



Transport Canada      Transports Canada

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

October 19, 2017

**ADDENDUM # 7**

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 (#7) 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**



Supplemental questions related to Addendum 6:

1. The answer to question 1 states: *Response: Provide one resume for the Senior Resource for the bid evaluation phase.* Does this mean the evaluation is based on the qualifications of a single individual? Do other resources have to be identified? If they are identified, how will their qualifications be judged?

**Response: Refers to Senior resource. No other resources do not have to be identified at this juncture.**

2. I am still confused regarding the application of the Mandatory Criteria M1, M2, and M3 - do these apply only to a single Senior Resource, or multiple Senior Resources?

**Response: M1, M2, M3 only apply to the Senior Resource.**

3. The addendum states that R1 Project Experience applies to the company, not the individual Senior Resource - do the project examples have to have been managed by the Senior Resource? **Response: Correct.** If the Senior Resource has only recently joined the company but has managed relevant projects in the last 10 years, are these admissible for the evaluation? **Response: Yes.**

4. What constitutes a "rapid development multi-modal policy research environment"?

Do the following qualify?

1. Transport Canada
2. Provincial Departments of Transportation
3. Regional/Municipal Transportation Agencies
4. Any others? Can you provide examples?

**Response: Yes, 1-3 qualify, with policy research experience writing from a national multi-modal perspective highly desirable. Not aware of other examples.**

5. The Mandatory Criteria seem to be unduly restrictive and discriminatory (in particular the limitation on relevant experience to 13 years).

Is there a mechanism to challenge the appropriateness of the Mandatory criteria in this procurement process?

**Response: No.**

I note that Addendum 5 states that projects will not be limited to \$25,000.

However the answer to question 3 in Addendum 1 states:

*Answer: At this time, we do not have additional information on the scope of work that we expect for the studies detailed in Appendix 2 – Section 2: Policy Context. However, 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.

*This means that the total cost of each project will be under \$25,000.*

6. Does this mean that projects greater than \$25,000 may be awarded under this procurement process? If so, does the \$25,000 limit cited refer only to the "evaluation price" submitted in the bid?

*Response: Once this SO is fully operational, it will cover all projects under \$25,000, equal to \$25,000 and above \$25,000 depending on what our multi-modal transportation policy research/advisory services requirements are and availability of financial resources.*

Here is another follow on question:

I see answers have been dealt with in Addendum 5 - however the question in 2. has not been answered.

7. The terms of the RFP state that the highest ranking firm qualified under this tender will be offered all projects on a right of first refusal basis, and that "The resulting call-ups are considered competitive and the competitive call-up authorities can be used." In practice it appears that the likely result of the procurement process will be to reserve all of the work to a single bidder for up to 7 years, which hardly seems a competitive outcome. Is there a mechanism to challenge this aspect of the RFP?

*Response: No.*

8. The question is: Is there a mechanism to challenge the design of the procurement process i.e. the right of first refusal to the highest ranked bidder over the term of the standing offer?

*Response: No.*



Transport  
Canada

Transports  
Canada

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

19 OCTOBRE, 2017

### ADDENDA N°7

**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**

Questions supplémentaires liées à l'addenda 6

1. Réponse à la question 1 : *Fournir un curriculum vitae pour la ressource principale aux fins d'évaluation de la soumission.* L'évaluation repose-t-elle alors sur les compétences d'une seule personne? Doit-il y avoir d'autres ressources? Si d'autres ressources doivent être mentionnées, comment leurs compétences seront-elles évaluées?

Réponse : Seule la ressource principale est concernée. Aucune autre ressource ne doit être mentionnée à ce stade.

2. La confusion persiste concernant l'application des critères obligatoires O1, O2 et O3. S'appliquent-ils à une seule ressource principale ou à plusieurs?

Réponse : O1, O2 et O3 s'appliquent seulement à la ressource principale.

3. L'addenda indique que l'Expérience de projet C1 s'applique à l'entreprise et non à la ressource principale. Par conséquent, les exemples de projet doivent-ils être gérés par la ressource principale?

Réponse : Oui. Si la ressource principale travaille depuis peu pour l'entreprise, mais qu'elle a une expérience pertinente en gestion de projets dans les 10 dernières années, cette expérience est-elle admissible aux fins d'évaluation? Réponse : Oui.

4. En quoi consiste un « environnement de recherche de politiques multimodales à développement rapide »?

Les organisations suivantes sont-elles admissibles?

1. Transports Canada
2. Les ministères des Transports des provinces
3. Les organisations de transports municipales et régionales
4. Y en a-t-il d'autres? Si oui, pouvez-vous donner des exemples?

Réponse : Oui, les nos 1 à 3 sont admissibles, car elles ont une expérience très convoitée en recherche de politiques écrites selon un point de vue multimodal national. Nous ne pensons à aucun autre exemple.

*Les critères obligatoires semblent indûment restrictifs et discriminatoires (particulièrement l'établissement de la limite d'expérience pertinente à 13 ans).*

5. Existe-t-il une façon de contrecarrer la pertinence des critères obligatoires de ce processus d'approvisionnement?

Réponse : Non

L'addenda 5 stipule que les projets ne seront pas limités à 25 000 \$.

Toutefois, la réponse à la question 3 dans l'addenda 1 indique ce qui suit :

*Réponse : Actuellement, nous ne disposons pas de renseignements supplémentaires sur la portée du travail que nous attendons en ce qui a trait aux études détaillées à l'annexe 2 – section 2 : Contexte stratégique. Toutefois, selon l'article 12 de la page 14 : Prix : nous avons constaté que « les fournisseurs doivent structurer leur flux de travaux et affecter des ressources appropriées et pertinentes 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 : coût estimatif – 1 500 \$ par jour. Consultant intermédiaire : coût estimatif – 1 100 \$ par jour.*

*Ainsi, le coût total de chaque projet devrait se situer sous les 25 000 \$.*

6. Cela signifie-t-il qu'un projet supérieur à 25 000 \$ peut être octroyé dans le cadre de ce processus d'approvisionnement? Le cas échéant, la limite de 25 000 \$ mentionnée ci-dessus s'applique-t-elle uniquement au prix de l'évaluation figurant dans la soumission?

*Réponse : Lorsque cette offre à commandes sera entièrement opérationnelle, elle couvrira tous les projets inférieurs, supérieurs ou égaux à 25 000 \$, selon nos exigences de services de recherche ou de consultation concernant la politique sur le transport multimodal et la disponibilité des ressources financières.*

Autre question complémentaire :

Je constate que les réponses ont été traitées dans l'addenda 5. Toutefois, la question au point 2 est demeurée sans réponse.

7. Les modalités de la demande de propositions indiquent que le soumissionnaire qui s'est le mieux classé dans le cadre de l'appel d'offres se verra offrir tous les projets selon le droit de premier refus. Également, les commandes subséquentes sont considérées comme concurrentielles, et les pouvoirs prévus pour la passation des commandes subséquentes peuvent alors être exercés. En pratique, le processus d'approvisionnement semble autoriser un seul soumissionnaire à retenir tous les travaux pour un maximum de sept ans, ce qui n'a pas tout à fait l'apparence d'un processus concurrentiel. Existe-t-il une façon de contrecarrer cet aspect de la demande de propositions?

*Réponse : Non.*

8. La question va comme suit : **Existe-t-il une façon de contrecarrer le processus d'approvisionnement, c.-à-d. le droit de premier refus au premier soumissionnaire pendant la durée de l'offre à commandes?**

*Réponse : Non.*