



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Place De Ville  
Tower "C", 20<sup>th</sup> Floor  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

October 5, 2017

**ADDENDUM # 2**

To Whom It May Concern:

Subject: Request for Standing Offer T8080-170161 - MULTI-MODAL TRANSPORTATION POLICY RESEARCH/ADVISORY SERVICES

Further to the above-mentioned Request for Proposal, this Addendum (#2) is to advise potential bidders of the question(s) received during this tender call to date and the response(s) are indicated in the attached Annex A-1.

**No consideration will be given for extras and/or changes because the tenderer was not familiar with the contents of this Addendum**

**Tenderers are to acknowledge this Addendum by signing in the space provide below and enclosing a copy of this document with their proposal.**

All other terms and conditions of the Request for Proposals remain unchanged.

Yours truly,

Osman Zakir  
Contracting Officer  
Transport Canada

**RECEIPT ACKNOWLEDGED**

Name of Company \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

**Canada**



**1.0 Mandatory Criteria M1:** On Page 19 of 37, it states there is a minimum Mandatory Requirement for all proposed resources to have “at a minimum a Master’s of Arts in Economics and/or Masters in Business Administration”. This appears somewhat restrictive, given some experts in the field of multi-modal transportation and economics with decades of experience, may not have such specific degrees. Would Transport Canada consider more flexibility in this category to include a Masters degrees in related fields, such as Masters in Geography, MSc in Transportation and Engineering Systems, MSc Maritime Transportation Management, MSc Transportation, etc.

**Response:** Yes, we will consider Masters Degrees in related fields, such as Masters in Geography, MSc in Transportation and Engineering Systems, MSc Maritime Transportation Management, MSc Transportation and Masters in Public Administration.

**2.0 Rated Requirement R3.** Could you please clarify if this experience relates to the individual resources proposed (e.g. resumes) or for the Contractor firm?

**Response:** Relates to individual resource.

**3.0 Rated Requirement R5.** Could you please clarify whether this information must be provided for the individual resources proposed (e.g. resumes) or for the Contractor firm?

**Response:** Relates to individual resource.

#### **4.0 Cost Evaluation**

We understand there are two components of the cost evaluation: (i) the evaluated price for the total average cost for reports over seven years (table in Section 3.1 of Appendix “A”) and (ii) rates to be proposed for the initial contract period of five years (Annex A-1 to the Appendix “A”). Here are my questions:

a. What will be the weight of evaluation between the costs proposed for (i) and (ii) noted above?

**Response:** Cost will be 30% of the overall score.

b. Please confirm if the rates for each level of resource proposed in the RFSO financial proposal will be fixed in a Standing Offer arrangement, or if rates will be negotiable at the Task Requisition/Call-up stage?

**Response:** Fixed per diem rate.

c. The RFP suggests that at the Task Requisition stage “the proposed work plan and pricing may be negotiated prior to commencement of work” (emphasis added). If this is the case, a bidder has an incentive to underprice the average cost of a report and possibly their rates (if these are not fixed), knowing that they could negotiate a higher price at the Task Requisition stage? Please clarify what components of pricing will be fixed or negotiable at the call-up stage.



Response: Pricing will be fixed and non-negotiable only the level of effort will require approval of the project authority.

- d. With respect to the rates evaluation for (ii), would it be acceptable to propose the rates and estimated hours per resource for a “typical” study to be carried out? If not, could Transport Canada provide the estimated number of hours for a typical study to enable comparison across bidders at this evaluation stage?

*Response: On page 14, under section 12: Pricing: we noted that “Vendors are responsible for structuring their workflow and allocating appropriate and qualified resources to each project. For example, each requirement (i.e., each project) will involve an estimated 20.5 days, roughly 4.5 days for the Senior Consultant and 16 days for the Intermediate Consultant.*

**Senior Consultant:** Estimated Cost: \$1,500 per day.

**Intermediate Consultant:** Estimated Cost: \$1,100 per day.

- e. With respect to the evaluation of “Associated costs (long distance telephone, reproduction costs, etc.)” for (ii), please clarify how such information should be provided and would be evaluated? Would it be appropriate again to include the Associated Costs for a “typical” study to be carried out?

Response: only per diem rates will be required, the Offer of Services has been amended and attached.

#### 5.0 Basis for Task Requisition / Call-Up Request

Please could you clarify how this process will work. In one place, the RFP indicates that “TC will prepare and issue Task Requisitions to all Contractors on the Standing Offer” (emphasis added). However, almost immediately thereafter, it is explained that the call-up process is based on “right of first refusal”. In other words, only the “highest-ranked” contractor will be contacted first to see if they are able to meet the requirements? My questions are as follows:

Will all contractors see and have the opportunity to bid on all of the task requisitions? or will Transport Canada only provide such requisitions to the highest-ranked firm?

Response: Only the “highest-ranked” contractor will be contacted first to see if they are able to meet the requirements, if not the second ranked contractor will be contacted, etc.

- 6.0 Are there any cases where there will be a ‘mini-competition’ for call-ups, not based on the Right of First Refusal?

Response: No.



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Place De Ville  
Tower "C", 20<sup>th</sup> Floor  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

5 OCTOBRE, 2017

## ADDENDA N° 2

**Objet : Demande de propositions n° T8080-170161**

### **OFFRE À COMMANDES POUR DES SERVICES DE RECHERCHE ET DE CONSEILS STRATÉGIQUES SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL**

**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.**

Plusieurs questions émanant de soumissionnaires potentiels ont été reçues 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.

**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,

Osman Zakir  
Contracting Officer  
Transport Canada

### **ACCUSÉ DE RÉCEPTION**

Nom de l'entreprise \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

**Canada**

1. **Critère obligatoire M1** : À la page 19 de 37, on fait état de l'exigence minimale obligatoire suivante pour toutes les ressources proposées : elles doivent détenir, au minimum, une maîtrise ès arts en économie ou une maîtrise ès arts en administration des affaires. Cela peut sembler quelque peu restrictif, compte tenu du fait que certains experts dans le domaine du transport multimodal et de l'économie possédant des dizaines d'années d'expérience pourraient ne pas avoir de tels diplômes. Transports Canada envisagerait-il de se montrer plus souple pour cette catégorie et d'inclure une maîtrise ès arts dans des domaines connexes, comme une maîtrise ès arts en géographie, une maîtrise ès sciences en transports et en génie, une maîtrise ès sciences en gestion du transport maritime, une maîtrise ès sciences en transports, etc.

Réponse : Oui, nous tiendrons compte des maîtrises dans des domaines connexes, comme une maîtrise en géographie, une maîtrise ès sciences dans les systèmes de transports et de génie, une maîtrise ès sciences en gestion du transport maritime, une maîtrise ès sciences en transports et une maîtrise en administration publique.

2. **Exigence cotée R3** : Pourriez-vous préciser si cette expérience se rapporte à chacune des ressources proposées (p. ex. curriculum vitae) ou à la firme de l'entrepreneur?

Réponse : Se rapporte à chacune des ressources.

3. **Exigence cotée R5** : Pourriez-vous préciser si cette information doit être fournie pour chacune des ressources proposées (p. ex. curriculum vitae) ou pour la firme de l'entrepreneur?

Réponse : Se rapporte à chacune des ressources.

4. Nous sommes conscients qu'il existe deux composantes dans l'évaluation du coût : (i) le prix évalué pour le coût total moyen des rapports depuis plus de sept ans (tableau à la Section 3.1 de l'annexe « A ») et (ii) les taux qui seront proposés pour la période de contrat initiale de cinq ans (Annexe A-1 à Annexe « A »). Voici mes questions :

- a. Quelle sera la pondération de l'évaluation entre les coûts proposés pour (i) et (ii) susmentionnés?

Réponse : Le coût sera de l'ordre de 30 % du pointage global.

- b. Veuillez confirmer si les taux pour chaque niveau de ressources proposées dans la proposition financière du DOC sont fixés dans un accord d'offre à commandes ou si les taux seront négociables à l'étape de demande d'exécution de tâche/commande subséquente.

Réponse : taux journalier

- c. La DDP suggère qu'à l'étape de la demande d'exécution de tâche « le plan de travail proposé et l'établissement du prix puissent être négociés avant le début des travaux ». (C'est nous qui soulignons.) Le cas échéant, le soumissionnaire dispose-t-il d'un incitatif pour établir un prix inférieur au coût moyen d'un rapport et peut-être de ses propres taux (s'ils ne sont pas fixes), sachant qu'il pourrait négocier un prix plus élevé à l'étape de la demande d'exécution de tâche? Veuillez préciser si les composantes de l'établissement de prix seront fixes ou négociables à l'étape de la commande subséquente.

Réponse : L'établissement du prix sera fixé et non négociable, seul le niveau d'efforts nécessitera l'approbation du responsable du projet.

- d. Au chapitre de l'évaluation des taux pour (ii), serait-ce acceptable de proposer les taux et les heures estimées pour chacune des ressources nécessaires à la tenue d'une étude « représentative »? Sinon, Transports Canada pourrait-il fournir le nombre d'heures estimé pour une étude représentative afin de permettre une comparaison entre les soumissionnaires à cette étape de l'évaluation?

Réponse : À la page 14, au point 12 : Prix : nous avons précisé que « Les fournisseurs doivent structurer leur flux de travaux ainsi qu'affecter des ressources appropriées et qualifiées à chaque projet. Par exemple, chaque besoin (c.-à-d. chaque projet) exigera environ 20,5 jours, à savoir environ 4,5 jours pour le consultant principal et 16 jours pour le consultant intermédiaire.

**Consultant principal : Coûts estimés : 1 500 \$ par jour**  
**Consultant intermédiaire : Coûts estimés : 1 100 \$ par jour »**

- e. Au chapitre de l'évaluation des « coûts connexes (appels interurbains, coûts de reproduction, etc.) » pour (ii), veuillez préciser de quelle façon ce genre d'information devrait être transmise et évaluée? Serait-il adéquat, encore, d'inclure les coûts connexes pour la tenue d'une étude « représentative »?

Réponse : Seuls les taux journaliers seront nécessaires, l'offre de service a été modifiée et se trouve en pièce jointe.

##### **5. Fondement de la demande d'exécution de tâche/demande formulée dans une commande subséquente**

Veuillez clarifier le fonctionnement de ce processus. À un endroit, la DDP indique que « TC préparera et émettra des demandes d'exécution de tâche à tous les entrepreneurs de l'offre à commandes » (c'est nous qui soulignons). Toutefois, presque tout de suite après, on explique que le processus de commande subséquente est fondé sur le « droit au premier refus ». Autrement dit, on communiquera d'abord et uniquement avec l'entrepreneur ayant la « cote la plus élevée » afin de voir s'il peut satisfaire aux exigences. Mes questions sont les suivantes :

Les entrepreneurs pourront-ils tous voir les demandes d'exécution de tâche et avoir la possibilité de soumissionner sur l'ensemble de celles-ci? Ou est-ce que Transports Canada fournira de telles demandes seulement à la firme ayant la cote la plus élevée?

Réponse : On communiquera d'abord et uniquement avec l'entrepreneur ayant la « cote la plus élevée » afin de voir s'il peut satisfaire aux exigences, sinon, on communiquera avec l'entrepreneur arrivant au deuxième rang, etc.

6. Peut-il arriver qu'il y ait un « mini concours », non fondé sur le droit au premier refus?

Réponse : Non.