



Transport
Canada

Transports
Canada

Quatrième étage
Tour B, Place De Ville
112, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0W85

Le 18 novembre 2015

ADDENDA N° 2

Objet : Demande de propositions T8080-150036
Analyse de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie canadienne du pétrole

On ne tiendra aucun compte des suppléments ou changements du fait que le soumissionnaire ne connaît pas le contenu du présent addenda.

Une question a été reçue d'un soumissionnaire éventuel au sujet des demandes de propositions. L'objectif du présent addenda est de résumer les questions et réponses reçues de tous les éventuels soumissionnaires.

Question n° 1 : Qu'entend-on par « jour-personne »?

Réponse n° 1 : Le nombre de jours prévus par personne ou par équipe qui n'excède pas un total évalué à 120 jours.

Question n° 2 : Pour quelle raison parle-t-on de 30 jours-personne pour un projet de trois mois (comme indiqué à la page 17, Niveau d'effort)?

Réponse n° 2 : Pour que le comité directeur de TC dispose d'une marge de souplesse pour veiller à ce que les réalisations attendues soient complètes et abordées en profondeur. Nous avons prévu du temps pour que le comité directeur examine le tout et fournisse de la rétroaction.

Question n° 3 : Il existe un écart entre la durée du projet pour les phases 1 et 2. Il est prévu que la phase 1 se termine le 31 mars 2016 selon un échéancier de quatre mois. Est-ce que cela veut dire que le projet sera accordé le 1^{er} décembre?

- a) Y a-t-il une date prédéterminée pour l'attribution du contrat?
- b) Peut-on travailler au projet avant que le contrat ne soit alloué, avec la permission de TC?

Réponse n° 3 : On prévoit qu'un contrat sera en place d'ici la mi-décembre.

- a. Non
- b. Non

Question n° 4 : Pour toute rencontre au Canada, (se référer à l'article 9 de l'énoncé de travail : « ...peut être invité à participer à des rencontres interministérielles à Ottawa... » [Traduction], s'attend-on à ce que TC assume les frais de déplacement? Et à quel taux ou dans quelle mesure?

Réponse n° 4 : Selon l'annexe A – 4.1, les frais de déplacement ne sont pas compris. Les frais de déplacement doivent être inclus dans le prix tout compris que les consultants fourniront dans leur soumission.

Question n° 5 : Où peut-on consulter la liste des marchandises dangereuses qui figurent à l'annexe 1 de la Direction générale du TMD?

Réponse n° 5 : Les pages suivantes offrent un lien vers le fichier comprimé qui renferme le *Règlement sur le TMD* :

<http://www.tc.gc.ca/eng/tdg/clear-download-372.htm>

Question n° 6 : Doit-on se concentrer uniquement sur les 18 raffineries mentionnées dans la demande de propositions?

Réponse n° 6 : Oui.

Question n° 7 : Nous fournira-t-on une liste des raffineries et des centres de distribution?

Réponse n° 7 : Non – Cette liste sera remise au consultant lors de la réunion de démarrage.

Question n° 8 : Lors de la phase 2, sur quels carburants à base de pétrole, produits résiduels et sous-produits devons-nous nous concentrer?

- a) De quel type de produits résiduels est-il question? P. ex. liquides, solides, etc.
- b) L'accent est-il mis seulement sur le propane, l'essence, le carburant aviation, le carburant diesel [sous-produits des raffineries]?

Réponse n° 8 :

- a) TOUTES les formes de MARCHANDISES DANGEREUSES
- b) Non. Nous souhaitons voir TOUTES LES MARCHANDISES DANGEREUSES par produit.

Question n° 9 : Pour ce qui est de la phase 1 (page 14 – article 5, phase I, 1.), nous aimerions obtenir des précisions sur ce que sont les centres de valorisation.

Réponse n° 9 : Il s'agit d'installations où le pétrole brut de type bitume est dilué pour être transporté par pipeline – il existe trois de ces centres en Alberta et un en Saskatchewan.

Question n° 10 : Quelles sont les conditions limites pour les phases 1 et 2?

- a) Les conditions limites pour la phase 1 relativement aux marchandises dangereuses sont-elles des intrants à la tête de puits?
 - i. La raison est que les puits de production disposent habituellement de systèmes d'injection chimique pour améliorer les moyens de production (récupération assistée des hydrocarbures ou RAH). Pour injecter des produits chimiques dans ces systèmes d'injection, il faut avoir mis en place une certaine logistique. On peut la décrire comme un intrant à la tête de puits. Doit-on également aborder ce point?

- b) Lors de la phase 2, doit-on identifier l'emplacement des centres de distribution au Canada/ à l'échelle internationale?
- c) Lors des phases 1 et 2, devons-nous déterminer les routes et tracés de pipeline qui servent au transport des marchandises dangereuses? TC possède-t-il des données connexes de systèmes d'information géographique (SIG)?
- d) Pour les phases 1 et 2, quels sont les renseignements que TC est disposé à fournir relativement à l'infrastructure de transport, à la disposition du pipeline, etc?

Réponse n° 10 :

- a) Intransit de marchandises dangereuses à la tête de puits (livraison de marchandises dangereuses à la tête de puits).
- b) Seulement les principaux centres de distribution au Canada.
- c) OUI, nous fournirons les données SIG dont nous disposons pour les routes et les tracés de pipeline.
- d) Données d'emplacement SIG.

Question n° 11 : À quelles fins l'étude sera-t-elle utilisée?

Réponse n° 11 : L'étude servira à informer la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada des divers types de marchandises dangereuses qui seront transportées entre chaque composante de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie des raffineries de pétrole brut canadien en ce qui a trait aux marchandises dangereuses, y compris les produits résiduels. À plus long terme, ces renseignements seront combinés à d'autres sources pour permettre à Transports Canada de jouer un rôle plus actif dans l'étude des nouveaux enjeux et d'atténuer les risques.

Question n° 12 : Quels sont les principaux éléments de l'étude?

Réponse n° 12 : Le principal objectif est d'améliorer les connaissances de la chaîne d'approvisionnement en marchandises dangereuses de Transports Canada relativement à l'industrie de raffinage du pétrole brut canadien transporté, à l'offre de transport et aux contenants utilisés pour ces produits et sous-produits, selon la *Loi de 1992 sur le TMD*.

Question n° 13 : Certaines modalités sont-elles négociables? (p. ex. Délais impartis)

Réponse n° 13 : Non.

Question n° 14 : À MT2, on indique que le soumissionnaire doit fournir un curriculum vitae détaillé (résumé d'un maximum de trois pages) pour le chargé de projet (selon MT1), dont un minimum de sept (5) (*sic*) années d'expérience aux points mentionnés à MT1 ou dans des domaines étroitement apparentés au cours des dix (10) dernières années et pour un ou plusieurs membres de l'équipe qui possèdent un minimum de cinq (5) années d'expérience cumulative (acquises au cours des huit (8) dernières années) dans les domaines suivants ...

Pouvez-vous confirmer que cinq (5) années d'expérience cumulative sont acceptables pour le chargé de projet?

Réponse n° 14 :

Oui – cinq(5) années d'expériences sont acceptables.

Question n° 15 : L'analyse doit-elle déterminer le type de sous-produits, ou suffit-il de les classer dans la catégorie des sous-produits?

Réponse n° 15 :

Le type de sous-produits devrait être identifié.

Question n° 16 : Nous comprenons que la portée est limitée aux activités côtières. Est-ce bien le cas?

Réponse n° 16 :

Oui. La portée est limitée aux activités côtières.

Question n° 17 : Nos membres aimeraient s'assurer que l'étude proposée s'appuiera sur des données internes de TC, ou sur de l'information à laquelle le public peut avoir accès. Nous constatons qu'en page 15 de la demande de propositions, le consultant sera chargé de l'achat de données extérieures aux ressources que TC possède déjà, exception faite de certaines exigences sur les données ferroviaires qui pourraient être consultées après entente avec les compagnies ferroviaires.

Pourriez-vous confirmer notre compréhension de la chose : que TC ou son consultant ne prévoit pas demander de données de l'industrie pétrolière pour mener l'étude proposée?

Réponse no 17 :

TC attend le consultant pour identifier les sources de données qui peuvent être facilement accessibles ou achetés pour s'assurer que les objectifs sont atteints. On ne connaît pas à ce moment si le Consultant demandera des données de l'industrie. Dans le cas où l'industrie accepte de partager de l'information, il est prévu que des accords formels entre le consultant et le fournisseur de données décriront la manipulation, l'utilisation et la disposition finale des données de manière à protéger l'intérêt des sources.

Question n° 18 : Les produits dérivés des raffineurs de pétrole ne peuvent être séparés d'autres secteurs manufacturiers en recourant aux données commerciales de Statistique Canada.

Comment Transports Canada souhaite-il signaler les volumes?

Réponse n° 18 :

Les données sur le volume devraient être déclarées le plus spécifique et précises que possible, dans les limites de l'information disponible. L'assemblage, les hypothèses et l'inclusion/l'exclusion des données devraient être documentés entièrement.

Question n° 19 : Transports Canada fournira-t-il une liste de produits qui peuvent seulement être fabriqués par une entreprise de raffinage?

Réponse n° 19 :

TC fournira les numéros UN connus des produits raffinés.

Question n° 20 : Nous comprenons que Transports Canada suit le déplacement des marchandises dangereuses selon chaque mode.

Ces renseignements seront-ils fournis au consultant?

Réponse n° 20 :

TC ne sera pas en mesure de fournir les mouvements des marchandises dangereuses (MD) pour la route - cette information est détenue par les provinces. Les données pour les autres modes seront mises à la disposition du consultant, avec certaines contraintes sur leur utilisation selon les formats et des agrégations qui seront approuvés lors de la réunion de lancement. Leur utilisation et leur manutention seront couvertes par un accord formel entre TC et le consultant.

Question n° 21 : Les données ferroviaires, maritimes et de surface sont disponibles.

- a) Quels sont les champs d'information, les valeurs indiquées?
- b) S'agit-il de volumes, de données géographiques, de la taille moyenne du chargement, etc?

Réponse n° 21 :

TC ne sera pas en mesure de fournir les mouvements des marchandises dangereuses (MD) pour la route - cette information est détenue par les provinces. Les ensembles de données pour les autres modes comprennent des champs pour le volume, le poids et les informations de localisation.

Question n° 22 : Les données modales seront-elles fournies au consultant?

Réponse n° 22 :

TC ne sera pas en mesure de fournir les mouvements des marchandises dangereuses (MD) pour la route - cette information est détenue par les provinces. Les données pour les autres modes seront mises à la disposition du consultant, avec certaines contraintes sur leur utilisation selon les formats et des agrégations qui seront approuvés lors de la réunion de lancement. Leur utilisation et leur manutention seront couvertes par un accord formel entre TC et le consultant.

Les soumissionnaires doivent accuser réception du présent addenda en signant à l'endroit prévu ci-dessous et en joignant copie de ce document à leur proposition technique.

Toutes les autres modalités de la présente demande de propositions demeurent inchangées.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

(Original signé par)

Céline Chartrand

Spécialiste de contrats
Gestion du matériel, contrats, sécurité et installations

ACCUSÉ DE RÉCEPTION

Nom de l'entreprise _____

Signature _____
Canada