



RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Voir dans le document/
See herein
NA
Québec
NA

LETTER OF INTEREST
LETTRE D'INTÉRÊT

Comments - Commentaires

Title - Sujet Centre d'essais pour véhicules autom	
Solicitation No. - N° de l'invitation T8127-200020/A	Date 2020-08-28
Client Reference No. - N° de référence du client T8127-200020	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$MTB-005-15830
File No. - N° de dossier MTB-0-43118 (005)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2020-10-09	
Time Zone Fuseau horaire Heure Avancée de l'Est HAE	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Chouinard, Judith	Buyer Id - Id de l'acheteur mtb005
Telephone No. - N° de téléphone (438) 989-6856 ()	FAX No. - N° de FAX (514) 496-3822
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Transports Canada 100 RUE DU LANDAIS BLAINVILLE Québec J7C5C9 Canada	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

Issuing Office - Bureau de distribution
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Place Bonaventure, portail Sud-Oue
800, rue de La Gauchetière Ouest
7e étage, suite 7300
Montréal
Québec
H5A 1L6

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



Item Article	Description	Dest. Code Dest.	Inv. Code Fact.	Qty Qté	U. of I. U. de D.	Unit Price/Prix unitaire FOB/FAM Destination	Plant/Usine	Delivery Req. Livraison Req.	Del. Offered Liv. offerte
1	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
2	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
3	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
4	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
5	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
6	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
7	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
8	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
9	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	
10	Demande de renseignements - CEVA	T8127	T8127	1	Lot	\$		Voir doc.	

TABLE DES MATIÈRES

1. Objet et nature de la DDR	2
2. Renseignements généraux	4
2A. Rôles actuels.....	5
2B. Structure actuelle de financement du contrat.....	6
3. Portée et limites potentielles du contrat	6
4. Calendrier.....	7
5. Remarques importantes à l'intention des répondants.....	7
6. Date de clôture de la DDR.....	8
Annexe A — Portée des travaux relatifs aux activités de TC	9
A. Considérations générales.....	9
B. Exécution des programmes d'essais de conformité de TC	9
C. Exécution des programmes d'essais de recherche de TC.....	11
D. Exploitation et gestion des installations.....	12
E. Mise en œuvre de projets d'immobilisations financés par TC	13
Annexe B — Portée des travaux de commercialisation	16
A. Responsabilités de l'entrepreneur.....	16
B. Opportunités	16
Annexe C — Questions pour l'industrie	17
A. Questions générales.....	17
B. Questions relatives aux services fournis à TC	17
C. Questions relatives à la commercialisation du CEVA	18
Annexe D — Description des installations et bâtiments.....	20
Glossaire.....	23

Demande de renseignements (DDR)

CENTRE D'ESSAIS POUR VÉHICULES AUTOMOBILES, BLAINVILLE, QUÉBEC

1. Objet et nature de la DDR

Cette demande de renseignements (DDR) est publiée par Travaux publics et services gouvernementaux du Canada (TPSGC) au nom de Transports Canada (TC) afin de recueillir des informations dans le cadre d'un futur processus d'approvisionnement pour la prestation de services d'experts en matière d'essais et pour l'exploitation et l'entretien du Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA) situé à Blainville, au Québec.

Les objectifs de la présente DDR sont les suivants :

- Jauger le niveau d'intérêt de l'industrie en vue d'un éventuel processus d'approvisionnement. Les données recueillies serviront à éclairer les décisions relatives aux considérations de principe du processus ; et
- Solliciter les premiers commentaires et réactions de l'industrie au moyen d'une liste de questions présentée à l'annexe C.

Au minimum, veuillez indiquer votre intérêt à soumissionner dans le cadre d'un futur processus d'approvisionnement en fournissant les informations demandées à la section A de l'annexe C. Vous êtes aussi convié à répondre aux questions des sections B et C de l'annexe C afin d'aider le Canada à affiner les dispositions d'un éventuel nouveau contrat.

Les activités envisagées dans le cadre d'un éventuel contrat sont décrites dans cette DDR et comportent deux sections : L'annexe A, consacrée aux activités à entreprendre pour le client principal (TC), et l'annexe B, consacrée aux activités liées à l'accroissement des activités de commercialisation visant à promouvoir et à élargir l'utilisation des services au CEVA.

La présente DDR n'est pas un appel d'offres ni une demande de propositions (DDP). Aucun accord ni contrat fondé sur cette DDR ne sera conclu. Cette DDR n'est pas un engagement de la part du gouvernement du Canada, et elle n'autorise aucunement les éventuels répondants à entreprendre des travaux dont le coût pourrait être réclaté au Canada. Cette DDR ne doit pas être considérée comme un engagement à publier une demande de propositions ni à attribuer un contrat pour les travaux décrits dans les présentes.

Même si les renseignements recueillis sont jugés de nature commerciale (dans ce cas, ils seront traités en conséquence par le Canada), le Canada peut utiliser l'information aux fins de rédaction des exigences de rendement provisoires (qui pourront être modifiées) et de planification budgétaire.

Les répondants sont encouragés à indiquer, dans les renseignements fournis au Canada, la présence de tout renseignement qu'ils considèrent comme exclusif, personnel ou appartenant à un tiers. Veuillez noter que le Canada pourrait être tenu par la loi (p. ex., en réponse à une demande formulée dans le cadre de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*) de divulguer

des renseignements exclusifs ou délicats sur le plan commercial concernant un répondant (pour en savoir davantage : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>).

Les répondants sont tenus d'indiquer si leur réponse, ou toute partie de celle-ci, est assujettie au *Règlement sur les marchandises contrôlées*.

La participation à cette DDR est encouragée, mais elle n'est pas obligatoire. La présente DDR ne servira pas à établir une liste de fournisseurs éventuels pour les travaux à venir. De plus, la participation à la présente DDR n'est ni une condition ni un préalable pour participer à toute demande de soumissions subséquente.

Les répondants ne recevront aucun remboursement pour les frais engagés pour répondre à cette DDR.

La date de clôture de la DDR publiée dans les présentes n'est pas la date limite pour donner son apport et présenter des commentaires. Les commentaires fournis après la date de clôture ne feront pas l'objet d'un accusé de réception.

2. Renseignements généraux

TC est un ministère fédéral canadien dont la mission est de promouvoir un système de transport sûr, sécurisé, efficace et respectueux de l’environnement dans tout le pays. TC assure la surveillance et le suivi du programme d’auto certification des constructeurs et importateurs de véhicules automobiles afin de veiller à ce que leurs produits soient conformes à la réglementation en vigueur (NSVAC). TC dirige également de nombreux programmes de recherche en soutien à l’élaboration de réglementations et de normes. Les essais connexes à ces activités se déroulent au CEVA.



Figure 1 — Emplacement du CEVA

Le CEVA est une installation de classe mondiale consacrée à la recherche et aux essais dans le domaine de l’automobile (voir Figure 1). Il est situé à Blainville, au Québec, à 40 km de l’aéroport de Montréal (YUL) et à 45 km du centre-ville de Montréal.

Le CEVA fut créé par TC en 1978, qui en dirigea les opérations jusqu’en 1996, après quoi son exploitation et sa gestion furent confiées à une organisation du secteur privé en vertu d’un contrat de type Installation gouvernementale exploitée par un entrepreneur (IGEE). Le CEVA de TC s’acquitte de son mandat par l’entremise du modèle de gouvernance IGEE par lequel une organisation du secteur privé (l’entrepreneur) est responsable de la gestion et de l’exploitation du site. Selon ce modèle, Transports Canada est propriétaire du site, ainsi que de toutes les installations et actifs. L’entrepreneur est responsable des opérations quotidiennes. À la suite d’une analyse récente, TC a déterminé que le modèle de gouvernance IGEE répond à ses besoins et sera également utilisé pour le prochain contrat.

Une piste d'essai à grande vitesse domine visuellement le CEVA. Autour de cet ovale à virages surélevés se trouve une piste à faible vitesse (à deux voies, avec revêtement à liants hydrocarbonés). Dans les limites des pistes se trouvent d'autres secteurs d'essai, notamment une aire d'essais dynamiques et une aire et une rampe d'essais de freinage. À l'extérieur de la piste à faible vitesse se trouve une piste hors route.



Figure 2 — Vue aérienne des pistes d'essai du CEVA

En plus de ses installations extérieures, le CEVA comprend plusieurs laboratoires consacrés aux technologies des VCA, aux essais quasi statiques, aux évaluations de la résistance aux chocs, à l'étalonnage des mannequins d'essai et aux évaluations des usagers de la route vulnérables, ainsi que deux chambres à atmosphère contrôlée.



Figure 3 — Vue aérienne des installations du CEVA

2A. Rôles actuels

L'entrepreneur assume les responsabilités suivantes :

- Fourniture de services d'essai fiables dans le cadre des programmes de conformité et de recherche de TC ;
- Exploitation et entretien du site ;
- Recommandations et/ou mise en œuvre de projets d'amélioration des immobilisations ; et
- Commercialisation du CEVA afin d'attirer des clients tiers et de générer des revenus pour compenser partiellement les coûts d'exploitation et d'entretien.

TC est le propriétaire des biens du CEVA et l'autorité technique pour le contrat. Le ministère :

- Établit ses programmes d'essais de conformité et de recherche, acquiert les échantillons d'essai et définit les exigences associées aux différents essais.
- Planifie et approuve la stratégie d'amélioration des immobilisations du CEVA.

TPSGC est l'autorité contractante chargée de garantir l'intégrité de l'accord contractuel et la conformité à ses exigences. TPSGC est également chargé de négocier les contrats et tout amendement connexe.

2B. Structure actuelle de financement du contrat

Le budget de fonctionnement annuel, généralement confirmé au début de chaque exercice financier (année financière), comprend les coûts liés à l'exploitation et l'entretien du Centre, aux services d'essai et à l'achat de matériel et d'équipement. La structure de financement du contrat comprend deux catégories principales :

- **Services d'essai** : des autorisations de tâches annuelles sont délivrées dans le cadre des travaux de conformité et de recherche. Chaque demande d'autorisation de tâches comprend un énoncé des travaux, qui indique le type et le nombre d'essais requis pour chaque programme d'essais de conformité et de recherche. Les essais individuels sont facturés au taux contractuel fixe dans le cadre des protocoles d'essai établis et au taux horaire de la main-d'œuvre dans le cas de tous les autres services d'essai. Le volume des travaux d'essais effectués pour TC fluctue en fonction du budget et des besoins du Ministère.
- **Exploitation et entretien** : TC verse à l'entrepreneur un montant annuel fixe pour l'exploitation et l'entretien du CEVA, couvrant notamment les services publics sur place, les assurances et les frais de sécurité. Cette somme comprend également les coûts de planification, de mise en œuvre et de gestion des projets d'immobilisations, ainsi que l'étalonnage annuel des instruments.

Pour les essais effectués au CEVA pour des clients tiers (c'est-à-dire des clients autres que TC), l'entrepreneur verse à TC un pourcentage négocié des recettes brutes pour compenser partiellement les coûts d'exploitation et d'entretien.

Actuellement, TC envisage un contrat de 5 ans pouvant être renouvelé par deux prolongations possibles de 5 ans. La valeur prévue pourrait être d'environ 7M \$ à 15M \$ par an. Cette information ne peut en aucun cas être considérée comme constituant un engagement de la part du Canada à l'égard de cette exigence.

3. Portée et limites potentielles du contrat

En général, les services attendus, dont tout futur entrepreneur serait responsable, comprennent :

- Fourniture de services d'essai fiables dans le cadre des programmes de conformité et de recherche de TC ;
- Exploitation et entretien du site ;
- Recommandations et/ou mise en œuvre de projets d'amélioration des immobilisations ; et
- Commercialisation du CEVA afin d'attirer des clients tiers et de générer des revenus dans le but de compenser partiellement les coûts d'exploitation et d'entretien.

Le contrat actuel est en vigueur depuis 2007 et prendra fin en octobre 2022. TC souhaite assortir le nouveau contrat de conditions assouplies et d'incitations qui permettront à tout futur entrepreneur de transformer le CEVA en un carrefour dynamique de recherche sur la sécurité des véhicules faisant le lien entre les chercheurs canadiens des milieux universitaires, industriels et gouvernementaux. TC souhaite

également stimuler le développement des compétences et de l'expertise canadiennes dans le domaine des essais et de la recherche dans les secteurs de l'automobile et connexes. Pour y parvenir, le CEVA pourrait évoluer vers un centre de recherche collaborative où les talents techniques et les activités d'essai et de recherche innovantes seraient particulièrement valorisés. TC déploie activement des efforts pour créer au sein du CEVA un environnement de collaboration susceptible de stimuler la croissance et de créer des emplois, et d'accroître ainsi la compétitivité du Canada dans le monde.

Alors que de nouvelles technologies de sécurité émergent, TC doit continuer à répondre aux besoins changeants et souvent complexes des Canadiens en matière de sécurité des véhicules. Dans cette optique, TC investit stratégiquement dans le CEVA et s'appuie fortement sur l'expertise hautement spécialisée de l'entrepreneur. Tout futur entrepreneur devra fournir une expertise spécialisée semblables.

4. Calendrier

Les réponses fournies devraient se fonder sur le calendrier suivant :

- Clôture de la DDR : 9 octobre 2020
- Publication de la DDP : Printemps 2021
- Attribution du contrat : Été 2022

Le calendrier ci-dessus est fourni à des fins de planification uniquement et peut être modifié ou annulé par le Canada à tout moment.

5. Remarques importantes à l'intention des répondants

Les répondants intéressés peuvent soumettre leurs réponses par courriel à l'autorité contractante de TPSGC identifiée ci-dessous :

Judith Chouinard
Chef d'équipe à l'approvisionnement
Travaux publics et services gouvernementaux
Téléphone : 438-989-6856
Courriel : judith.chouinard@tpsgc-pwgsc.gc.ca

Les coordonnées d'une personne-ressource du répondant doivent être fournies dans la trousse.

Le Canada se réserve le droit de demander des informations additionnelles pour des raisons de clarification lors de la révision des réponses reçues dans le cadre de cette DDR et/ou de prendre en compte des modifications ultérieures à la réponse des répondants.

La présente DDR peut faire l'objet de modifications. Le cas échéant, ces modifications seront publiées sur le Service électronique d'appels d'offres du gouvernement. Le Canada demande aux répondants de consulter le site Achatsetventes.gc.ca régulièrement pour vérifier les modifications apportées, le cas échéant.

6. Date de clôture de la DDR

Les réponses à la présente DDR doivent être soumises à l'autorité contractante de TPSGC identifiée ci-dessus au plus tard le 9 octobre 2020. Le Canada peut, à son gré, examiner et prendre en considération les réponses reçues après la date de clôture de la DDR.



Annexe A — Portée des travaux relatifs aux activités de TC

A. Considérations générales

Tout futur entrepreneur sera appelé à entreprendre les activités suivantes pour le compte de TC :

- Exécution des programmes d'essais de conformité (voir section B ci-dessous)
- Exécution des programmes d'essais de recherche (voir section C ci-dessous)
- Exploitation et gestion des installations (voir section D ci-dessous)
- Mise en œuvre de projets d'immobilisations financés par TC (voir section E ci-dessous)

À l'instar du contrat actuel, tout futur entrepreneur devra collaborer avec TC dans un cadre bilingue (français et anglais) et toute documentation pertinente devra être produite dans les deux langues. Le français est la langue officielle de la province de Québec. Les entreprises comptant 50 employés ou plus sont tenues d'employer le français comme langue de communication sur le lieu de travail.

Veuillez-vous référer à l'annexe C (section B) pour les questions relatives aux activités de TC, pour lesquelles nous sollicitons votre contribution.

B. Exécution des programmes d'essais de conformité de TC

B.1. Activités actuelles

Les programmes d'essais de conformité comportent une série d'essais sur les nouveaux véhicules et les sièges pour enfants afin d'en évaluer la conformité avec les NSVAC, telles qu'établies en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*. TC élabore les programmes d'essais de conformité au début de chaque exercice (année financière), acquiert les échantillons d'essai et désigne les essais nécessaires et calendriers connexes. La matrice d'essai englobe un éventail d'essais dynamiques, d'essais structurels, d'essais de composants et d'essais de résistance aux chocs. Il convient de noter que la portée du programme de conformité dépend des allocations budgétaires annuelles ainsi que de la disponibilité des échantillons d'essai, et que TC se charge de l'achat de tous les échantillons d'essai. Les échantillons de véhicules se composent généralement de voitures particulières, de camions légers et lourds et d'autobus.

Tout constat de non-conformité aux normes applicables est déterminé uniquement par TC, qui peut communiquer et assurer le suivi directement avec le constructeur ou l'importateur des véhicules concernés.

Responsabilités de l'entrepreneur

L'entrepreneur doit effectuer les essais conformément aux protocoles d'essai réglementaires tout en faisant preuve du plus haut degré de précision, de répétabilité et de sécurité. Chaque essai doit être réalisé selon le calendrier convenu, au cours du même exercice financier. Les données électroniques sont généralement mises à disposition dans les 24 heures suivant la fin des essais, et un rapport bilingue (anglais et français) est remis à TC dans les quatre semaines suivant la fin de chaque essai de

composant de véhicule. Le programme de conformité doit être achevé au cours du même exercice financier. Tout cas de non-conformité potentielle doit être immédiatement signalé à TC.

L'entrepreneur veille à l'étalonnage annuel de tous les équipements et instruments d'essai. L'entrepreneur veille à la protection de tous les équipements et instruments d'essai contre tout dommage et s'assure qu'ils restent en bon état de fonctionnement. À ce titre, l'entrepreneur effectue des inspections avant et après les essais, en plus de ses activités régulières d'entretien préventif et de dépannage, afin d'assurer des services ininterrompus et de prolonger la durée de vie utile des équipements et instruments d'essai. Les équipements et instruments d'essais nécessaires aux programmes de conformité doivent demeurer sur les lieux du CEVA.

Les documents et les données sont des éléments essentiels des programmes de conformité.

L'entrepreneur veille à l'acquisition appropriée des données conformément aux normes applicables, au contrôle de leur qualité, à leur stockage, à leur transfert en toute sécurité et à leur protection contre tout accès non autorisé.

Il est attendu que tout futur entrepreneur continue à offrir ces mêmes services.

B.2. Futures attentes envers l'entrepreneur

Les programmes de conformité sont appelés à continuer d'évoluer et de se diversifier. L'harmonisation des réglementations avec la NHTSA des É.-U. restera une priorité, bien que d'autres cadres réglementaires internationaux puissent également gagner en importance s'il peut être démontré qu'ils répondent aux besoins des Canadiens en matière de sécurité du transport routier.

Dans l'ensemble, il est attendu que tout futur entrepreneur dispose d'une expérience substantielle et éprouvée et d'un savoir-faire étendu dans la conduite de programmes d'essais de conformité en matière de sécurité des véhicules automobiles, dans la conception et la fabrication de montages d'essais adaptés et dans le développement d'outils permettant d'automatiser les méthodes d'essais de conformité.

Tout futur entrepreneur devra disposer d'une équipe expérimentée et compétente affectée en permanence au CEVA de manière à fournir à TC des services ininterrompus. Ces services pourraient inclure la conception et la mise en œuvre de nouveaux programmes d'essais réglementaires, la planification et la gestion des acquisitions de matériel afin d'en optimiser l'intégration avec les instruments et équipements d'essai déjà employés, ainsi que la conception et l'élaboration de nouvelles procédures de laboratoire dans un souci de précision, de répétabilité et de sécurité maximales.

C. Exécution des programmes d'essais de recherche de TC

C.1. Activités actuelles

Les programmes de recherche dirigés par TC s'inscrivent dans un cadre d'études planifiées englobant les questions découlant du plan réglementaire canadien, les données de terrain, la recherche interne, la participation à des groupes de travail internationaux et les communications avec l'industrie et d'autres groupes de recherche gouvernementaux. L'objectif principal de ces recherches est de fournir les éléments scientifiques nécessaires à l'élaboration de nouvelles réglementations et normes de sécurité ou à la modification des réglementations et normes existantes. Ces programmes de recherche étayent les efforts déployés par le Canada pour répondre aux besoins des Canadiens en matière de sécurité des véhicules tout en s'alignant sur les autres organismes de réglementation internationaux. La viabilité des programmes de recherche dépend de la qualité des données et du respect des protocoles d'essais reconnus.

Les programmes de recherche du CEVA s'articulent autour de la protection des occupants et de la prévention des accidents, de l'évaluation des technologies des VCA, y compris le SAAC, de la dynamique du véhicule ainsi que de la protection des usagers de la route vulnérables. La portée des programmes de recherche dépend des allocations budgétaires annuelles ainsi que de la disponibilité des échantillons d'essai. TC achète tous les échantillons d'essai, et les réutilise au besoin, ou effectue des essais en partenariat avec d'autres programmes par souci de rentabilité. Les échantillons de véhicules se composent généralement de voitures particulières, de camions légers et lourds, d'autobus de tous types ou de véhicules non vendus au Canada.

Responsabilités de l'entrepreneur

Dans le cadre du contrat actuel, l'entrepreneur est tenu d'effectuer les tâches, de soumettre les livrables et d'acheter les matériaux identifiés dans chaque énoncé des travaux et autorisation de tâches. Bien qu'une certaine souplesse soit prévue quant au calendrier des essais et des produits livrables, le plan de recherche annuel de TC doit être exécuté au cours du même exercice financier.

Voici quelques exemples de tâches :

- Préparation de véhicules, notamment : instrumentation, installation de caméras et d'éclairage, fixation de systèmes d'acquisition de données à bord, lestage ou modifications structurales, installation d'instruments pour interfacer avec les systèmes de freinage, de freinage antiblocage (ABS), de dynamique et le contrôle électronique de stabilité des véhicules ;
- Préparation ou modification extensive de la technologie et des prototypes de mannequins à des fins d'études de résistance aux chocs et de biofidélité. Installation, entretien et dépannage des SAD intégrés aux mannequins et à bord des véhicules ainsi que des logiciels connexes ;
- Photographie numérique à haute vitesse à bord et hors-bord pour la cinématique des mannequins et des performances des véhicules. Programmation, adaptation et dépannage des logiciels connexes ;

- Développement d'environnements d'essais et d'interfaces logicielles pour l'évaluation de toutes les technologies connectées et automatisées ;
- Évaluation des technologies de SAAC et VCA au moyen du développement progressif de scénarios d'essais et de la programmation de robots de conduite, de cibles et d'unités embarquées/routières; et
- Dépannage, entretien et réglage des équipements spécialisés utilisés dans l'exécution des essais afin d'en optimiser les performances ou la réparation. Par exemple : chariots/catapultes, système de propulsion, systèmes de conduite automatisés et communications connexes, chambres à atmosphère contrôlée et réseaux informatiques.

Il est attendu que tout futur entrepreneur continue à offrir ces mêmes services.

C.2. Futures attentes envers l'entrepreneur

Les programmes de recherche sont appelés à continuer d'évoluer et de se diversifier. Il est attendu que tout futur entrepreneur dispose d'une expérience substantielle et éprouvée ainsi que d'un savoir-faire étendu dans la conduite de programmes d'essais de recherche sur la sécurité des véhicules automobiles, la conception et la fabrication de montages d'essais adaptés, et le développement d'outils pour évaluer les technologies automobiles émergentes. À mesure que les besoins de mobilité des Canadiens évolueront et que les risques de blessure se répartiront différemment, les priorités de recherche seront appelées à être réorientées. Une solide expertise sera requise pour fusionner la science des technologies VAC avec celle de la résistance aux chocs. Ce savoir et cette expertise spécialisés seront nécessaires pour orienter les possibilités d'investissement de TC et pour que le CEVA demeure une installation d'essai de véhicules automobiles de pointe.

Tout futur entrepreneur devra disposer d'une équipe expérimentée et compétente affectée en permanence au CEVA dans le but d'y assurer des services ininterrompus fondés sur l'excellence. Faire preuve d'adaptabilité et d'un sens aigu de l'innovation et une condition essentielle pour aider TC à demeurer à l'avant-garde de la recherche dans le domaine des véhicules à moteur. La protection des données et la production de documents sont également deux autres éléments clés attendus de tout futur entrepreneur.

D. Exploitation et gestion des installations

D.1. Activités actuelles

Responsabilités de l'entrepreneur

L'entrepreneur se charge de l'exploitation et de l'entretien continus des installations du CEVA. Ces responsabilités sont réparties en deux catégories distinctes et vont comme suit :

- a) Instruments, équipements et infrastructures servant aux essais (incluant les pistes d'essai, les chambres à atmosphère contrôlée et le réseau informatique) :
 - Étalonnage annuel de tous les instruments ainsi que du matériel utilisé pour l'étalonnage des instruments ;
 - Inspection avant et après les essais ;
 - Entretien préventif ;
 - Dépannage et réparation rapide des équipements d'essais ;
 - Recommandations d'améliorations ou de remplacements ; et
 - Protection contre tout accès non autorisé.
- b) Matériel et infrastructures ne servant pas directement aux essais :
 - Inspection, nettoyage et entretien des bâtiments, clôtures, passerelles, voies d'accès, stationnement et fossés ;
 - Entretien des systèmes mécaniques et électriques, y compris les ascenseurs ;
 - Protection contre tout accès non autorisé ; et
 - Suivi de l'état des principales infrastructures et formulation de recommandations en vue de les améliorer ou de les réparer.

L'entrepreneur veille au respect des lois, des règlements et des normes de sécurité applicables, y compris, mais sans s'y limiter, la protection de l'environnement et les normes de santé et de sécurité au travail. L'entrepreneur est également appelé à détecter et à réagir immédiatement à toute menace susceptible de porter préjudice au personnel, à l'environnement ou au site (p. ex., incendies, fuites de gaz et pannes de courant).

Il est attendu que tout futur entrepreneur continue à offrir ces mêmes services de manière ininterrompue.

D.2. Futures attentes envers l'entrepreneur

Tout futur entrepreneur sera appelé à mettre en place une structure de gestion et un mécanisme d'établissement de rapports appropriés. Des rapports d'étape devront être préparés et communiqués régulièrement selon les différents domaines d'activités (p. ex., santé, sûreté et sécurité ; environnement; étalonnage; entretien; calendrier des essais; finances). L'augmentation substantielle de l'utilisation du CEVA par d'autres ministères fédéraux ou des clients privés pourrait requérir une coordination accrue afin de s'assurer que TC conserve un accès prioritaire aux services et que les équipements et instruments sont maintenus en bon état de fonctionnement et accessibles aux programmes de TC. On s'attend à ce que l'inventaire des équipements et des instruments nécessaires aux essais continue de s'accroître.

E. Mise en œuvre de projets d'immobilisations financés par TC

E.1. Activités actuelles

Les projets d'immobilisations englobent des dépenses évaluées à 10 000 \$ ou plus pour l'achat, la construction ou la modification de tout bien corporel immobilisé. TC mobilise un financement annuel pour des projets dont il est démontré qu'ils renforcent la capacité, l'efficacité et l'efficacité du CEVA ou qu'ils

prolongent le cycle de vie d'une immobilisation existante. Chaque projet est financé sur une base annuelle et en fonction des priorités et du budget du Ministère. Cela comprend les projets s'étendant sur plusieurs années. Les projets se répartissent en deux catégories :

a) Instruments, équipements ou infrastructures utilisés pour les essais.

Il s'agit généralement de projets hautement spécialisés qui nécessitent une connaissance approfondie des exigences relatives aux essais, des fournisseurs et des limites associées aux systèmes disponibles sur le marché. Ces projets requièrent également une connaissance approfondie des systèmes déjà en place et avec lesquels la nouvelle acquisition doit être compatible.

Quelques exemples de projets passés ou en cours :

- Modernisation du laboratoire pour essais de collisions en 2011 ;
- Acquisition d'ATD, de caméras à grande vitesse, d'unités SAD, d'équipements d'essais de systèmes de conduite automatisés, de SAAC et cibles VCA ;
- Réparation des pistes d'essais ; et
- Mise à niveau, amélioration et réparation du système de réfrigération dans les chambres à atmosphère contrôlée, de la SEV et des catapultes hydrauliques et pneumatiques.

b) Investissements et améliorations des bâtiments et autres actifs immobilisés non directement liés aux essais.

Ces projets nécessitent une bonne compréhension des exigences relatives au site et une connaissance de ses bâtiments existants. De tels projets nécessitent des efforts de planification et d'intégration considérables afin de minimiser leurs effets négatifs sur les opérations et d'assurer leur intégration harmonieuse avec toute ancienne infrastructure en place. Nombre de ces projets dépendent des conditions météorologiques et de la disponibilité d'une main-d'œuvre spécialisée. Leur réalisation dans les limites de l'exercice financier (année financière) présente parfois des défis.

Quelques exemples de projets passés ou en cours :

- Remplacement des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (CVC) ;
- Amélioration du réseau d'égouts ;
- Réparation de toitures ; et
- Remplacement de pompes à incendie.

Une autorisation de tâches accompagnée d'un énoncé de travaux détaillé est livrée à l'entrepreneur par TPSGC avant le début de chaque projet pour les deux catégories de projets mentionnées ci-haut. L'entrepreneur est tenu de proposer une stratégie d'acquisition, en veillant à ce que les directives fédérales en matière d'approvisionnement soient respectées dans le cadre de toute procédure d'acquisition et de mise en service. Les coûts associés à la gestion des projets d'immobilisations figurent actuellement dans les coûts annuels de fonctionnement et d'entretien.

Il est attendu que tout futur entrepreneur continue à offrir ces mêmes services.

E.2. Futures attentes envers l'entrepreneur

Tout futur entrepreneur sera tenu de prendre part à la planification de tous les projets d'immobilisations et de soumettre des recommandations techniques dans ce cadre. Selon le type et la portée du projet, l'entrepreneur peut être tenu d'obtenir des estimations, de préparer des exigences et des documents d'appel d'offres, d'élaborer des critères d'évaluation et de diriger des travaux de mise en service, le cas échéant. Quant aux équipements d'essais spécialisés, tout futur entrepreneur peut être tenu de concevoir et de fabriquer des montages d'essais et de développer des outils tels que des interfaces logicielles. Certains projets d'infrastructure (non utilisés pour les essais) peuvent être gérés par TPSGC.

À ce stade, il n'y a pas de projets d'investissement prédéfinis pour la période 2022+ à communiquer aux futurs entrepreneurs potentiels, mais en général, tout futur entrepreneur doit s'attendre à ce que la mise en œuvre de projets d'immobilisations au CEVA soit un processus itératif et constant, assorti de projets de construction et d'amélioration de ses installations, équipements et fonctionnalités. Des priorités et allocations budgétaires annuelles restreignent la stratégie de TC en matière de projets d'immobilisations.

Voici des exemples de projets susceptibles d'être entrepris au CEVA et pour lesquels un certain degré d'engagement de la part de l'entrepreneur susmentionné peut être nécessaire :

- Modernisation des pistes d'essai actuelles ou construction de nouvelles pistes ;
- Conception et construction d'un environnement urbain simulé et contrôlé pour développer les technologies de VCA ;
- Locaux de laboratoire destinés à la préparation des véhicules utilitaires aux essais et à la réalisation d'inspections après les essais ;
- Construction de lieux d'hébergement pour les tiers utilisant le CEVA ;
- Acquisition de DAE THOR du 5^e percentile et DAE d'enfants de nouvelle génération, munis ou non de SAD intégrés ;
- Mise à niveau des caméras et de l'éclairage ;
- Conception et fabrication de banquettes d'essai pour catapultes et nouvelles barrières mobiles ; et
- Remplacement de fenêtres et de portes, réparation et pavage des voies d'accès et aménagement d'une clôture périphérique.

Annexe B — Portée des travaux de commercialisation

Veuillez-vous référer à l'annexe C (section C), pour les questions relatives à la commercialisation du CEVA, pour lesquelles nous sollicitons votre contribution.

A. Responsabilités de l'entrepreneur

L'entrepreneur est chargé de promouvoir l'utilisation des services offerts à l'installation auprès de clients tiers, conformément au mandat principal de TC qui consiste à assurer un système de transport plus sûr, plus intelligent, plus efficace et plus durable sur le plan environnemental au Canada. Il est attendu que tout futur entrepreneur continue à offrir ces mêmes services.

B. Opportunités

La région du Grand Montréal est en train de devenir un centre névralgique en Amérique du Nord pour l'avenir de la mobilité et du transport intelligent, et le CEVA est au cœur de cet écosystème en plein essor. Montréal compte parmi les carrefours internationaux reconnus pour le développement de l'IA.

Conscient de l'évolution rapide de l'industrie des transports, TC souhaite profiter des opportunités offertes pour développer le CEVA, en accroître les capacités en fonction des technologies émergentes dans le secteur des transports, et inciter les constructeurs de véhicules et de composants, les chercheurs, les développeurs de technologies, les universitaires, les autres ministères fédéraux et tous les niveaux de gouvernement à utiliser davantage les services qui y sont proposés.

Bien que les activités d'essais de conformité et de recherche de TC restent le mandat principal de tout futur entrepreneur, TC entend encourager le développement de nouvelles perspectives commerciales soutenant cet écosystème et contribuant au développement du CEVA, tant que ces perspectives n'interfèrent pas avec ses programmes d'essais et de recherche. Cela suppose la possibilité d'attirer des investissements extérieurs pour assurer la viabilité à long terme du CEVA, et éventuellement d'en promouvoir la location prolongée auprès de locataires clés.

Annexe C — Questions pour l'industrie

A. Questions générales

- 1) Quel est le nom de votre entreprise et où êtes-vous situé ? Exercez-vous actuellement des activités au Canada ? Pouvez-vous nous indiquer l'adresse de votre site Web ?
- 2) Possédez-vous de l'expérience dans la gestion et l'exploitation d'une installation d'essais, ainsi que dans la fourniture de services d'ingénierie et d'essais ? Pouvez-vous fournir une description générale de ces installations et des services connexes qui y ont été fournis ?
- 3) Le fonctionnement du CEVA vous est-il familier ? Avez-vous déjà visité le CEVA ?
- 4) Avez-vous déjà conclu des contrats avec des entités gouvernementales, que ce soit au Canada ou à l'étranger ? Si oui, pouvez-vous fournir des exemples de tels contrats et de leurs principaux paramètres ?
- 5) D'après les informations figurant dans le présent document, envisageriez-vous de participer au processus d'approvisionnement attendu ? Quels facteurs ou conditions seraient essentiels à votre prise de décision ?

B. Questions relatives aux services fournis à TC

- 6) Comme le décrit la présente DDR, les services requis par TC sont à la fois très spécialisés et diversifiés. Selon votre expérience :
 - a) La durée proposée du contrat (5 ans + 5 ans + 5 ans) permet-elle de recruter et de retenir les talents nécessaires ? Si ce n'est pas le cas, pourquoi ? Quelle durée de contrat jugeriez-vous raisonnable pour assurer la présence d'experts qualifiés sur place, du début à la fin du contrat ?
 - b) Selon vous, quelles meilleures pratiques de l'industrie permettraient de concilier le besoin de services sur place en temps utile et l'optimisation des ressources ?
 - c) Puisque les compétences et l'expertise requises devront évoluer au fil du temps afin de satisfaire aux nouvelles exigences en matière d'essais, quelles meilleures pratiques de l'industrie permettraient d'attirer et de maintenir de telles compétences et expertise sur place au fil du temps ?

- 7) TC envisage de recourir à une structure de paiement variable dans le cadre du futur contrat. Reconnaisant que TC est financé publiquement par des crédits annuels :
- a) Essais de conformité et de recherche
 - Quelles meilleures pratiques de l'industrie devraient être considérées pour élaborer la structure de prix des services d'essais de conformité et de recherche ? Quelles activités se prêtent le mieux, par exemple, à une tarification fixe par activité, à une carte de tarifs basée sur le volume ou à des formes de paiements forfaitaires ?
 - Quelles meilleures pratiques de l'industrie devraient être considérées pour ajuster les paiements sur la durée du contrat, afin de compenser les externalités telles que la concurrence pour l'acquisition ou la rétention de talents, l'inflation, le passage à de nouvelles normes ou à de nouvelles qualifications, etc. ?
 - b) Gestion des installations
 - Quelles meilleures pratiques de l'industrie devraient être considérées pour élaborer le système de tarification de la fourniture de services de gestion des installations (prix coûtant majoré, montant forfaitaire, autres, etc.) ?
- 8) Afin de rester en phase avec les meilleures pratiques de l'industrie, TC examine la possibilité d'assortir le contrat d'un régime de récompense du rendement. Compte tenu des normes et précédents de l'industrie, quel est votre avis sur la pertinence de recourir à un contrat axé sur le rendement dans le cadre des services décrits dans la présente DDR ? Quels mécanismes particuliers pourraient être envisagés dans le futur contrat ?
- 9) Quels sont, selon vous, les principaux risques ou défis que comporte la réalisation des différentes attentes décrites dans cette DDR ?
- 10) Y a-t-il d'autres informations pertinentes concernant les activités de TC dont vous souhaiteriez nous faire part ?

C. Questions relatives à la commercialisation du CEVA

- 11) Afin de générer des revenus pour compenser les coûts associés à l'entretien d'une installation de pointe, le contrat exigera de l'entrepreneur qu'il identifie des sources de revenus supplémentaires. Ainsi, TC serait prêt à envisager des idées innovantes susceptibles de générer des revenus et de promouvoir l'utilisation des installations par d'autres ministères fédéraux, des institutions publiques et des entreprises privées. À cet égard :
- a) Quelles meilleures pratiques de l'industrie devraient être considérées pour gérer de telles initiatives dans l'intérêt du Canada et de l'entrepreneur ?
 - b) Comment les dispositions contractuelles, mesures incitatives ou systèmes de paiement peuvent-ils contribuer à soutenir les efforts de l'entrepreneur pour développer une clientèle ? D'après votre connaissance des meilleures pratiques de l'industrie, existe-t-il un mécanisme précis susceptible de cibler des types spécifiques de nouveaux clients (p. ex., autres ministères,

- industrie, monde universitaire, compagnies d'assurance), avec pour objectif général de générer des revenus supplémentaires ?
- c) Quelles meilleures pratiques de l'industrie devraient être considérées pour favoriser le développement d'initiatives entre l'entrepreneur et le monde universitaire ou les organisations à but non lucratif dans le but de faire progresser la sécurité des véhicules ou les enjeux plus larges de la mobilité ? Quel rôle estimez-vous que TC peut jouer pour promouvoir de telles initiatives ?
- 12) Reconnaissant que TC est financé publiquement par des crédits annuels et qu'il souhaite voir se développer le CEVA :
- a) Quelles meilleures pratiques de l'industrie en matière d'encadrement de la recherche de perspectives commerciales externes permettraient de maximiser la génération de revenus tout en étant compatibles avec l'utilisation prévue du CEVA ?
- b) Comment le contrat peut-il encourager et supporter des tiers à investir dans les installations du CEVA ?
- c) Quelles dispositions contractuelles faciliteraient les efforts de l'entrepreneur pour élargir les usages du CEVA (p. ex., possibilité pour l'entrepreneur d'investir dans les installations, processus simple permettant à l'entrepreneur de fournir des baux à long terme à des tiers, etc.) ?
- 13) Quelles meilleures pratiques de l'industrie se sont avérées efficaces pour encourager l'innovation ?
- 14) Étant donné qu'il incombe à l'entrepreneur de promouvoir et de commercialiser le CEVA, quel devrait être le rôle de TC dans un tel cadre, le cas échéant ?
- 15) Y a-t-il d'autres questions pertinentes concernant la commercialisation du CEVA dont vous souhaiteriez nous faire part ?

Annexe D — Description des installations et bâtiments

Ci-après sont décrites les installations actuelles du CEVA :

Actif	Description	Dates clés	Caractéristiques principales
Piste Alpha (piste basse vitesse)	Cette piste ovale à deux voies est idéale pour les essais de consommation de carburant, les évaluations de véhicules électriques, l'accumulation de kilométrage et tout autre essai qui nécessite la conduite ininterrompue d'un véhicule sur de longues distances.	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1979 Revêtement de 2 pouces ajouté au-dessus de la surface de sortie en 1989 Réparation partielle en 1994 Réparations à prévoir dans les 5 ans (2020-2025) 	<ul style="list-style-type: none"> Longueur : 6,9 km (4,3 mi) Asphalte Limite de vitesse de 100 km/h (62 mi/h) Comprend deux légers virages en S
Piste Bravo (piste haute vitesse)	Conçue pour les essais à haute vitesse et ceux d'endurance, cette piste ovale est formée de deux sections droites dont les extrémités sont connectées par des virages surélevés.	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1978 Trottoirs en béton coulés sous les glissières de sécurité en 1998 Scellant entre les dalles refait en 2006 Accotements repavés en 2006 Sortie de drain en béton installée en 2006 Réparations à prévoir dans les 5 ans (2020-2025) 	<ul style="list-style-type: none"> Longueur : 6,5 km (4,0 mi) Revêtement en béton Inclinaison maximale de 46° Force portante de 11 340 kg/essieu Aucune limite de vitesse La vitesse neutre maximale sans les mains dans les virages est de 180 km/h
Piste Charlie (aire de freinage)	Cette aire est conçue pour représenter une portion type d'autoroute. Elle offre un excellent environnement d'essai pour évaluer la performance des systèmes de freinage antiblocage et d'antipatinage à l'accélération. Elle convient aux essais de VCA.	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1978 Premiers 2 pouces enlevés et entièrement repavés en 2009 Prochaine mise à niveau dans 10-15 ans (2030-2035) 	<ul style="list-style-type: none"> Dimension : 670 m x 27 m (2 200 pi x 90 pi) Comprend une surface en Jennite® de 154 m x 5,4 m (505 pi x 18 pi) Coefficient de frottement maximal de 0,9 sur une surface sèche et 0,5 lorsqu'elle est humide Comprend une boucle d'accélération
Fosse d'immersion	Située à côté de la piste Charlie, cette fosse sert à évaluer la performance des freins des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1978 Scellant entre les dalles refait en 2006 Aucune mise à niveau prévue 	<ul style="list-style-type: none"> Profondeur de l'eau : 1,3 m (4,3 pi) Diamètre : 38,1 m (125 pi) Largeur de la voie : 7,6 m (25 pi)

Actif	Description	Dates clés	Caractéristiques principales
	dans des conditions mouillées.		
Piste Delta (aire d'essais dynamiques)	La surface pavée est idéale pour les essais de stabilité et de bruit ainsi que pour les cours de conduite avancée. Convient aux essais de VCA.	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1978 Premiers 2 pouces enlevés et entièrement repavés en 1998-1999 Couche ultrafine appliquée en 2002 Premiers 2 pouces enlevés et entièrement repavés en 2014 Prochaine mise à niveau dans 15-20 ans (2035-2040) 	<ul style="list-style-type: none"> Accès direct à partir de la piste haute vitesse Forme triangulaire avec une base de 670 m et une distance de l'apex de 500 m (2 198 pi x 1 640 pi) Surface de 82 000 m² (882 640 pi²) L'inclinaison de la piste est de 0 % en direction est-ouest et de 0,6 % en direction nord-sud
Champs Echo et Foxtrot	Il s'agit de deux aires gazonnées adjacentes destinées toute l'année aux essais spécialisés et aux événements.	<ul style="list-style-type: none"> Aménagés en 1978 Aucune amélioration depuis leur aménagement Aucune mise à niveau prévue 	<ul style="list-style-type: none"> Echo : 300 m x 300 m (1 000 pi x 1 000 pi) Foxtrot : 150 m x 300 m (500 pi x 1 000 pi)
Piste Hotel	La rampe de freinage est idéale pour mettre à l'essai les freins de stationnement, les embrayages, les dispositifs d'immobilisation et les boîtes de vitesses.	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1978 Scellant entre les dalles refait en 2000 Fissures dans le béton à réparer dans les 5 prochaines années 	<ul style="list-style-type: none"> Rampe en béton d'une largeur de 4,6 m (15 pi) Hauteur de 6,1 m (20 pi) Comprend deux pentes distinctes de 20 % et 30 %
Piste Kilo	Accessible toute l'année, Kilo est un chemin de gravier utilisé pour les évaluations de véhicules utilitaires sport et hors route.	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1978 Gravier ajouté selon les besoins Aucune mise à niveau prévue 	<ul style="list-style-type: none"> Longueur totale : 9 km (5,6 mi)
Piste Lima (piste hors route)	Lima est une aire entièrement personnalisable pour mettre à l'essai les capacités hors route extrêmes d'un véhicule.	<ul style="list-style-type: none"> Construite en 1978 Dernière mise à niveau en 2002 Aucune mise à niveau prévue 	<ul style="list-style-type: none"> Dimension : 47 000 m² (505 000 pi²)

Bâtiments

Ci-après sont décrits les principaux laboratoires et installations d'essais intérieurs du CEVA :

Actif	Description	Année de construction
Laboratoire de collision	<p>Le laboratoire de collision offre une vaste sélection de configurations de collision et d'options d'essais sur catapulte. L'aire de collision est dotée de quatre pistes guidées et d'un système de propulsion électrique en circuit fermé afin d'indiquer avec une précision optimale la zone de choc et la vitesse d'impact.</p> <p>Le laboratoire de collision comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> – un chariot d'accélération – un chariot de décélération – un laboratoire d'étalonnage de mannequins d'essai 	1978, avec mises à niveau/ajouts en 2001, 2006, 2007 et 2010
Laboratoire principal	Le laboratoire comprend un banc d'essai de structure de véhicules, un pendule pour simuler les chocs à basse vitesse, un dynamomètre à châssis et un atelier d'usinage.	1978, avec multiples mises à niveau/ajouts
Laboratoire d'essais piétonniers	Le laboratoire d'essais piétonniers est doté d'un système universel d'essais de simulation d'impact BIA servant à simuler les impacts des occupants et des piétons au moyen d'une série de percuteurs interchangeables.	2010
Grande chambre environnementale	Chambre d'essais en conditions climatiques chaudes et froides pouvant accueillir de grands véhicules de transport, des hélicoptères ou de petits avions.	1978, avec mises à niveau/ajouts en 1999, 2002, 2005, 2010, 2014 et 2017
Petite chambre environnementale	Chambre d'essais en conditions climatiques chaudes et froides pouvant accueillir une voiture de tourisme, accompagnée de l'équipement d'essais.	1978, avec mises à niveau/ajouts en 1999, 2002, 2005, 2010, 2014 et 2017

Glossaire

ABS	Système de freinage antiblocage
CEVA	Centre d'essais pour véhicules automobiles
Contrat	Entente entre deux personnes ou plus, qui crée une obligation d'accomplir ou de ne pas accomplir un certain acte. Il est essentiel, pour la conclusion d'un contrat, que les deux parties en reconnaissent les incidences juridiques et que ce contrat soit applicable juridiquement.
DAE	Dispositif anthropomorphe d'essai
DDP	Demande de propositions
DDR	Demande de renseignements
Entrepreneur	Personne qui entreprend d'exécuter des travaux ou de fournir des matériaux conformément à un contrat.
É.-U.	États-Unis
IA	Intelligence artificielle
IGEE	Installation gouvernementale exploitée par un entrepreneur
Industrie	Parties prenantes du secteur des essais de véhicules
m, km, km/h, mi, pi, pi ²	Mètre, kilomètre, kilomètre par heure, mille, pied, pied carré
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
NSVAC	Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada
Répondants	Entités qui répondent à cette demande de renseignements
SAAC	Système avancé d'aide à la conduite
SAD	Système d'acquisition de données
SEV	Structure d'essai de véhicule
TC	Transports Canada
TPSGC	Travaux publics et services gouvernementaux du Canada
VCA	Véhicules connectés/véhicules automatisés