



**RETURN BIDS TO:  
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**

**Bid Receiving - PWGSC / Réception des  
soumissions - TPSGC:**

11 Laurier St. Place du Portage,  
Phase III Core 0B2-103  
Gatineau, Quebec, K1A 0S5

Email / Courriel: TPSGC.DGAreceptiondessoumiss  
ions-ABBidReceiving.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca

**SOLICITATION AMENDMENT  
MODIFICATION DE L'INVITATION**

The referenced document is hereby revised; unless  
otherwise indicated, all other terms and conditions of the  
Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication  
contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

**Vendor/Firm Name and Address  
Raison sociale et adresse du  
fournisseur/de l'entrepreneur**

<b>Title - Sujet</b> SITE SUPPORT SERVICES - CFB GOOSE BAY	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W6369-170006/B	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 006
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b>	<b>Date</b> 2020-05-15
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b>	
<b>File No. - N° de dossier</b>	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> <b>on - le 2020-06-25</b>	
<b>Time Zone</b> <b>Fuseau horaire</b> Ottawa Local Time	
<b>F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Henry, Yves	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b>
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (613) 736-2853	
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b> DEPARTMENT OF NATIONAL DEFENCE 5 WING GOOSE BAY HAPPY VALLEY-GOOSE Newfoundland and Labrador A0P1C0 Canada	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b> See Herein	<b>Delivery Offered - Livraison proposée</b>
<b>Vendor/Firm Name and Address</b> <b>Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur</b>	
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> <b>Facsimile No. - N° de télécopieur</b>	
<b>Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm</b> <b>(type or print)</b> <b>Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/</b> <b>de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

Cette Modification 006 a pour but:

- 1) Modifier le BdP pour inclure le point 2.3.8.1.9 du cahier des charges "Entre les suppléments de repas" (Q&R #44) et les "biens associés" pour le point 2.1.8.1.2 du cahier des charges (Q&R #25) ;
- 2) Supprimer la clause 3.1.4 de l'appendice 2 de l'annexe B (Q&R #42) ;
- 3) Modifier l'annexe F - Exigences en matière d'assurance pour supprimer la clause de responsabilité récapitulative ;
- 4) Modifier l'annexe M pour corriger la référence selon la Q&R #233 ;
- 5) Modifier la clause 7.3.1 de la DP des clauses du contrat subséquent pour ajouter une référence à la condition générale R1225D ;
- 6) Amender les points 2.2.2.2 et 2.2.2.3 de l'énoncé des travaux pour plus de clarté ;
- 7) Corriger le titre des points du cahier des charges de 3.6.3.6 à 3.6.3.1 ;
- 8) Modifier les points 3.3.11.1 et 3.3.11.2 du cahier des charges pour indiquer la QTY de 500 vols par an ;
- 9) Modifier l'Annexe J pour qu'elle reflète l'exigence de l'Annexe G concernant le directeur technique ;
- 10) Supprimer le point 3.2.8.3.4 du cahier des charges concernant le programme de vol annuel ;
- 11) Modifier l'annexe J - Évaluation technique, point 2.2c (Plan de dotation) des critères cotés par points ;
- 12) Modifier la clause 4.2.1 Base de sélection de la DP conformément à la question 53 de Modification 005 ; et
- 13) Répondez aux questions 34, 89 et 141 à 249a.

---

1) À l'**annexe B de la DDP** - Base de paiement, clause 3.0 - Fonctionnement et entretien, **SUPPRIMER** dans son intégralité et REMPLACER par ce qui suit :

**Fonctionnement et l'entretien** (tableau 2 de l'annexe I - Évaluation financière)

En contrepartie de la fourniture de tous les services, équipements et autres indiqués dans l'EDT, le contractant sera payé à un **taux annuel fixe ferme** conformément à l'appendice 1 de l'annexe B et au "**prix coûtant majoré 4**" pour les points **2.3.8.1.9** et **2.1.8.1.2** uniquement conformément à l'annexe I - Évaluation financière REV 3.

2) A la **clause 3.1.4** de l'appendice 2 de l'annexe B - Ingénierie, **SUPPRIMER** cette clause dans son intégralité.

3) À l'**annexe F** - Exigences en matière d'assurance, **SUPPRIMER** la section "**Responsabilité globale**" dans sa totalité, car elle n'est plus nécessaire. Le reste de l'annexe F - Exigences en matière d'assurance demeure inchangé.

4) À l'annexe M, **SUPPRIMER** le paragraphe 3.1 dans son intégralité et le **REEMPLACER** par :

### **3.1 Contenu des prestations indigènes**

Le plan des avantages pour les autochtones doit inclure une déclaration claire du montant minimum des avantages pour les autochtones que le soumissionnaire propose de fournir, exprimé en dollars et en pourcentage de la valeur totale du contrat. Le Plan des avantages pour les autochtones doit également inclure un énoncé clair du nombre minimum d'heures de travail des autochtones (ou dans ce cas, de l'emploi direct), y compris les heures de travail des sous-traitants autochtones si l'entreprise est une entreprise autochtone telle que définie à l'**appendice 1 de l'annexe M - Définitions**, les heures d'emploi direct des ressources autochtones ainsi qu'un énoncé clair de la valeur minimale en dollars des affaires confiées à des entreprises autochtones que l'entrepreneur a l'intention d'utiliser dans l'exécution des travaux. Les prestations minimales ne doivent pas être inférieures à celles détaillées dans la proposition.

5) À la clause 7.3.1 de la DP des clauses du contrat subséquent, **AJOUTER** la condition générale suivante :

R1225D (2015-04-01) Condition générale (CG) 4 - Propriété intellectuelle, s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

6) Aux points **2.2.2.2 et 2.2.2.3 de l'EDT**, **SUPPRIMER** ces clauses dans leur intégralité et les **REEMPLACER** par ce qui suit :

**2.2.2.2** Les carburants pour véhicules sont fournis par le MDN à l'entrepreneur, pour la prestation des services précisés dans le présent contrat, sans frais pour l'entrepreneur. Accès disponible aux pompes à carburant (B301 et B249).

**2.2.2.3** L'entrepreneur doit fournir au Canada, à la fin de chaque exercice, un rapport documenté indiquant le pourcentage de sa consommation totale de carburant qui était directement et indirectement lié à la prestation de services commerciaux à des particuliers et à des entreprises non précisés dans le présent contrat, et il paiera au

Canada la différence entre le coût total du carburant fourni par le Canada et le coût total du carburant consommé dans le cadre de la prestation de services commerciaux, à des particuliers et à des entreprises non précisés dans le présent contrat, aux prix de détail locaux pour la durée de l'exercice. L'utilisation de carburants par l'entrepreneur à des fins autres que le soutien direct des services spécifiés dans le présent EDT est interdite, sauf autorisation préalable du MDN.

7) Au point **3.6.3.6 de l'EDT**, **SUPPRIMER** le point **3.6.3.6** et le **REPLACER** par le point **3.6.3.1**

8) Aux points **3.3.11.1** et **3.3.11.2 de l'EDT**, **REPLACER** la quantité estimée par "**500 vols par an**".

9) À **l'annexe J de la DDP** - Partie 1 Évaluation technique obligatoire **1b\_3 Responsable de l'ingénierie**, les exigences minimales ont été **REPLACÉES** par ce qui suit :

- un diplôme en ingénierie basé sur un programme d'études d'une université, d'un collège ou d'un établissement équivalent accrédité avec le titre/accréditation d'ingénieur professionnel, et des réalisations en génie civil ;
- un minimum de 5 ans d'expérience dans la prestation de services d'ingénierie et de gestion de la maintenance à un poste d'ingénieur/gestionnaire principal dans le cadre d'un projet ou d'opérations de taille, de portée et de complexité similaires ; et
- au moins 10 ans d'expérience professionnelle globale.

10) Au point **3.2.8.3.4 de l'EDT**, **SUPPRIMER** la totalité car le programme de vol n'existe plus.

11) À **l'annexe J de la DDP** - Critères d'évaluation cotés par points, **point 2.2c**, **SUPPRIMER** la nécessité d'un plan de dotation pour les services de sécurité uniquement. Toutes les autres exigences du point 2.2c restent inchangées.

Conformément à la réponse n° 234, afin de garantir un traitement équitable de tous les soumissionnaires, le soumissionnaire retenu qui est recommandé pour l'attribution du contrat devra toujours fournir un plan de dotation pour les services de sécurité précédent à l'attribution du contrat. Le fait de ne pas fournir ce plan peut disqualifier le soumissionnaire de tout examen ultérieur.

12) À la **clause 4.2.1 - Base de sélection** - Meilleure note combinée du mérite technique et du prix, **SUPPRIMER** la clause dans son intégralité et la **REPLACER** par ce qui suit :

#### 4.2.1 Base de sélection - Note combinée la plus élevée pour le mérite technique et le prix

Pour être déclarée recevable, une offre doit être présentée :

- a. Respecter toutes les exigences de l'appel d'offres ;
- b. Répondre à tous les critères obligatoires ; et

Obtenir le minimum requis de **2587** points (globalement pour les critères d'évaluation technique qui font l'objet d'une notation par points. La notation est effectuée sur une échelle de **3695** points

13) Répondre aux questions **#141 à 249a** (y compris **#34** et **#89** de l'amendement **005**)

#### **Question 34**

L'exigence en matière d'assurance identifiée comme Responsabilité Globale à l'annexe F ne semble pas être justifiée sur la base de la portée de la DDP. Conformément au guide des CCUA du Canada (<https://buyandsell.gc.ca/policy-and-guidelines/standard-acquisition-clauses-and-conditions-manual/5/G/G2001C/3>), la responsabilité récapitulative est réservée aux contrats de construction. " Pour la majorité des contrats de construction, la politique de responsabilité civile commerciale générale de l'entrepreneur est suffisante pour protéger les intérêts du Canada. Si un grand projet de plusieurs millions de dollars impliquant de nombreux entrepreneurs et sous-traitants est prévu, il faut alors prévoir une police d'assurance responsabilité globale distincte pour ce projet. Les clauses relatives à la responsabilité globale doivent être rédigées à ce moment-là et seront spécifiques au projet".

Étant donné que cette demande de propositions pour les services de soutien du site - BFC Goose Bay ne prévoit pas la construction d'un grand projet de plusieurs millions de dollars, SPAC peut-il supprimer cette exigence ? Veuillez noter que la demande de propositions pour les services de soutien sur site - 4 CDTC Meaford fournissant des services très similaires à ceux de la demande de propositions de Goose Bay a été modifiée de la même manière par SPAC pour supprimer l'exigence d'une assurance responsabilité civile complémentaire.

#### **Réponse 34**

L'"Annexe F - Exigences en matière d'assurance" a été modifiée afin de supprimer la partie des exigences en matière d'assurance relative à la responsabilité civile complémentaire. Toutes les autres exigences en matière d'assurance restent inchangées".

#### **Question 89**

En ce qui concerne le tableau IFG, pour tout bâtiment non sélectionné par l'entrepreneur, ce bâtiment sera-t-il catalogué dans le

cadre de l'entretien du MDN, ou que l'entrepreneur doit conserver comme immeuble du MDN?

**Réponse 89**

Le contractant est chargé de fournir tous les éléments de l'EDT à tous les bâtiments du 5e Escadre Goose Bay.

**Question 141**

Dans le tableau 2.2.1 Véhicules et matériel fournis par l'entrepreneur, exploités par le MDN, il y a des véhicules décrits comme "SUV/Carry-all". Pouvez-vous fournir une spécification claire du type de véhicule requis ? De même, il y a un véhicule décrit comme "Camion Cargo 1/2 tonne 4x4". Pouvez-vous préciser la taille de la cabine requise pour ce véhicule ?

**Réponse 141**

Le véhicule " VUS/véhicule général " sera un véhicule avec des sièges pour un conducteur et 6 - 7 passagers, comme un Chevrolet Suburban ou un Ford Expedition. Le " Utilitaire 1/2 tonne 4x4" aura une cabine d'équipage à quatre portes.

**Question 142**

Pouvons-nous confirmer que l'EFG disponible pour chaque chapitre de l'EDT est indiqué dans le tableau à la fin de ces sections et qu'il n'y a pas d'autre EFG disponible. Nous ne voyons les GFE que pour les chapitres 2.2, 2.5, 2.6 et 3.1, est-ce exact ?

**Réponse 142**

La 5e escadre confirme la disponibilité et l'exactitude des listes de matériel en service du site d'entreposage pour les comptes clients et les comptes individuels correspondants.

**Question 143**

Lors de l'examen de la convention collective existante, la section locale 90125, de nombreux chapitres ont un rôle à jouer dans l'ABC existante. Le Canada peut-il indiquer quelles annexes de l'EDT ont un rôle dans le cadre de l'accord existant ?

**Réponse 143**

Cela ne concerne que la relation de l'entrepreneur avec la section locale 90125 de l'UEDN en ce qui concerne la ou les conventions collectives pertinentes et la prestation de services, et ne relève pas du gouvernement du Canada.

**Question 144**

Page compte sur la réponse technique bien que "recommandé" ne soit pas suffisant pour répondre de manière appropriée à l'exigence. Ce point en particulier est problématique :

"une explication de la manière dont le plan abordera chaque élément de la section relative à l'exigence figurant dans l'annexe pertinente de l'énoncé des travaux".

Certaines sections de chaque annexe contiennent plus de 50 rubriques. Pour répondre correctement à chacune d'entre elles, il faudra beaucoup plus que le nombre de pages recommandé.

**Réponse 144**

Voir la réponse #20

**Question 145**

Veuillez fournir une copie du plan d'intervention d'urgence de l'escadre.

**Réponse 145**

Des copies du plan d'intervention d'urgence de la 5 e escadre seront fournies dans le service de nuage.

**Question 146**

Avec la suppression du tableau 7 sur les installations meublées par le gouvernement, de la première version de l'appel d'offres, cela signifie-t-il que le GFF est désormais fourni par le MDN ?

**Réponse 146**

Non. Le tableau de la IFG est maintenant une pièce jointe à la demande de propositions. En outre, tous les autres aspects de la gestion des installations, tels que spécifiés dans l'énoncé des travaux, relèvent de la responsabilité de l'entrepreneur pour tout bâtiment du MDN que l'entrepreneur loue à la "juste valeur marchande" ou à "zéro" dollar.

**Question 147**

Le tableau IFG fourni note que les cellules en "jaune" sont des bâtiments que le contractant doit occuper.

Le Canada peut-il confirmer que ces valeurs de location des bâtiments doivent être incluses dans la tarification ?

La valeur locative indiquée dans le tableau est-elle également un taux de location annuel ?

**Réponse 147**

Les frais de location, pour les bâtiments que l'entrepreneur doit occuper (cellules "jaunes"), ne doivent pas être inclus dans la tarification. Oui, la valeur de location dans le tableau IFG est le taux annuel. L'entrepreneur est responsable de fournir tous les autres aspects de la gestion des installations, comme spécifié dans l'EDT, aux bâtiments du MDN que l'entrepreneur doit occuper.

**Question 148**

Il était entendu qu'il n'y aurait qu'un seul gestionnaire du contrôle et de l'assurance de la qualité. Ce plan indique qu'un responsable gestionnaire du contrôle et de l'assurance de la qualité supplémentaire est nécessaire.

28 janv/2020 Question n° 78 - Le Canada a répondu précédemment par : "Il y a un système de gestion de la qualité (SGQ) et un responsable de la qualité pour l'ensemble du contrat".

Le Canada peut-il fournir une modification à la demande de propositions afin de mettre à jour la suppression de ce deuxième responsable du contrôle de qualité et de l'audit ?

**Réponse 148**

Cette question est en cours de révision. Le Canada publiera la réponse dans une prochaine modification.

**Question 149**

EDT 2.2.2.2 : Le carburant pour les véhicules est fourni par le MDN à l'entrepreneur pour les travaux du présent contrat au prix coûtant plus les taxes applicables.

Accès disponible aux pompes à carburant (B301 et B249). DDP 12.0 Affectations commerciales et de carburant : L'entrepreneur doit au moins fournir un crédit pour les coûts, y compris le carburant, attribués aux opérations commerciales de l'entrepreneur à Happy Valley-Goose Bay et dans les environs, à la fin de chaque année contractuelle.

Auparavant, le Canada avait répondu "Le carburant fourni et utilisé aux fins du présent contrat sera gratuit pour l'entrepreneur" en réponse au point 10.0 du projet de la DDP, qui est le point 12.0 de la DDP.

Le Canada peut-il confirmer que le carburant sera fourni aux fins du présent contrat sans frais pour l'entrepreneur ?

**Réponse 149**

L'EDT sera modifié comme suit, afin de refléter correctement cette exigence :

**2.2.2.2** Les carburants pour véhicules sont fournis par le MDN à l'entrepreneur, pour la prestation des services précisés dans le présent contrat, sans frais pour l'entrepreneur. L'accès est disponible aux pompes à carburant (B301 et B249).

**2.2.2.3** L'entrepreneur doit fournir au Canada, à la fin de chaque exercice, un rapport documenté indiquant le pourcentage de sa consommation totale de carburant qui était directement et indirectement lié à la prestation de services commerciaux à des particuliers et à des entreprises non spécifiés dans le présent contrat, et il paiera au Canada la différence entre le coût total du carburant fourni par le Canada et le coût total du carburant consommé dans le cadre de la prestation de services commerciaux, à des particuliers et à des entreprises non spécifiés dans le présent contrat, aux prix de détail locaux pour la durée de l'exercice. L'utilisation de carburants par l'entrepreneur à des fins autres que le soutien direct des services spécifiés dans le présent EDT est interdite, sauf autorisation préalable du MDN.

**Question 150**

Les modalités ont permis de constater que le Canada n'a pas inclus de limites de responsabilité. Nous aimerions demander l'inclusion de limites raisonnables à notre responsabilité et que ces limites de responsabilité soient insérées dans le texte intégral des statuts du contrat si celui-ci est attribué.

**Réponse 150**

Le Canada continuera à rester **Silencieux** sur la **limitation de la responsabilité**.

**Question 151**

En référence à l'annexe J, points 2.1a.1 à 2.1a.16 des critères cotés. Le Canada pourrait-il justifier l'attribution d'un maximum de points dans le schéma d'évaluation à "La taille, la portée, le rôle, la valeur et la complexité de l'exigence ou des exigences sont plus importants que ceux du chapitre de l'EDT" ?

Il s'agit du seul chapitre de la DDP qui exige que le soumissionnaire démontre qu'il est capable de dépasser les exigences énoncées dans la DDP et l'EDT. Elle ne semble pas correspondre aux attentes en matière de performance énoncées dans le reste du document. Par conséquent, il impose au soumissionnaire potentiel une charge inutile pour obtenir les 345 points supplémentaires attribués à ce dépassement sans tenir compte du niveau de performance.

**Réponse 151**

Cette section évalue l'expérience passée des soumissionnaires, la démonstration d'une expérience complexe étant un critère de mesure valable. Le Canada ne modifiera pas l'attribution des points.

**Question 152**

Veillez indiquer quel système d'alarme incendie est associé à quel bâtiment et fournir les quantités de dispositifs dans chaque bâtiment.

**Réponse 152**

Le registre des immobilisations et les données de la VFA contiennent tous deux des données et des quantités sur les systèmes d'incendie.

**Question 153**

L'EDT charge le contractant de fournir des observations météorologiques synoptiques et des observations météorologiques de surface en utilisant des observateurs humains à raison de 8760 observations météorologiques de routine - METAR et 3000 observations SPECI (spéciales) par an. Ces quantités équivalent à 24 observations horaires régulières par jour et à une moyenne de 8 observations SPECI (spéciales) par jour.

La moyenne sur trois ans pour ce dernier type d'observation est-elle compatible avec cette valeur ?

**Réponse 153**

L'émission d'observations spéciales varie considérablement en fonction des conditions météorologiques. Les observations spéciales émises sont les suivantes : 2017 - 3335, 2018 - 3434 et 2019 - 3596.

**Question 154**

Le Canada peut-il confirmer que l'"échantillonneur à grand volume" mentionné dans les informations connexes est le même équipement que l'échantillonneur d'air (Santé et Bien-être social Canada) mentionné dans le tableau 3.1-1 ?

**Réponse 154**

L'échantillonneur à grand volume et l'échantillonneur d'air sont le même équipement.

**Question 155**

L'EDT fournit une liste complète de références. Ces documents sont-ils les mêmes que ceux qui doivent être conservés dans la bibliothèque de référence du COE mentionnée plus loin dans cette EDT ?

Les soumissionnaires peuvent-ils avoir accès à tout ou partie des documents de référence détaillés au point 3.2.4 de l'annexe A de l'EDT ?

**Réponse 155**

Oui, mais l'accès des utilisateurs individuels est régi par la LVERS et le Programme des marchandises contrôlées, selon le cas.

**Question 156**

Les heures d'ouverture du COE sont indiquées du lundi au vendredi de 8 h à 16 h, à l'exclusion des jours fériés, mais il y a 200 heures supplémentaires mentionnées plus loin dans L'EDT. Combien d'avertissement (en jours) serait fourni pour activer ces heures supplémentaires ?

Y a-t-il eu des cas, à l'CEOrs des trois dernières années, où des heures supplémentaires au-delà des 200 heures mentionnées ont été demandées ?

**Réponse 156**

Un préavis de 48 heures est prévu pour activer ces heures supplémentaires. Il n'y a pas eu de cas au cours des 3 dernières années où des heures supplémentaires au-delà des 200 heures mentionnées ont été demandées.

**Question 157**

L'EDT mentionne des opérations de vol supplémentaires le dimanche, environ 5 fois par an, avec un préavis de 48 heures. Ces opérations spéciales feront-elles partie des heures de vol de la COE ou sont-elles au-delà de cette exigence ?

Ces opérations impliqueraient-elles des briefings spéciaux du COE ou d'autres activités connexes ?

**Réponse 157**

La demande d'heures de travail supplémentaires sera saisie dans les 200 heures mentionnées précédemment. Aucun briefing spécial ne sera nécessaire en dehors des heures de travail normales.

**Question 158**

La clause 3.2.8.1.1 de l'EDT stipule que "les opérations militaires ne sont pas indûment retardées en raison des services fournis à l'aviation civile". Quelle est la définition acceptée de l'expression "sans retard injustifié" dans ce cas ?

**Réponse 158**

Les exercices et opérations militaires ont la priorité sur l'aviation civile.

**Question 159**

L'EDT mentionne des mouvements IFR de 18 660 par an. Les contractants peuvent-ils voir des données qui confirment ces chiffres, donnent une moyenne sur trois ans et ventilent les données en IFR local (formation militaire de bas niveau ou IFR) par rapport aux mouvements IFR transitoires ?

**Réponse 159**

La majorité du trafic IFR de la 5e escadre est constituée de vols transitoires. Actuellement, il n'y a pas de différenciation entre les types de trafic. Voici les données IFR et VFR pour les 2 dernières années :

Mouvements aériens pour CYYR.

2019	Arrivés		Depart		Combiné	
	IFR	VFR	IFR	VFR	IFR	VFR
Jan	570	442	562	448	1132	890
Fév	543	346	534	341	1077	687

Mar	643	438	623	578		1266	1016
Avr	593	512	588	690		1181	1202
Mai	687	429	689	663		1376	1092
Jun	723	674	716	797		1439	1471
Jul	732	752	728	765		1460	1517
Aou	724	647	707	666		1431	1313
Sep	641	797	640	437		1281	1234
Oct	773	570	764	499		1537	1069
Nov	629	330	618	451		1247	781
Déc	617	442	617	354		1234	796
						15661	13068

2018	Arrivés		Depart		Combiné	
	IFR	VFR	IFR	VFR	IFR	VFR
Jan	544	400	528	420	1072	820
Feb	505	434	503	440	1008	874
Mar	657	487	654	493	1311	980
Apr	597	497	583	510	1180	1007
May	710	659	707	664	1417	1323

Jun	722	717	715	725		1437	1442
Jul	804	844	790	853		1594	1697
Aug	791	725	787	730		1578	1455
Sep	693	601	692	601		1385	1202
Oct	706	382	707	389		1413	771
Nov	623	388	604	402		1227	790
Dec	591	365	585	372		1176	737
						15798	13098

### Question 160

Le Canada peut-il fournir les 6 protocoles d'accord et les conditions de l'accord avec les agences de contrôle externes ?

### Réponse 160

Le Canada a affiché tous les protocoles d'accord et les accords sur les niveaux de service dans l'outil PIMA CentralCollab.

Le point 3.2.4 de l'EDT, RÉFÉRENCES, énumère le point 3.2.4.12 des ordres de la section ATC de Goose Bay (M) est également affiché dans l'outil CentralCollab.

### Question 161

L'EDT fait référence aux réunions opérationnelles hebdomadaires. Il est supposé que les représentants du contrôle aérien et du centre de contrôle des opérations sont nécessaires pour ces réunions. Qui est l'hôte ? Quelle organisation fournit le secrétaire de séance, et qui établit et approuve l'ordre du jour de chaque réunion ?

### Réponse 161

Les réunions opérationnelles hebdomadaires se déroulent au poste de commandement (qui fait partie du CEO). Le CO 5 OSS fixe l'ordre du jour de la réunion. Les réunions opérationnelles hebdomadaires sont organisées par l'escadron de soutien aux opérations (OSS) qui préside la réunion et qui rédige le procès-verbal. Les participants varient en fonction des exercices/opérations à venir, mais peuvent inclure des personnes du WOC, un représentant ATC, le chef des pompiers, le responsable de l'aérodrome/des opérations, le représentant des transports...

**Question 162**

L'EDT fait référence aux réunions opérationnelles hebdomadaires. Il est supposé que les représentants du contrôle aérien et du centre de contrôle des opérations sont nécessaires pour ces réunions. Qui est l'hôte ? Quelle organisation fournit le secrétaire de séance, et qui établit et approuve l'ordre du jour de chaque réunion ?

**Réponse 162**

Répétition de Q161

**Question 163**

L'EDT s'adresse au programme de contrôle des oiseaux et de la faune et renvoie également au point 3.2.11.11. La deuxième référence de l'EDT décrit l'achèvement des fiches de progression de vol de TC. Il semblerait que ces fiches n'aient pas de rapport évident avec le programme de contrôle des oiseaux et de la faune. Quelle est la référence correcte pour cette section de l'EDT ?

**Réponse 163**

L'exigence indiquée au point «3.2.8.2.12 – Assurer le contrôle des oiseaux et des animaux à l'aérodrome. Conformément au VMP, mettre en œuvre un programme tel qu'élaboré dans la section 3.2.11.11. », est séparée et distincte de l'exigence « 3.2.11.1 -Remplir la fiche de progression de vol de TC. Les formulaires de TC doivent être remplis conformément à la partie 11 des MANOPS. »

**Question 164**

L'EDT parle de manière générale de plusieurs activités et services qui vont bien au-delà de la portée normale ou attendue des activités de l'ATC. Ces activités, telles que l'émission de NOTAM, relèvent généralement de la compétence du COE et du directeur des opérations.

Ce point de l'EDT ne devrait-il pas être réaffecté à la section de l'EDT relative à l'CEO ? En outre, aucune quantité n'est indiquée pour le programme FOD. Que signifie "continu" dans ce contexte ?

Dans la même section de l'EDT, l'"élaboration des priorités du SCNG" se ferait-elle en comité, et serait-elle distincte de la section de l'EDT sur les opérations du SCNG?

**Réponse 164**

Nous avons inclus ces exigences dans la section du soutien aux opérations ; la manière dont le contractant répond à ces exigences est à leur discrétion.

Continu signifie que le programme est géré, respecté et appliqué de manière continue.

Il appartient à l'entrepreneur de décider comment il élabore les priorités du SNGC ; toutefois, cela doit se faire en consultation avec le MDN et avec son accord.

**Question 165**

L'EDT traite des services de planification de vol pour les avions militaires et les avions de soutien.

Ces services ne feront-ils pas partie des services de planification de vol qui seront fournis aux équipages militaires ? Cette section de l'EDT devrait-elle faire partie de la partie de l'EDT relative aux COE ? Ces briefings et ces services seraient-ils coordonnés et fournis par le personnel du COE ?

**Réponse 165**

Oui, ces services de planification de vol sont effectués par le COE ou en vertu du point 3.3.8.1.2 sous la rubrique Service transitoire. Nous avons inclus ces exigences dans la section de soutien aux opérations ; la manière dont le contractant répond à ces exigences est à sa discrétion.

**Question 166**

L'EDT prévoit d'organiser environ 25 séances d'information pour les équipages chaque année.

Devrait-il s'agir d'une fonction coordonnée par le COE et regroupant TOUTES les parties des opérations de vol à la 5e escadre ? Ces 25 briefings font-ils partie des heures normales associées aux CEO ? Ont-ils tous lieu entre le lundi et le vendredi ?

**Réponse 166**

Les briefings des équipages sont coordonnés par le COE, mais les représentants ATC sont invités à fournir une partie du briefing (expliquer l'espace aérien local, les procédures VFR/IFR, etc.) Dans les cas où il est nécessaire d'effectuer des briefings après les heures normales de fonctionnement du COE, ces heures font partie des 200 heures mentionnées ci-dessus. Nous avons inclus ces exigences dans la section du soutien aux opérations ; la manière dont le contractant répond à ces exigences est à sa discrétion. Certaines exigences peuvent s'inscrire dans le cadre des heures normales de fonctionnement, et d'autres en dehors.

**Question 167**

L'EDT mentionne le fait que le COE est "le coordinateur général de tous les aspects des opérations (des escadres)". Pourtant, ce point de l'EDT ne semble pas cohérent avec cette affirmation.

Le Canada envisagera-t-il de réviser l'énoncé des travaux pour redéfinir ces postes ?

**Réponse 167**

Non, au point 3.2.8.3.1 de l'EDT, la colonne Informations connexes indique "Le COE est le coordinateur général de tous les aspects des opérations" et, au point 3.2.8.2.2 de l'EDT, la colonne Informations connexes indique "Le CEO est le point de contact pour toutes les questions et demandes opérationnelles des clients".

**Question 168**

Les commentaires d'ouverture d'une partie de l'énoncé des travaux précisent que l'CEO "surveille la météo, les NAVAIDS et l'état des pistes à Goose Bay, les aérodromes de dégagement et la météo dans les zones d'entraînement et informe les clients des conséquences opérationnelles. L'CEO surveille également les opérations et applique les règles et règlements de la 5e escadre et du Canada ainsi que les considérations environnementales et, le cas échéant, dirige les ressources pour soutenir les opérations des clients".

Ces deux déclarations expriment clairement l'idée que lorsque des opérations de vol (militaires) sont en cours, l'CEO mène également ses opérations de surveillance. Pourtant, l'CEO n'est censé être ouvert que du lundi au vendredi, de 8h00 à 16h00. Est-ce exact ?

Les vols militaires et autres opérations d'entraînement militaire sont-ils limités à ces heures restreintes ? Aucun vol de nuit ou autre type de vol ou d'opérations au sol n'est autorisé au-delà de ces heures ?

Cela s'applique-t-il également aux opérations d'entraînement dans les zones (PTB) le polygone de tir à blanc ou FIBUA ?

**Réponse 168**

L'article 3.2.8.3.3 de l'énoncé des travaux énumère l'exigence "Maintenir un bureau des opérations dans la zone du l'CEO après les heures de travail". Les informations connexes indiquent : "Répondre aux demandes de renseignements adressées au centre d'opérations par toutes les parties prenantes. Fournir des informations actualisées sur les opérations, notamment sur les changements de l'espace aérien, les NAVAIDS et l'état des pistes. L'CEO est le point de contact pour toutes les questions et demandes opérationnelles des clients. L'CEO doit également coordonner et réserver l'utilisation de toutes les ressources impliquées dans les opérations, la formation et les exercices (y compris, mais sans s'y limiter, les cibles, les PTB. Espaces aériens Enregistrement quotidien et compte rendu à l'OD des activités de l'CEO.

**Question 169**

Au point 3.2.8.3.4, l'EDT exige que l'CEO "gère le programme de vol annuel". Ce programme, qui provient du MDN, était auparavant établi par le(s) service(s) des FAC responsable(s) des opérations à la 5e Escadre.

Est-ce toujours le cas ? Quelle source du MDN "approuve" le changement ? Comment les changements seront-ils communiqués à l'CEO ? Par l'intermédiaire de l'OD ou d'une source externe à la 5e Escadre ?

**Réponse 169**

La 5e escadre n'a plus de programme de vol annuel. Le point 3.2.8.3.4 de l'EDT sera supprimé.

**Question 170**

L'énoncé des travaux charge le COE de « gérer toutes les ressources et de coordonner le soutien aux exercices et aux opérations » qui sont associés à six exercices aériens par an. Le programme de vol annuel sera-t-il suffisamment détaillé et averti pour que l'CEO puisse assumer la fonction de gestion de ces six événements ? Combien de ces exercices aériens ont eu lieu à l'CEOrs de chacune des trois dernières années ?

**Réponse 170**

Bien que la 5e escadre n'ait plus de programme de vol annuel, le COE recevra les détails et les avertissements adéquats pour assurer la fonction de gestion de ces six événements.

**Question 171**

L'EDT exige que l'CEO "assure la liaison avec les parties prenantes". La "quantité estimée pour cette activité est "quotidienne" dans L'EDT. Étant donné que l'CEO n'est ouvert que du lundi au vendredi, pouvons-nous comprendre qu'il n'y a pas d'activités obligatoires avec les parties prenantes pendant le week-end ? Le contractant recevra-t-il une liste publiée des "parties prenantes" ?

**Réponse 171**

L'article 3.2.8.3.3 de l'énoncé des travaux stipule qu'il faut " maintenir un bureau des opérations dans la zone de l'CEO après les heures de travail ". Une liste des parties prenantes sera fournie au contractant.

**Question 172**

L'EDT stipule que l'CEO doit délivrer chaque année des WFO de la 5e escadre en dix exemplaires aux dix destinataires. Les bénéficiaires sont-ils tous sur la base ?

Les directives des opérations de la 5e Escadre doivent-elles toutes être incluses dans les modifications des documents ?

Le commandant de la 5e Escadre est-il l'autorité émettrice ?

Toutes les modifications et les directives des opérations doivent-elles être approuvées par l'autorité qui les a émises ?

**Réponse 172**

Tous les bénéficiaires sont sur la base. Lorsque des changements surviennent, les directives des Ops sont émises/affichées en tant que modifications de documents. Le commandant de l'escadre est l'autorité émettrice et toutes les directives d'opérations sont examinées par le personnel supérieur des opérations de l'escadre sur une base régulière avant d'être signées par le commandant de l'escadre.

**Question 173**

Au point 3.2.8.3.10, l'énoncé des travaux stipule que l'CEO "entretiendra (le) dépôt de cartes". Le nombre de cartes, 154, est-il le nombre de cartes dans le dépôt ou ce nombre est-il différent ? Le nombre 154 est-il le nombre de cartes différentes dans le dépôt/collection/bibliothèque ? Quelle est la moyenne sur trois ans des cartes que le COE a distribuées ? Toutes les cartes sont-elles fournies par des sources du MDN ? Ces cartes sont-elles expédiées ou fournies/imprimées localement ? La collection actuelle est-elle bien garnie ?

**Réponse 173**

Actuellement, le CEO est responsable de la maintenance de la collection de cartes d'environ 154 cartes différentes avec un stock moyen de 10 cartes chacune. En moyenne, avec la réduction des vols à basse altitude, environ 25 cartes ont été publiées chaque année. Avant la pandémie COVID-19, les alliés étaient intéressés par le redémarrage des vols à basse altitude.

**Question 174**

Au point 3.2.8.3.11, l'énoncé des travaux charge l'CEO de surveiller et de fournir des mises à jour quotidiennes sur les changements de l'espace aérien, les NAVAIDS et l'état des pistes. Comme pour les exigences "quotidiennes" précédentes, le contractant peut-il comprendre que cette exigence ne s'applique que pendant les heures de travail normales et les opérations du lundi au vendredi ?

La quantité de 60 occurrences est-elle également équivalente à la délivrance de NOTAM ? Et s'ajoutent-ils au nombre précédent de 50 directives opérationnelles ? Quelle est la moyenne sur trois ans de ces occurrences annuelles ?

**Réponse 174**

L'obligation de surveiller et de fournir des mises à jour sur les modifications de l'espace aérien, les NAVAIDS et l'état des pistes est requise pendant les heures de travail normales ou lorsque le CEO fonctionne pendant les 200 heures supplémentaires. Il y a en plus des directives opérationnelles décrites précédemment. Au cours des trois dernières années, le CEO a publié 25 rapports d'incidents au total.

**Question 175**

Au point 3.2.8.3.12, l'EDT charge l'CEO de surveiller les opérations de vol et de déposer des rapports d'incident pour les cas de non-respect de la réglementation. La quantité prévue est de 100 pour 40 000 opérations de vol. Cela équivaut-il à la moyenne actuelle sur trois ans ? Étant donné que l'CEO n'a pas une visibilité complète sur les détails des activités en vol, l'CEO dépend des rapports des utilisateurs tels que l'ATC ou des rapports en vol de tous les utilisateurs de l'espace aérien de la 5e escadre. Certains des incidents impliquant des infractions sont-ils enregistrés ou signalés par les utilisateurs de la formation au sol ?

**Réponse 175**

Au cours des trois (3) dernières années, la 5e Escadre a rédigé 25 rapports d'incidents de vol. Ils varient entre les rapports des

équipages, les observations à la fin des comptes rendus de vol et les rapports d'organismes extérieurs (tels que les plaintes concernant le bruit).

**Question 176**

Au point 3.2.8.3.13, l'EDT charge l'CEO de maintenir, de suivre et de diffuser ces informations sur environ 1 200 sorties par an " conformément au pratique standard du centre de coordination". Qui ou quoi est le centre de coordination référencé et dans quel document ces pratiques standard sont-elles énumérées ou détaillées ? Quelle est la répartition en pourcentage de ces 1200 sorties par utilisateur(s) de la zone d'entraînement ? Toutes les sorties sont-elles effectuées pendant les heures de service normales de l'CEO? Quelle est la fréquence de diffusion de l'information ?

**Réponse 176**

Cette question est en cours de révision. Le Canada publiera la réponse dans une prochaine modification.

**Question 177**

L'énoncé des travaux ordonne à l'CEO de maintenir l'EQR pour un maximum de 9 activations par an. Toutes les conditions sont conformes à l'ANS. Les soumissionnaires peuvent-ils recevoir une copie des conditions de cet accord de service ?

**Réponse 177**

Le point 3.2.8.3.14 de l'EDT y fait référence. Il s'agit de l'ANS de la 3e escadre/ 5e escadre et a été fourni par l'outil en nuage.

**Question 178**

L'équipement nécessaire au transport des déchets internationaux vers les décharges est-il disponible ? Qui a passé un contrat avec la ville de Goose Bay pour l'élimination des déchets internationaux dans la décharge ? Une poubelle pour les déchets internationaux est-elle prévue sur le site ?

**Réponse 178**

Un certain nombre de bennes à ordures sont fournies au contractant en tant que GFE, et le contractant est responsable de la désignation de la ou des bennes à ordures internationales. Le contractant est responsable de l'élimination des déchets internationaux dans la section désignée de la décharge municipale.

**Question 179**

Au point 3.2.8.3.15, l'énoncé des travaux charge l'CEO de coordonner jusqu'à 85 "vols aller-retour par an" pour l'OSS. L'CEO doit se mettre en rapport avec les "prestataires de services locaux" pour coordonner le transport aérien. Le contractant doit-il comprendre que ces vols sont effectués vers des points situés dans la zone d'entraînement locale et l'ATP ? Les passagers sont-ils tous des membres du personnel du MDN ou des personnes associées aux services contractuels de la 5e Escadre ? Tous les voyages doivent-ils se faire "aller et retour" à l'CEOrs de la même période de 24 heures ?

**Réponse 179**

Les vols qui sont coordonnés par l'CEO seront variés en fonction de leur objectif, c'est-à-dire : transfert de passagers, livraison de fret, étude d'atténuation post-exercice, étude environnementale, etc. L'autorisation des passagers relève du CO 5OSS, ou d'un niveau supérieur, conformément aux Directives et ordonnances administratives de la Défense (DOAD) et au Manuel des opérations aériennes de l'ARC. La liste des passagers est fournie au CEO. Tous les voyages ne se font pas "aller et retour" dans la même période de 24 heures ; certains visent à livrer des passagers ou du fret et à les récupérer à une date ou une heure ultérieure, mais il n'est pas nécessaire que le CEO soit occupé jusqu'au retour du vol.

**Question 180**

En 3.2.8.3.16, l'énoncé de mission demande à l'CEO de participer à 26 réunions de coordination bimensuelles pour coordonner le soutien du 444e escadron à la 5e escadre. L'OD/l'autorité contractante s'attend-il à ce que l'CEO rédige et envoie les messages "HELTASK" au 444e Escadron ou à ce que ce message soit généré et doté en personnel par les ressources de la 5e Escadre ?

**Réponse 180**

Le CEO rédigera, enverra et coordonnera entre le demandeur et le 444 Sqn sur approbation du CO 5OSS.

**Question 181**

Au point 3.2.8.4.1, l'EDT précise que l'CEO sera prêt à activer le PC pour un maximum de 4 exercices par an et pour d'autres événements "réels". Quel est le délai d'intervention prévu pour l'activation pendant les heures de service normales et en dehors des heures de service, ainsi que les week-ends et les jours fériés désignés ?

**Réponse 181**

Pendant les heures de service normales, on s'attend à une réaction immédiate car le CEO est installé au même endroit que le PC. Après les heures de service normales, l'activation du PC est déclenchée par l'officier de service du MDN de garde. Si le personnel du CEO est appelé en dehors des heures de service normales, le temps sera compté dans les 200 heures supplémentaires qui peuvent être demandées.

**Question 182**

Au point 3.2.8.4.2, l'EDT stipule que l'CEO sera prêt à déployer l'OSCER 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour environ 7 événements par an. Tous les déploiements se dérouleront-ils dans le périmètre de la 5e escadre ? Quel est le délai d'intervention prévu pour l'activation pendant les heures de service normales et en dehors des heures de service, ainsi que les week-ends et les jours fériés désignés ?

**Réponse 182**

Tous les déploiements de l'OSCER se font généralement dans le périmètre de l'escadre ; cependant, les ressources peuvent être dirigées hors de la base à la discrétion du commandant de l'escadre.

**Question 183**

Dans les paragraphes 3.2.8.4.3 et 4.4, l'EDT demande à l'CEO de se préparer à participer chaque année à des exercices réels ou sur table. La participation à ces quatre événements nécessitera-t-elle le maintien d'effectifs réguliers à l'CEO ? L'entrepreneur peut-il recevoir une copie de l'ERP de la 5e escadre ?

**Réponse 183**

Le personnel du COE participerait aux exercices dans le cadre des fonctions normales, et les services du COE devraient toujours être fournis pendant un exercice, en gardant à l'esprit que les événements réels dicteraient dans quelle mesure. Les versions anglaise et française de l'ERP de la 5e escadre seront fournies.

**Question 184**

Au point 3.2.8.5.1, l'EDT charge l'CEO d'assurer la liaison avec les GBAC et les opérateurs civils pour garantir un haut degré de sécurité des vols. L'CEO doit également coordonner et gérer deux réunions annuelles avec le GBAC et les opérateurs civils. Les "liaisons quotidiennes" viennent-elles s'ajouter à la publication des NOTAM et des directives d'exploitation ? Tous les opérateurs sont-ils actuellement contactés directement par l'CEO ou le GBAC est-il le principal contact de l'CEO ?

**Réponse 184**

Le CEO assurera la liaison par l'intermédiaire du GBAC pour tous les locataires qui sont sous bail avec le GBAC. Pour tous les autres locataires qui ne sont pas des GBAC, le CEO assurera la liaison directement avec eux, c'est-à-dire Universal Helicopter, Canadian Helicopter, etc... La fréquence dépend des exercices/opérations, mais au cours des deux dernières années, elle a été en moyenne de 3 à 4 par mois. La moyenne sur trois ans, à l'exclusion des avions militaires, est de 15450 par an. Les atterrissages enregistrés se font uniquement à la CYYR (aéroport de la 5ème escadre).

**Question 185**

Au point 3.2.8.5.2, l'EDT charge l'CEO de collecter et d'enregistrer les atterrissages d'avions civils, soit environ 25 000 par an, afin de collecter les droits d'atterrissage. Quelle est la répartition en pourcentage des avions locaux par rapport aux avions étrangers ? Quelle est la moyenne sur trois ans des atterrissages civils à la 5e escadre ? Tous les atterrissages enregistrés se font-ils uniquement à l'aéroport de la 5e escadre ?

**Réponse 185**

La fréquence dépend des exercices/opérations, mais au cours des deux dernières années, elle a été en moyenne de 3 à 4 par mois. La moyenne sur trois ans, à l'exclusion des avions militaires, est de 15 450 par an. Les atterrissages enregistrés se font uniquement à la CYYR (aéroport de la 5ème escadre).

**Question 186**

Au point 3.2.11.3, l'énoncé des travaux demande à l'CEO de fournir environ 40 rapports d'infraction aérienne (RIA) dans les deux jours à un destinataire inconnu. Ces 40 RIA s'ajoutent-ils aux quelque 100 événements mentionnés au point 3.2.8.3.12 ? Qui doit recevoir les RIA ? Est-il approuvé par une source de la 5e escadre avant d'être envoyé à un organisme externe tel que la 1re division aérienne canadienne ?

**Réponse 186**

Ces 40 rapports d'infraction aériennes (RIA), font partie des 100 occurrences. Le destinataire du RIA dépend de l'infraction. Le CO 5OSS approuve le rapport avant qu'il ne soit publié.

**Question 187**

Au point 3.2.11.4, l'énoncé des travaux ordonne à l'CEO de fournir environ 25 rapports d'incidents de sécurité en vol des FAC à un destinataire inconnu. S'agit-il de l'OD de la 5e Escadre ? Est-ce que le représentant de la 5e Escadre approuve ou examine le rapport avant qu'il ne soit envoyé à un organisme externe ? Ces 25 rapports s'ajoutent-ils aux autres événements mentionnés ? Quelle est la moyenne sur trois ans pour ces types de rapports ?

**Réponse 187**

Si un événement lié à la sécurité des vols se produit, dont le COE est témoin ou dont il est informé, il doit remplir le rapport d'événement de la sécurité des vols et le soumettre à un représentant de la sécurité des vols ou à un agent de la sécurité des vols sur l'aire de trafic. Ces événements s'ajoutent à d'autres événements. Il n'y a pas de données collectées sur les personnes qui soumettent un rapport d'incident de sécurité aérienne

**Question 188**

L'EDT dirige a l'CEO de fournir un rapport d'"activité hebdomadaire". Le contractant peut-il recevoir un exemplaire du rapport d'activité hebdomadaire ?

**Réponse 188**

Actuellement, étant donné qu'aucun vol à basse altitude significatif n'a été effectué depuis un certain nombre d'années, aucun rapport d'activité hebdomadaire n'a été établi. Si les vols à basse altitude devaient reprendre à un niveau significatif, une discussion aurait lieu sur la teneur du rapport.

**Question 189**

Dans cette section 3.3 de l'EDT, le contractant comprend que TOUTES les activités d'entretien transitoire concernent les aéronefs qui sont "gazés et en marche" après une brève escale ou éventuellement une escale de nuit.

Pouvez-vous confirmer cette compréhension et que les autres activités de vol local, telles que les vols d'aéronefs dans le cadre

d'exercices de vol et les vols locaux, ne sont pas incluses dans cette section ?

**Réponse 189**

Le CEO assurera la liaison par l'intermédiaire du CAGB pour tous les locataires qui sont sous bail avec le CAGB. Pour tous les autres locataires qui ne sont pas des CAGB, le CEO assurera la liaison directement avec eux, c'est-à-dire Universal Helicopter, Canadian Helicopter, etc... La fréquence dépend des exercices/opérations, mais au cours des deux dernières années, elle a été en moyenne de 3 à 4 par mois. La moyenne sur trois ans, à l'exclusion des avions militaires, est de 15450 par an. Les atterrissages enregistrés se font uniquement à la CYR (aéroport de la 5ème escadre).

**Question 190**

Dans les sections 3.3.8.1.1 et 3.3.8.1.2 de l'EDT, il décrit la nécessité de fournir des services transitoires à 350 aéronefs par an dans la première section et à 500 aéronefs par an dans la deuxième section. Les 500 aéronefs qui recevraient des services de base sont-ils différents et au-delà de ceux qui reçoivent des services plus généraux mentionnés dans la première section ?

**Réponse 190**

Les 500 avions de la ligne 3.3.8.1.2 seraient également couverts par les 350 avions de la ligne 3.3.8.1.1.

**Question 191**

Au point 3.3.8.1.3, l'EDT détaille la fourniture du service spécial n°1 - décrit comme le déneigement ou le dégivrage d'un avion - environ 25 fois par an. Le contractant doit-il comprendre que ce service est destiné à une paire d'avions dans tous les cas ou non dans tous les cas ? Ce type de service doit-il être fourni 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ou avec un préavis suffisant sur une base plus souple ?

En outre, ce service fait-il partie des 500 services de base ou s'ajoute-t-il à ce service ?

**Réponse 191**

En raison de la nature transitoire et du potentiel des exercices, l'exigence pourrait être que deux (2) avions soient entretenus simultanément ; tous les cas ne seraient pas deux (2) simultanément.

La disponibilité du service doit être assurée 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, en raison de la nature flexible des opérations aériennes. Lorsque cela est possible, la flexibilité est possible et un préavis aussi long que possible doit être donné.

Les 24 avions de la ligne 3.3.8.1.3 seraient également couverts par les 350 avions de la ligne 3.3.8.1.1.

**Question 192**

Au point 3.3.8.1.4, l'EDT stipule que le contractant doit fournir le service spécial n°2 - services de traitement des passagers et des bagages pour un maximum de 1000 personnes par an qui arrivent par 50 avions. Ces passagers voyagent-ils tous avec des ordres militaires canadiens ou l'équivalent d'ordres de voyage militaires de l'OTAN ? Certains d'entre eux ne partent pas avec l'avion dans

lequel ils sont arrivés ?

**Réponse 192**

Les documents de voyage des passagers sont soit le MDN/FC soit l'OTAN. Les voyages internationaux, tant à l'arrivée qu'au départ, nécessiteront toujours que chaque personne ait un passeport valide, à moins qu'une autorité réglementaire compétente ne le juge inutile. Les personnes pourraient passer d'un avion à l'autre et partir dans un avion différent de celui dans lequel elles sont arrivées.

**Question 193**

Au point 3.3.8.1.5, l'EDT demande au contractant de fournir le service spécial n° 3 - services de traitement et d'élimination des latrines et des eaux usées pour un maximum de 100 avions, dont 50 internationaux. Dans la section précédente de l'EDT, 1000 passagers arrivent à bord de 50 avions. Dans cette section, il y a 100 avions qui nécessitent Service spécial n° 3. Veuillez préciser le nombre d'avions nécessitant ce service ? Y a-t-il 50 avions qui ne nécessitent pas le service spécial n°2 mais qui nécessitent le service spécial n°3 ?

**Réponse 193**

Comme indiqué dans l'EDT, service n°2 - 1 000 passagers par an à bord de 50 avions. Le type d'avion utilisé pour le transport des passagers militaires peut être un avion militaire ou un avion civil sous contrat.  
Service n° 3 - 100 vols par an, dont 50 internationaux.

**Question 194**

Au point 3.3.8.1.6, l'EDT donne instruction au contractant de fournir le service spécial n° 4 - remorquage et stationnement de l'avion dans un hangar approprié pour une durée indéterminée. Les 30 avions arrivent-ils et partent-ils généralement seuls ? Ces avions auront-ils besoin d'autres services spéciaux ?

**Réponse 194**

Les 30 par an sont estimés comme des événements uniques et que tous les avions pourraient avoir besoin de tous les autres services spéciaux.

**Question 195**

Au point 3.3.8.1.7, l'EDT enjoint au contractant de fournir le service spécial n° 5 - chargement et déchargement de 300 avions avec du fret ou éventuellement avec du fret et des passagers, mais le fret étant traité comme une fonction distincte. Certains des 300 avions nécessitent-ils plus d'un service, comme le service spécial n°2 ? Ces 300 avions s'ajoutent-ils aux avions mentionnés dans les quatre sections précédentes de l'EDT ?

**Réponse 195**

La totalité de la quantité estimée de 300 par an pourrait nécessiter n'importe lequel des autres services spéciaux. Cette quantité

estimée de 300 par an pourrait s'ajouter aux autres quantités estimées d'avions identifiées dans les services spéciaux n° 1, 2, 3 et 4.

**Question 196**

En ce qui concerne les tableaux 3.3-3 et 3.3-4, quelle est la signification du symbole # ? Et surtout, existe-t-il des données plus récentes datant de 2018 ou même de 2019 qui permettraient d'établir une tendance plus valable pour les avions de passage ?

Le Canada peut-il fournir des données plus récentes de 2018 ou 2019 qui aideraient à établir une tendance plus valable pour les avions de passage ?

**Réponse 196**

Cette question est en cours de révision. Le Canada publiera la réponse dans une prochaine modification.

**Question 197**

Au point 3.3.8.2.1, l'EDT dirige le contractant à fournir des services et des fonctions d'aérogare pour 12 vols par an. Ces vols sont-ils des vols intérieurs, des vols militaires canadiens ou des vols gouvernementaux ? Les services à fournir sont-ils différents de ceux prévus au point 3.3.8.2.2 ? Ces 12 vols nécessitent-ils l'un des services précédents tels que le service spécial n° 3 ? Veuillez confirmer si ces vols sont inclus dans les numéros des postes précédents de l'EDT ?

**Réponse 197**

Ces vols peuvent être des vols militaires canadiens, gouvernementaux ou alliés. Ces vols pourraient nécessiter les services spéciaux n° 3 du point 3.3.8.1.5 et seraient inclus dans les postes prioritaires.

**Question 198**

Au point 3.3.8.2.2, l'EDT enjoint au contractant de fournir des services d'aérogare pour 50 vols internationaux par an. Les services aux passagers (ASFC) doivent-ils être traités différemment de ceux détaillés au point 3.3.8.1.5 de l'EDT ? Les services d'aérogare décrits ici peuvent-ils être fournis de la même manière et dans la même zone que ceux fournis dans le cadre des services passagers antérieurs ?

**Réponse 198**

Oui, ils peuvent être traités de la même manière.

**Question 199**

Les points 3.3.8.3.1 à 3.3.8.3.4 de l'EDT précisent les responsabilités du contractant pour la gestion de cinq vols par an avec cinq expéditions et un total de dix palettes de fret. Cette section charge également le contractant de stocker et de livrer le contenu. Le contractant peut-il comprendre que toutes les expéditions sont des expéditions intérieures ? L'entrepreneur peut-il également comprendre que l'entreposage du MDN sera fourni selon les besoins ?

**Réponse 199**

Les envois ne sont pas uniquement nationaux et peuvent inclure des envois internationaux. Il est à noter que l'EDT indique clairement que la reconstruction des palettes sera effectuée sous la direction du pays visiteur ou du personnel qualifié de la FAC. L'entreposage du MDN sera fourni au besoin.

**Question 200**

Dans les paragraphes 3.3.11.1 et 3.3.11.2, l'énoncé des travaux enjoint à l'entrepreneur de fournir au MDN des données sur les services fournis et de tenir des dossiers pour chaque vol. Dans les deux sections, la quantité estimée est de 350 par an, mais dans la section 3.3.8.1.2, l'EDT fixe une quantité de 500 vols par an. Veuillez préciser le nombre de vols qui doivent être enregistrés ? Quelle est la moyenne sur trois ans des vols qui ont été assurés avec ces services de transit et de fret à la 5e escadre ?

**Réponse 200**

Les points 3.3.11.1 et 3.3.11.2 de l'EDT seront modifiés de manière à ce que le nombre de vols par an soit estimé à 500.

**Question 201**

Le point 3.4.8.1.1 de l'EDT prévoit que le contractant est chargé de l'entretien, de la réparation de tous les articles de l'EFG et du remplacement de tous les articles d'une valeur inférieure à 5 000 dollars. Le tableau EFG, 3.4-2, n'attribue pas de valeurs pour le MFG. Quels articles, le cas échéant, auraient une valeur de remplacement égale ou inférieure à l'objectif de 5 000 \$ ?

**Réponse 201**

5 Wing is confirming the availability and accuracy of the \_S SLoc Materiel In Use Lists for the related Customer Accounts and Individual Accounts, which detail the CGCS catalogued dollar value of the items. Confirmation is expected by 13 May 20.

**Question 202**

L'énoncé des travaux demande au contractant de réaliser le plan de maintenance approuvé par l'OD (voir 3.4.8.1.2) tout en consultant les recommandations de maintenance de l'ATESS. Existe-t-il des directives plus récentes de l'ESTTMA ou les recommandations de l'ESTTMA datent-elles de 1995 ? Sont-elles toujours pertinentes ou valides ? Les éléments de l'EFG figurant dans le tableau 3.4-2 subsisteront-ils pendant la durée de ce contrat ?

**Réponse 202**

Les directives de l'ESTTMA sont toujours pertinentes et valables. Des mises à jour de ces directives sont fournies lors de l'installation de nouveaux équipements. Quant aux éléments de l'MFG figurant dans le tableau 3.4-2, ils sont révisés chaque année et sont modifiés à mesure que l'équipement est mis à jour ou que de nouveaux équipements sont installés/ajoutés ou mis hors service/retirés.

**Question 203**

L'EDT demande au contractant d'"assister" ou d'"exécuter" un total de 40 MIDC chaque année, sous la coordination de l'ESTTMA Trenton. Ces IDAC sont présents potentiellement plus de 90 % de chaque année.

l'ESTTMA a-t-il établi un calendrier pour ces IDAC? Ont-ils tendance à se dérouler pendant les mois d'été ? l'ESTTMA ou son personnel sous contrat aideront-ils le contractant pour l'un des quelque 40 IDAC?

**Réponse 203**

Les 40 agents du MIDADE (qui exécutent [X15] ou assistent [X25]) sont parfois programmés et parfois non. Les occurrences d'assistance du MICC sont principalement utilisées lorsqu'une nouvelle pièce d'équipement électronique est introduite (peut être un remplacement) et qu'une modification de l'une de ces pièces d'équipement est nécessaire et doit être effectuée par l' ESTTMA ou d'autres agences LCMM (fabricant d'équipement) travaillant au nom du MDN. En ce qui concerne l'exécution d'un IMAC, l' ESTTMA ou d'autres agences LCMM travaillant au nom du MDN peuvent demander à l'entrepreneur d'effectuer le travail si le niveau d'effort et de complexité n'est pas au-delà de la capacité de l'entrepreneur DMPS local. Ce dernier peut être programmé ou non. Enfin, les gros travaux d'équipement comme un radar sont normalement effectués pendant les mois d'été, mais peuvent également être effectués à tout moment de l'année.

**Question 204**

Au point 3.4.8.1.6, l'énoncé des travaux ordonne à l'entrepreneur d'"aider" les spécialistes du MDN ou du fabricant à "effectuer des activités de maintenance de troisième ligne". Pour éviter toute interruption de nos activités normales de service et de maintenance, l'entrepreneur recevra-t-il un calendrier annuel ou au moins trimestriel pour ces activités de maintenance ?

**Réponse 204**

Le contractant sera informé du moment où ces activités de maintenance seront nécessaires ou recevra le calendrier approprié lorsque ces activités seront programmées.

**Question 205**

Dans les points 3.4.8.2.2 et 3.4.8.2.3, l'EDT enjoint au contractant de réparer les équipements de priorité 1 et de priorité 2. 105 Les appels de priorité 1 sont traités dans les 30 minutes et les réparations sont effectuées dans les 8 heures, sauf accord contraire de l'OD. Les réparations de priorité 2 sont effectuées avant la fin du jour ouvrable suivant ou comme convenu par l'OD. Compte tenu de la diversité des "jours ouvrables" figurant dans l'EDT, quelle définition du jour ouvrable le contractant doit-il utiliser pour satisfaire aux conditions de cette EDT ?

**Réponse 205**

Termium Plus ([https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2alpha/alpha-eng.html?lang=eng&i=1&srchtxt=working+day&index=alt&codom2nd\\_wet=1#resultrecs](https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2alpha/alpha-eng.html?lang=eng&i=1&srchtxt=working+day&index=alt&codom2nd_wet=1#resultrecs)) donne la définition suivante de "jour ouvrable" ou "jour de travail" : "Un jour où le travail est normalement effectué par opposition aux dimanches et jours fériés".

**Question 206**

Au point 3.4.8.2.4, l'EDT demande au contractant d'effectuer les réparations de l'équipement de priorité 3 dans un délai de "3 jours ouvrables". Quelle définition du jour ouvrable le contractant doit-il utiliser pour satisfaire aux conditions de cet EDT ?

**Réponse 206**

Termium Plus ([https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2alpha/alpha-eng.html?lang=eng&i=1&srchtxt=working+day&index=alt&codom2nd\\_wet=1#resultrecs](https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2alpha/alpha-eng.html?lang=eng&i=1&srchtxt=working+day&index=alt&codom2nd_wet=1#resultrecs)) donne la définition suivante de "jour ouvrable" ou "jour de travail" : "Un jour où le travail est normalement effectué par opposition aux dimanches et jours fériés".

**Question 207**

Notre PME nous a fait remarquer que NAV Canada a restructuré le document MANOPS. Le nouveau document a été divisé en deux sections complètes et séparées, VFR et IFR, et a été rebaptisé "Manuel des services de la circulation aérienne" (MSCA). Le Canada mettra-t-il à jour les références pour refléter ce manuel remplacé ?

**Réponse 207**

Oui.

**Question 208**

Veillez fournir un tableau contenant le type et la quantité d'armes sous la gestion et le contrôle du contractant.

**Réponse 208**

Armes légères de la FAC . Toute information supplémentaire, précisant les quantités d'armes légères, est classifiée et ne sera pas divulguée publiquement, sauf au contractant adjudicataire.

**Question 209**

Au point 3.2.8.1.5 de l'EDT, il est stipulé que "le contrôle aérien doit être assuré le dimanche et en dehors des 16/6 heures d'opération pour permettre les opérations aériennes. Fournir tous les services associés nécessaires pour assurer la tâche en accord avec les Règles et règlements des opérations à l'escadre".

Comme la tour est ouverte 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour le service VFR, ce service ATC jusqu'à "5 fois par an", nous supposerions qu'il s'agit de services IFR. Le Canada peut-il confirmer que cette hypothèse est correcte ?

**Réponse 209**

Cette hypothèse est correcte, tout service en dehors du 16/6 sera pour les services IFR.

**Question 210**

En examinant la liste des GFE/GFM et des actifs, il n'est pas fait mention d'un écran Stevenson avec thermomètres. Nous ne voyons pas les écrans listés, mais il y a un Dewcel listé, et celui-ci est généralement logé dans un écran Stevenson. Le Canada peut-il confirmer que l'écran Stevenson sera fourni ?

**Réponse 210**

Confirmé. L'Abri Stevenson sera fourni.

**Question 211**

L'article 4.3.13.2 de l'EDT vise à fournir des services de lutte contre les nuisibles - l'application de pesticides et les outils de surveillance des rongeurs tels que les postes d'appât extérieurs, les postes d'appât intérieurs ou les pièges mécaniques intérieurs pour rongeurs sont-ils autorisés lors de la prestation de ce service ?

**Réponse 211**

L'entrepreneur doit respecter les réglementations provinciales et/ou fédérales en matière de lutte contre les nuisibles.

**Question 212**

Selon l'article 2.6.4.5 de l'EDT, la carte SNGC est une référence obligatoire. Il n'est pas indiqué au point 2.6.4 "Références" que le plan SNGC est un document de référence obligatoire. Le gouvernement peut-il confirmer si le plan SNGC publié est un document de référence obligatoire ?

**Réponse 212**

L'article 2.6.4.5 de l'EDT stipule "Carte de contrôle de la neige et de la glace (SNGC) de la 5e Escadre (M)". Le (M) indique que la carte SNGC délivrée est un document de référence obligatoire.

**Question 213**

L'article 2.6.11.3 de l'EDT (Préparer et soumettre la carte SNGC annuelle) stipule que la carte SNGC initiale doit être basée sur le document de référence (plan SNGC original) fourni. Le Canada s'attend-il à ce que le soumissionnaire produise une nouvelle carte SNGC dans le cadre de son offre, ou doit-il utiliser la carte SNGC actuelle (publiée comme référence obligatoire au titre de l'article 2.6.4.5) pour la première année ?

- a. Dans le premier cas, faut-il supposer que tous les aspects de la carte peuvent être modifiés par le soumissionnaire (y compris les niveaux de priorité) pour autant qu'ils soient conformes aux autres références obligatoires (à l'exclusion de la carte SNGC) ?
- b. Si la seconde hypothèse est vraie, faut-il s'attendre à ce que le soumissionnaire produise un plan SNGC basé sur la carte SNGC actuelle inchangée, y compris les niveaux de priorité ?

**Réponse 213**

Le soumissionnaire n'est pas tenu de présenter une nouvelle carte SNGC dans le cadre de son offre. L'article 2.6.11.3 de l'EDT,

Informations connexes, stipule que "La carte SNGC sera établie par le contractant et approuvée par l'OD. La carte initiale doit être basée sur le document de référence (plan SNGC original) fourni. Les cartes suivantes seront basées sur la carte de l'année précédente, telle qu'elle a été améliorée et discutée avec l'OD et le comité exécutif du SNGC lors des réunions d'avant-saison et d'après-saison du SNGC ". Par conséquent, le soumissionnaire peut utiliser, à sa discrétion, et avec l'approbation de l'OD, la carte SNGC actuelle (publiée comme référence obligatoire sous 2.6.4.5) pour la première année.

#### **Question 214**

En référence aux critères d'évaluation de l'annexe J, il indique "une explication de la manière dont le plan abordera chaque élément de la section des exigences figurant dans l'annexe pertinente du cahier des charges". Compte tenu des contraintes de page et de points, le Canada pourrait-il préciser si "chaque élément" est censé faire référence à tout ce qui se trouve aux titres de 3e, 4e, 5e et, dans certains cas, 6e niveaux utilisés dans la section des exigences pour chaque annexe de sous-niveau ?

Par exemple, à un moment donné dans l'annexe 4.3, le titre de 3e niveau commence à 4.3.13 et se poursuit par 10 éléments jusqu'à 4.3.13.2.1.4. Veuillez indiquer l'approche privilégiée par le Canada pour les soumissionnaires qui répondent à "chaque élément" ?

#### **Réponse 214**

Pour l'annexe A4, l'élément est défini par la numérotation de troisième niveau, ex. 4.3.13. La numérotation de quatrième niveau sont les sous-éléments que les soumissionnaires doivent prendre en compte dans leur réponse pour assurer une compréhension complète de l'élément de troisième niveau.

#### **Question 215**

En ce qui concerne l'EDT dans son intégralité, le Canada peut-il fournir la copie Word de l'EDT et la feuille de calcul Excel de toutes les exigences identifiées dans les annexes A1, A2, A3 et A4 ?

Dans l'amendement n° 005 (publié le 21 avril), cette question est identifiée dans la question 78, mais la réponse fournie n'est pas liée à la question.

#### **Réponse 215**

L'EDT ne sera fourni qu'au format Adobe reader (extension .pdf). Le fournisseur peut reformater les informations dans le format de son choix pour faciliter la gestion des données spécifiques et nécessaires.

#### **Question 216**

En référence à l'annexe J, points 2.1a.1 à 2.1a.16 des critères cotés. Le Canada pourrait-il justifier l'attribution d'un maximum de points dans le schéma d'évaluation à "l'exigence (ou les exigences) dont la taille, la portée, le rôle, la valeur et la complexité sont

plus importants que l'exigence du chapitre de l'ÉDT" ?

C'est la seule section de la DDP qui exige que le soumissionnaire démontre sa capacité à dépasser les exigences énoncées dans la DDP et l'ÉDT. Elle ne semble pas correspondre aux attentes en matière de performance énoncées dans le reste du document. Par conséquent, il impose au soumissionnaire potentiel une charge inutile pour obtenir les 345 points supplémentaires attribués à ce dépassement sans tenir compte du niveau de performance.

### **Réponse 216**

Répétition de Q151. Cette section évalue l'expérience passée des soumissionnaires lorsque la démonstration d'une expérience complexe est un critère de mesure valable. Le Canada ne modifiera pas l'attribution des points.

### **Question 217**

En référence à l'annexe G (p. 93) et à l'annexe J (p. 107), le Canada peut-il concilier la différence des exigences énoncées en matière de génie civil ? Avec la suppression de "et réalisations" dans la formulation de l'annexe J, les critères obligatoires sont clairs : le directeur du génie doit être titulaire d'un diplôme et d'une accréditation en génie civil. La formulation de l'annexe G est moins restrictive, car le directeur doit avoir des réalisations en génie civil, mais pas nécessairement un diplôme ou une accréditation en génie civil.

À la page 93 de l'annexe G - Exigences en matière de ressources lors de l'attribution du contrat, il est indiqué que le gestionnaire en génie "doit posséder un diplôme en génie fondé sur un programme d'études d'une université, d'un collège ou d'un établissement équivalent accrédité avec la désignation/accréditation professionnelle en génie, et des réalisations en génie civil. ”

Toutefois, à la page 107 de l'annexe J - Évaluation technique - Critères obligatoires, il est indiqué que le directeur de l'ingénierie "doit posséder : un diplôme en ingénierie basé sur un programme d'études d'une université, d'un collège ou d'un établissement équivalent accrédité avec un titre/une accréditation d'ingénieur professionnel, en génie civil ;".

### **Réponse 217**

La déclaration de l'annexe J doit être modifiée pour refléter l'annexe G, comme détaillé ci-dessous.

Annexe G - Le directeur de l'ingénierie doit être titulaire d'un diplôme en ingénierie basé sur un programme d'études d'une université, d'un collège ou d'un établissement équivalent accrédité avec le titre/accréditation d'ingénieur professionnel, et des réalisations en génie civil. Un minimum de 5 ans d'expérience dans la prestation de services d'ingénierie et de gestion de la maintenance à titre d'ingénieur/gestionnaire principal dans le cadre d'un projet ou d'opérations de taille, de portée et de complexité similaires, et au moins 10 ans d'expérience professionnelle globale.

Annexe J – Critères Techniques Obligatoires 1b\_3. Le directeur de l'ingénierie doit avoir :

- un diplôme en ingénierie basé sur un programme d'études d'une université, d'un collège ou d'un établissement équivalent accrédité avec le titre/agrément d'ingénieur professionnel, et des réalisations en génie civil ;
- un minimum de 5 ans d'expérience dans la prestation de services d'ingénierie et de gestion de la maintenance à titre d'ingénieur/gestionnaire principal dans un projet ou des opérations de taille, de portée et de complexité similaires ; et
- au moins 10 ans d'expérience professionnelle globale.

### **Question 218**

En ce qui concerne la question et réponse n° 55 de l'amendement n° 005, le Canada peut-il préciser quelle différenciation est attendue entre les soumissionnaires en ce qui concerne l'annexe 3.6 - Services de sécurité, en termes de respect écrit des critères obligatoires et cotés existants ? Le Canada envisagera-t-il de supprimer les exigences de rédaction technique pour cette annexe ?

### **Réponse 218**

Oui. Conformément à la question 234, pour le point 2.2c (Plan de dotation) de l'évaluation technique cotée, ce critère ne nécessite plus la portion du plan de dotation des services de sécurité. Le Canada n'évaluera pas cette partie du plan de dotation, mais il évaluera toujours le plan de dotation de l'annexe 2 pour déterminer le soumissionnaire retenu. Cela sera reflété dans le présent amendement 006. Tous les autres critères d'expérience des services de sécurité resteront inchangés dans les critères d'évaluation. Afin de garantir un traitement équitable de tous les soumissionnaires, le soumissionnaire retenu qui est recommandé pour l'attribution du contrat devra toujours fournir un plan de dotation pour le service de sécurité avant l'attribution du contrat. Le fait de ne pas fournir ce plan peut disqualifier le soumissionnaire de tout examen ultérieur.

### **Question 219**

Plusieurs des lignes de service de l'ensemble des travaux ont un besoin important de dépenses d'équipement qui, en partie à cause de l'héritage d'une initiative visant à transférer la propriété des biens d'équipement du gouvernement à un entrepreneur privé, favorise fortement le titulaire en ce qui concerne la tarification. Ce problème est exacerbé dans le contexte de la crise COVID-19, les sous-traitants potentiels se trouvant mis au défi de trouver un financement adéquat pour l'investissement requis. En outre, étant donné l'importance des coûts de mise en œuvre des capitaux requis, nous pensons que l'inclusion de ces coûts dans le prix global faussera considérablement l'évaluation du coût de la fourniture des services requis pour le client.

Nous suggérons qu'il serait utile de séparer les dépenses d'investissement pour l'équipement dans le modèle de soumission des coûts afin de faciliter une évaluation juste et précise du coût des services. Ce scénario permettrait au client d'appliquer diverses options à cet aspect clé du prix du contrat, telles que

- Établir un budget d'investissement standard pour tous les contractants et/ou faire en sorte que les coûts d'investissement de

démarrage soient facturés sur la base des coûts réels encourus. Dans ce scénario, même s'il n'y a pas de transition vers un nouveau contractant, un budget existera pour le renouvellement du parc d'équipement pendant la durée du contrat.

- Les coûts d'investissement pourraient être traités comme un fonds d'investissement pour le démarrage, tout excédent de ce fonds (par exemple, en cas de vente d'équipement existant par le contractant sortant au contractant entrant) étant crédité au client.

Dans les deux cas de figure, les besoins en équipement sont traités de manière neutre pour tous les contractants et permettent d'évaluer le coût réel de la fourniture des services requis de manière indépendante et avec une bien meilleure clarté.

### **Réponse 219**

La suggestion du vendeur n'est pas réalisable dans le cadre des modèles de financement actuels des crédits 1 et 5 et de la [Loi sur la gestion des finances publiques](#). Le financement de la régénération des immobilisations gérées centralement et appartenant au gouvernement du Canada est géré par le gestionnaire du programme d'équipement (GPE) ou du projet/programme respectif. Conformément à la loi sur la gestion des finances publiques, les fournisseurs ne peuvent être payés que pour la fourniture de biens et de services, tels qu'ils sont livrés et convenus par contrat. Les recettes provenant de l'aliénation des immobilisations gérées centralement et appartenant au gouvernement du Canada sont toujours versées au Receveur général du Canada, et non à l'utilisateur de base ou d'unité des immobilisations. La façon dont l'entrepreneur choisit de régénérer ses immobilisations financées, comme les véhicules et l'équipement spécialisé, est à sa discrétion.

### **Question 220**

La convention collective de l'Union (CBA) actuelle stipule que l'employé doit être payé 2 200 \$ si une autre langue est requise. Il est demandé au Canada de préciser si certains postes exigent une deuxième langue.

### **Réponse 220**

Tout le travail est effectué en anglais. Aucun poste n'exige une connaissance obligatoire du français. La langue internationale de l'aviation civile est l'anglais. Aucune autre langue n'est exigée.

### **Question 221**

En référence à la partie 7 - Clauses du contrat subséquent, à la clause 7.15, Exigences en matière d'assurance, page 38 et à l'annexe F, Exigences en matière d'assurance, les taux fixés précédemment peuvent être révisés, après le premier anniversaire du présent accord, si le contractant le demande, pour refléter la modification des coûts de l'assurance, si le coût varie de 10 % ou plus à partir de la date d'entrée en vigueur ou après la date de toute révision, à condition qu'il n'y ait une révision que dans le cas où la variation de ces coûts est une augmentation ou une diminution des primes .

Il est demandé au Canada d'inclure cette clause dans le paragraphe 3 de l'article 7.15 du contrat qui en résulte.

**Réponse 221**

Les clauses de l'appel d'offres associé à l'assurance ne seront pas modifiées pour intégrer cette demande.

**Question 222**

Le plan SCNG existant mentionne des zones à nettoyer et à entretenir, mais certains éléments figurant dans les listes de priorités sont maintenant déclassés / démolis. Peut-on obtenir une liste actualisée des bâtiments / infrastructures encore en activité ?

**Réponse 222**

Le rapport sur les besoins en actifs de la VFA - Det GB fournit ces informations.

**Question 223**

La carte du plan SCNG ne montre pas où se trouvent les décharges de neige. Nous prévoyons que le déneigement sera nécessaire. Pouvez-vous indiquer où se trouvent les décharges à neige ?

**Réponse 223**

Les décharges de neige sont coordonnées avec le commandant de l'OSS et du MSS et officialisées lors de la réunion pré-SCNG (organisée à l'automne). Il est évident que les décharges de neige tiendront compte de la direction du vent, seront situées dans des zones ayant une capacité de stockage suffisante, et avec un drainage adéquat pour éviter l'inondation des terres adjacentes.

**Question 224**

Le matériel d'arrêt d'urgence nécessite une attention supplémentaire et les opérateurs du SCNG devront être formés pour l'entretenir pendant l'hiver. Qui assurera cette formation ?

**Réponse 224**

Les exigences en matière de formation sur l'équipement d'arrestation sont et seront coordonnées avec le gestionnaire du cycle de vie de la 1 DAC à Winnipeg, selon les besoins.

Le service d'incendie de la 5e Escadre effectuera des opérations limitées de SAA. Ces opérations consisteront en ce qui suit :

**Engagements de câbles :** Répondre à tous les engagements par câble, y compris les urgences et les pratiques. Après un engagement, les pompiers doivent récupérer et réinitialiser le câble. Ensuite, les pompiers doivent informer la tour de contrôle que le câble est en haut ou le câble est en bas, mais ne doivent pas déclarer que le SAA est utilisable. Seul le chef d'équipage de le SAA ou le chef d'équipage du D/ SAA doit déclarer le SAA en état de service après tout engagement de l'aéronef.

**Opérations de câbles contrôlées :** Les pompiers doivent effectuer des opérations au câble contrôlées avec/sans la supervision du chef d'équipage de le AAS ou du chef d'équipage du D/ SAA. Les opérations de câblage contrôlées consistent à monter et

descendre des câbles, à les retendre et à les sortir de la piste pour les déneiger en vue des opérations ou de l'entraînement. Si les opérations de câblage contrôlées par le SAA ont lieu pendant les heures de travail, des techniciens qualifiés de le SAA installent le câble et remettent le système en état de fonctionnement. En dehors des heures de travail, des pompiers qualifiés installent le câble et remettent le système en état de fonctionnement si aucun problème ne survient.

Inspections visuelles quotidiennes : Les pompiers qui ont reçu une formation AAS appropriée (comme indiqué ci-dessous) par le chef d'équipe AAS / le chef d'équipe D/AAS doivent effectuer des inspections visuelles quotidiennes en dehors des heures de travail, conformément aux fiches de contrôle quotidiennes désignées. Les pompiers enregistreront et valideront leurs contrôles en inscrivant "Contrôles quotidiens effectués selon la liste de contrôle" et en signant dans les registres de le SAA. Toutes les fiches de contrôle seront conservées pendant au moins un an. Les pompiers ne seront autorisés à appeler que si l'état de service est maintenu ou non, mais ils ne pourront en aucun cas déclarer le SAA en état de service après tout engagement de l'aéronef ou si des anomalies sont constatées lors de l'inspection visuelle.

Si des problèmes sont apparus au cours de l'exploitation du câble contrôlé ou de l'entraînement, les pompiers informeront la tour que l'état de service de le SAA n'est plus valable et le technicien qualifié de le SAA devra être appelé pour inspecter le système.

#### **Question 225**

Une formation radio pour les opérations du SCNG afin de communiquer avec toutes les parties se trouvant dans le périmètre de la clôture sera nécessaire. Qui assurera cette formation ?

#### **Réponse 225**

L'examen de conduite d'aérodrome avec ATC (la Tour) doit être administré par un examinateur RDDC agréé et doit confirmer que le candidat peut opérer en toute sécurité sur l'aérodrome du MDN. Le gestionnaire de la flotte de MSS du MDN est identifié comme l'examineur RDDC approuvé pour la 5e Escadre RDDC.

#### **Question 226**

Existe-t-il une spécification du sable pour le SCNG, c'est-à-dire une analyse par tamisage, etc. Le Canada fournira-t-il cette spécification ?

#### **Réponse 226**

Spécification du sable de l'aérodrome :

Granuleux 1/8 (3081)

1,25 x 2,5 mm

Description chimique

Calcaire broyé

Calcium (CA) min (%) : 36  
Magnésium (MG) max (5) : 1

Spécification du sable domestique : Néant

**Question 227**

Le Canada confirmera-t-il que la source de sable existante est toujours utilisable ou faudra-t-il établir une nouvelle source de sable ?

**Réponse 227**

L'officier de l'environnement de la 5e escadre (WEnvO) confirme que la source de sable existante est toujours valable et utilisable.

**Question 228**

Le Canada autorisera-t-il l'extension des limites actuelles de la zone de source de sable ? Si oui, de quelle superficie pouvons-nous l'étendre ?

**Réponse 228**

La source de sable existante et les limites sont approuvées par le MDN. Les besoins d'un entrepreneur seront approuvés par l'escadron de soutien de la mission par l'intermédiaire de l'officier de l'environnement de l'escadre.

**Question 229**

Le plan actuel de la SCNG prévoit l'utilisation de la mousse de sodium et de l'acétate de potassium comme matériaux de dégivrage. Aucune quantité n'a été estimée pour ce matériau dans l'EDT. Qui se procure ces matériaux de dégivrage ? Si l'entrepreneur est tenu de se procurer ces matériaux, le Canada fournira-t-il une quantité estimée ?

**Réponse 229**

Ces matériaux sont achetés par l'entrepreneur, mais sont payés par le Canada à titre de frais remboursables. En moyenne, le Canada dépense 150 000 dollars par an en produits chimiques pour les pistes, avec une répartition de 70 % d'acétate de potassium (en granulés) et 30 % de formiate de sodium.

**Question 230**

Où sont stockés les matériaux de dégivrage à la 5e escadre ?

**Réponse 230**

Le matériel de dégivrage est actuellement stocké dans les bâtiments 275 et 244.

### **Question 231**

En ce qui concerne l'annexe I - Évaluation financière, il y a deux préoccupations :

1. Double comptage du SCNG dans le relevé des prix. Observez que la valeur de 100 \$ a été comptée deux fois, une fois dans la cellule B11 et une autre fois dans la cellule B16
2. Services météorologiques pour l'aviation sans valeur. Notez que la cellule D13 est verrouillée sans formule dans le "Tableau 2 Opérations et maintenance".

Le Canada peut-il réviser l'annexe I et la redistribuer ?

### **Réponse : 231**

Oui. Veuillez trouver **l'annexe I révisée - Évaluation financière REV 3** dans la section annexe de la présente DDP affichée sur le site Achatsetventes.gc.ca.

### **Question 232**

En référence à l'annexe J, 2.10.b, les critères d'évaluation stipulent que "Le plan des avantages pour les autochtones doit inclure un énoncé clair du montant minimum des avantages pour les autochtones que le soumissionnaire propose de fournir, exprimé en dollars et en pourcentage de la valeur totale du contrat".

Cela contrevient aux instructions de préparation des soumissionnaires figurant dans la partie 3.1. Le Canada révisera-t-il la façon dont l'énoncé des avantages pour les Autochtones doit être exprimé ?

### **Réponse 232**

L'exigence relative à l'annexe J - Critères cotés, article 2.10c, sera modifiée afin de supprimer l'exigence «d'expression en dollars». Seul un pourcentage doit être indiqué pour cette exigence.

### **Question 233**

En ce qui concerne l'annexe M, paragraphe 3.1, il est fait référence à l'annexe F, section 7 (Définitions). Le Canada confirmera-t-il que l'annexe M, appendice 1 (6.0) - Définitions était la référence prévue ?

### **Réponse 233**

Confirmé.

### **Question 234**

Pour fournir une réponse complète au plan de dotation en personnel, il faudrait une ventilation détaillée des types de postes, du

nombre de membres du personnel, ainsi que de leur interaction en interne et avec les autres sections, des besoins de formation spécifiques, etc.

Sans la possibilité de communiquer avec les commissionnaires, comment le SPAC envisage-t-il d'évaluer cette partie de la réponse et la solution ?

Pouvez-vous donner des indications sur la manière dont les soumissionnaires doivent remplir le plan de dotation 2.2c pour la section 3.6 Services de sécurité, car cela nécessiterait la contribution des commissionnaires ?

Maintenant que les prix ont été uniformisés pour tous les soumissionnaires, en va-t-il de même pour la solution en matière de personnel, la prestation des services et les éléments du plan technique (rôles et responsabilités) ?

**Réponse 234**

Pour le point 2.2c (Plan de dotation) de l'évaluation technique cotée, ce critère ne nécessite plus la portion du plan de dotation des services de sécurité. Le Canada n'évaluera pas cette partie du plan de dotation, mais il évaluera toujours le plan de dotation de l'annexe 2 pour déterminer le soumissionnaire retenu. Cela sera reflété dans le présent amendement 006. Tous les autres critères d'expérience des services de sécurité resteront inchangés dans les critères d'évaluation. Afin de garantir un traitement équitable de tous les soumissionnaires, le soumissionnaire retenu qui est recommandé pour l'attribution du contrat devra toujours fournir un plan de dotation pour le service de sécurité avant l'attribution du contrat. Le fait de ne pas fournir ce plan peut disqualifier le soumissionnaire de tout examen ultérieur.

**Question 235**

Epost & Hard Copy- Avec la limitation de la manipulation des articles et le partage des articles avec COVID-19. Le CPFP envisage-t-il d'utiliser Survey Monkey Apply (smapply) pour la soumission des exigences techniques et de ne soumettre que la partie financière sur papier ? Plutôt que d'utiliser Epost. L'outil de soumission Survey Monkey Apply a été considéré comme efficace du point de vue des soumissionnaires et des autres offres.

**Réponse 235**

L'application Survey Monkey n'a pas été approuvée par SPAC sur la base des exigences de sécurité. Comme le Canada est encore en train d'évaluer la nécessité d'une copie papier, l'utilisation d'Epost est encore la seule option électronique approuvée pour le moment. Cela dit, il existe des options « en nuage » en cours d'évaluation, mais on ne sait pas si leur utilisation sera approuvée à temps pour la clôture de cette demande de proposition.

**Question 236**

La séquence des nombres pour 3.6.3 est désynchronisée. La section commence par 3.6.3.6 au lieu de 3.6.3.1.

**Réponse 236**

Oui. Correction faite dans cet modification 006.

**Question 237**

La demande de propositions indique que le VQI est de 15 %, mais la question n° 40 de l'amendement 005 précise que le VQI est de 10 %. Le Canada peut-il confirmer quel pourcentage de VQI est correct ?

**Réponse 237**

Le % utilisé pour VQE (et non VIQ ) au paragraphe 11.0 Variation de la quantité estimée devrait être de 15 % selon le document de la DDP. Ceci remplace la réponse # 40 de l'amendement 005.

**Question 238**

En ce qui concerne la gestion et le contrôle des armes - réquisitionner, recevoir, délivrer, sécuriser, inventorier, stocker, donner accès à, expédier et déplacer tous les types d'armes. Le Canada peut-il confirmer la quantité et le type d'armes à gérer ?

**Réponse 238**

Armes légères de la FAC(AL). Toute information supplémentaire, précisant les quantités d'AL, est classifiée et ne sera pas divulguée publiquement, sauf au contractant adjudicataire.

**Question 239**

L'IFG n'inclut pas le stockage pour les cargaisons réfrigérées. Le Canada peut-il confirmer quel bâtiment contient le stockage avec capacité de réfrigération ?

**Réponse 239**

Le bâtiment 560 est équipé de sept systèmes de réfrigération (réfrigérateurs de type "walk-in") :

- Salle de réfrigération 105 (7,8 mètres carrés)
- Chambre frigorifique 109 (7,8 mètres carrés)
- Chambre frigorifique 110 (5,4 mètres carrés)
- Salle de réfrigération 111 A (4,6 mètres carrés)
- Réfrigérateur salle 111 B (4,4 mètres carrés)
- Réfrigérateur salle 112 (20,4 mètres carrés)
- Réfrigérateur salle 138 (12,4 mètres carrés)
- Chambre de congélation 117 (18,5 mètres carrés)
- Chambre de congélation 137 (6,8 mètres carrés)

**Question 240**

Le Canada peut-il justifier la différence entre l'annexe 2 et les autres annexes en ce qui concerne l'utilisation des services supplémentaires par rapport aux autorisations de tâches, comme indiqué dans la structure de l'EDT (A.1.1.10) ?

**Réponse 240**

Les termes "services supplémentaires" et "autorisation de tâches" sont interchangeable. Services additionnels est un terme qui a été couramment utilisé par les OpsImm (N) alors que les AT sont utilisées dans toutes les autres sections de l'EDT ; dans les deux cas, le formulaire de l'annexe H - Autorisation de tâches sera utilisé pour autoriser tout travail supplémentaire.

**Question 241**

Le Canada peut-il confirmer que le "Fire Bottle" est bien un extincteur à rampe ?

**Réponse 241**

Confirmé. "Fire Bottle" est la même chose qu'un extincteur à rampe.

**Question 242**

Le Canada peut-il fournir une copie du registre des rapports de déversement de sites ?

**Réponse 242**

Les fournisseurs recevront une copie du document 1262-2 (A4 AE Hazmat), 1 Canadian Air Division Uniform Spill Reporting Protocol, daté du 24 mai 2006, qui précise que tout déversement d'halocarbures, de POL et d'autres matières dangereuses, telles qu'elles sont énumérées dans le document, quelle que soit la taille ou la source, doit être signalé avec les détails indiqués à l'annexe II - Format de rapport de déversement - aux organismes du MDN. La 1re Division aérienne canadienne a informé les escadres que le DRMIS sera bientôt utilisé comme outil pour le registre central des déversements.

**Question 243**

Le Canada peut-il fournir une liste des conditions environnementales préexistantes pour la 5e escadre de Goose Bay ?

**Réponse 243**

Le projet d'assainissement de Goose Bay (GBRP) est en train de compiler la documentation relative à la fermeture environnementale. Le soumissionnaire retenu recevra toute la documentation de base.

**Question 244**

Le tableau IFG\_REV2 a une valeur de location. Le Canada peut-il confirmer si le montant indiqué pour chaque bâtiment est une valeur locative annuelle ? S'il ne s'agit pas d'une valeur locative annuelle, le Canada peut-il indiquer la durée de la valeur locative ?

**Réponse 244**

Oui, les montants sont des coûts annuels.

**Question 245**

Le Canada a indiqué que la valeur de location indiquée pour chacune des installations dans le tableau IFG\_REV2 est la juste valeur marchande. Si la valeur de location indiquée dans le tableau IFG\_REV2 est un coût de location annuel et n'inclut que les services publics, le Canada peut-il expliquer comment le coût de location a été calculé et sur quelle zone géographique la juste valeur marchande a été basée ?

**Réponse 245**

La JVM a été calculée à l'aide des données financières du MDN augmentées de l'indice des prix à la consommation.

**Question 246**

L'accord de licence a la clause 7.23.5 de la DDP indique que l'entrepreneur sera tenu de conclure un accord de licence avec le Canada pour les installations. Le Canada peut-il fournir un modèle d'accord de licence avec les conditions ?

**Réponse 246**

Tous les baux sont créés spécifiquement pour chaque exigence et sont examinés par les avocats du ministère de la justice. Il n'existe pas de modèles de baux.

**Question 247**

La clause 7.23.4.3 (je suspect qu'elle est mal numéroté) de la DDP stipule que les licences pour les installations supplémentaires sont des licences nettes absolues pour le propriétaire. Qs et As "rfp\_w6369-170006\_b\_amd\_003.pdf" #9 indique que seuls les services publics sont inclus dans le coût de location. Le Canada peut-il préciser que l'entrepreneur sera responsable de TOUS les frais d'entretien et autres coûts d'investissement, tels que le remplacement des fenêtres, du bardage, du toit ou d'autres travaux d'entretien structurel importants ?

**Réponse 247**

Les clauses **7.23.4.1**, **7.23.4.2** et **7.23.4.3** de la rubrique **7.23.5 "Contrat de licence"** du document d'appel d'offres Anglais seulement doivent en effet être intitulées respectivement **7.23.5.1**, **7.23.5.2** et **7.23.5.3**.

Le contractant sera responsable de la maintenance d'une installation louée conformément à l'EDT.

**Question 248**

Afin de sélectionner correctement les installations appropriées pour la main-d'œuvre, le Canada peut-il fournir des cartes de l'espace au sol pour toutes les installations énumérées dans le tableau IFG\_REV2 ?

**Réponse 248**

Les immeubles fournis par le gouvernement sont loués en tant que bâtiment et non en fonction de sa surface.

**Question 249**

Les entrepreneurs pourront-ils rénover les installations sélectionnées dans la liste Tableau IFG\_REV2 pour les rendre utilisables ?  
Dans l'affirmative, le coût des rénovations sera-t-il pris en charge par le Canada ou par l'entrepreneur ?

**Réponse 249**

Les contractants n'ont pas la permission de modifier les immeubles fournis par le gouvernement.

**Question 249a** (cette question a été étiquetée comme telle car il s'agissait d'un double numéro de question)

En examinant la liste des ÉFG/MFG et des actifs, nous avons constaté qu'il y a un nombre minimal d'éléments qui seraient liés à l'ATC et aux équipements/actifs. Le Canada peut-il fournir une liste des équipements qui seront fournis dans la tour de contrôle et dans le cadre de celle-ci ?

**Réponse 249a**

La 5e escadre confirme la disponibilité et l'exactitude des listes de matériel en service du site d'approvisionnement pour les comptes clients et les comptes individuels correspondants. La confirmation est attendue pour le 13 mai 20.  
Les systèmes seront définis dans le rapport de l'AFV et/ou le registre des immobilisations.

Tous les autres termes et conditions restent inchangés