

RÉVISION 002 DE LA DEMANDE D'OFFRES À COMMANDES

- 1) Au troisième paragraphe du sommaire en français en 1.2, une erreur s'est produite et on aurait dû lire ce qui suit :

Plusieurs offres à commande seront émises à tous les offrants pour les besoins de la GRC et d'Affaires mondiales.

- 2) En référence à l'article 7.5.3 de votre appel d'offres et à l'article 6.1 h de l'annexe A, nous aimerions clarifier le fonctionnement pour l'hébergement et les repas des conducteurs. Nous comprenons que votre organisation prendra en charge ces frais en cas de situation imprévue (condition climatique ou autre). Nous comprenons que le fournisseur de transport, d'ordre général, est responsable d'assurer les frais d'hébergement et de repas des conducteurs. Afin que nous puissions nous conformer à ce dernier point et toujours respecter la réglementation au niveau des heures de conduite, est-ce que vous pouvez svp confirmer que dans la planification de vos itinéraires vous allez toujours garder suffisamment de temps pour que le conducteur puisse rapatrier le véhicule à son port d'attache (équivalent à son point de départ)? Dans la séance d'information du 27 février 2018, des informations différentes nous ont été communiquées.

La réponse à cette question nous permettra de bien planifier l'aspect opérationnel de vos réservations et de pouvoir fixer notre prix pour la présente soumission.

La clause 7.5.3 est une clause standard qui assure aux fournisseurs de services (compagnies) que dans le cas où un opérateur serait demandé d'être hébergé, le fournisseur de service doit lui offrir un per diem qui ne doit pas dépasser les montants établis par le Conseil national mixte (qui stipule les montants des per diem des employés gouvernementaux). En référence à l'onglet 5.1 h) de l'énoncé de travail (p. 23), cette clause indique que la responsabilité même de fournir ces montants revient directement aux compagnies. Ainsi, la facture soumise par les fournisseurs de service indiquera les montants fournis aux opérateurs (transfert des coûts).

Certains endroits où seront logés nos équipes du maintien de l'ordre public auront besoin que les conducteurs soient logés au même hôtel que l'équipe puisque si une situation demande que les équipes soient déployées immédiatement, il faut que le conducteur ne soit pas trop loin et préférablement au même hôtel. Cet exemple est un cas d'exception évidemment, mais pourrait se produire à d'autres endroits et il devra y avoir une flexibilité à cet égard.

Pour la plus majorité des demandes de service en transport, les opérateurs pourront retourner à leur base de départ afin de pouvoir retourner chez eux pour le repos. Ceci dit, lors des opérations en région où il existe une pénurie de compagnies de transport, il sera demandé aux opérateurs de demeurer proche de leur circuit afin d'assurer le service. Dans ces cas d'exception, l'hébergement des opérateurs sera coordonné par la GRC ou le BGS.

À titre d'exemple, un opérateur de 52 passagers dédié afin d'assurer le transport de constables entre Tadoussac et La Malbaie sera demandé de demeurer à Tadoussac en raison du manque de services dans cette région.

- 3) En référence à l'article 4.2.4.1 il est mentionné que nos conducteurs doivent suivre une formation de 2 jours complets. Afin de compenser les dépenses en salaire qui devront être engagées par les fournisseurs de transport pour répondre à cette exigence, est-ce que vous avez prévu une forme de compensation? Dans l'affirmation, cette compensation est de quel ordre?

Tous les opérateurs seront requis de suivre une formation moyennant une compensation. Le montant de la compensation offerte sera représentatif du salaire moyen quotidien d'un opérateur d'autobus. Le montant demeure à être déterminé auprès des soumissionnaires retenus. Il est à noter que les distances et le temps de déplacement des chauffeurs seront pris en considération lors des sessions de formation afin de limiter celles-ci.

- 4) En référence à la rencontre d'information tenue le 27 février 2018, il a été mentionné que votre organisation allait avoir besoin de faire letterer des véhicules noirs. Est-ce que vous pouvez si possible nous indiquer comment vous allez désigner les fournisseurs impliqués pour répondre à ce besoin? Combien de véhicules de la sorte aurez-vous besoin? Qui sera en charge d'assumer les frais relatifs à ce letterage, comprenant le temps de non-utilisation du véhicule?

Lors de la rencontre d'information tenue le 27 février 2018, la mention d'avoir deux autobus letterés en noir fera l'objet d'une demande subséquente à celle-ci. Le but d'avoir mentionné ce fait était que cet appel d'offres était en référence au transport du personnel seulement et que pour cette raison, le letterage sur les autobus était d'une moindre importance. Cet appel d'offres ne contient pas une demande spécifique pour faire letterer des véhicules en noir.

- 5) En 6.2.1 Assurance de responsabilité civile commerciale : le montant d'assurance par événement devrait être de \$5M et également pour l'assurance automobile en 6.2.2 en 2a. En 6.2.2, en f, on devrait lire ce qui suit :

f. FMPO/SEF/FAQ n° 6f - Avenant relatif aux véhicules de voyageurs pour le transport public - Limites minimales requises liées au risque du passager ou aux blessures corporelles :

☒ 8 à 15 passagers : 5 000 000 \$

☒ Plus de 15 passagers : 10 000 000 \$

- 6) En 5.1 à l'annexe A, en i) fournir une feuille de calcul pour recueillir les renseignements précisés à la section 4.2.5.3. On devrait lire 4.2.5.2.

Le paragraphe suivant dans la version anglaise qui est en h) est manquant dans la version française :

Fournir de l'hébergement pour les chauffeurs requis de rester à certains endroits entre deux quarts de travail.