut-être trouver eux-mêmes des réponses à ces questions.

Q4 : Le site Web du CVIIP établit une liste des évaluations qui ont été achevées à ce jour à l'aide de protocoles, mais aucun de ces projets ne semble concerner Transports Canada. Ce dernier a-t-il participé à des travaux semblables sur d'autres sites qui ne sont pas affichés sur le site Web du CVIIP?

R4 : Non.

Q5 : Une fois le projet en cours, la personne-ressource du projet se trouvera-t-elle à Ottawa, ou y aura-t-il plusieurs personnes-ressources dans les Régions?

R5 : Le gestionnaire de projet est à Ottawa; toutefois, le soumissionnaire retenu obtiendra également les coordonnées d'une personne-ressource dans chaque aéroport.

Q6 : Afin de bien cibler l'information que nous communiquons dans le cadre de la proposition, il serait utile de savoir à qui elle s'adresse. Pouvez-vous exposer les antécédents des personnes qui évalueront les propositions, en particulier en ce qui concerne leur connaissance du processus du CVIIP et leur connaissance du type d'évaluation technique?

R6 : L'équipe d'évaluation est formée d'employés du gouvernement fédéral qui sont dotés d'une connaissance suffisante pour évaluer les soumissions en la matière.

MODIFICATION :

À la section 8 de l'Appendice B:

SUPPRIMER :

L'entrepreneur sera tenu de signer une entente de confidentialité avec Transports Canada relativement à l'utilisation du protocole d'ingénierie du CVIIP, qui est la propriété intellectuelle d'Ingénieurs Canada.

INSÉRER :

L'entrepreneur sera tenu de signer un contrat de licence et une entente de confidentialité avec Ingénieurs Canada relativement à l'utilisation du protocole d'ingénierie du CVIIP, qui est la propriété intellectuelle d'Ingénieurs Canada.

Les soumissionnaires doivent accuser réception du présent Addenda en signant dans l'espace prévu ci-dessous et en joignant une copie du présent document à leur proposition.

Tous les autres termes et toutes les autres conditions de la Demande de propositions demeurent inchangés.

Je vous prie d'accepter, Monsieur, Madame, l'expression de mes sentiments distingués,

David Anderson
Spécialiste désignés des marchés
Services du matériel et des marchés

ACCUSÉ DE RÉCEPTION

Nom de l'entreprise _____

Signature _____

Canada