



## RETURN BIDS TO:

## RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving - PWGSC/Réception des soumissions  
- TPSGC

11 Laurier St./11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

## REQUEST FOR PROPOSAL DEMANDE DE PROPOSITION

**Proposal To: Public Works and Government  
Services Canada**

We hereby offer to sell to Her Majesty the Queen in right of Canada, in accordance with the terms and conditions set out herein, referred to herein or attached hereto, the goods, services, and construction listed herein and on any attached sheets at the price(s) set out therefor.

**Proposition aux: Travaux Publics et Services  
Gouvernementaux Canada**

Nous offrons par la présente de vendre à Sa Majesté la Reine du chef du Canada, aux conditions énoncées ou incluses par référence dans la présente et aux annexes ci-jointes, les biens, services et construction énumérés ici sur toute feuille ci-annexée, au(x) prix indiqué(s).

**Comments - Commentaires**

**Vendor/Firm Name and Address**

**Raison sociale et adresse du**

**fournisseur/de l'entrepreneur**

**Issuing Office - Bureau de distribution**

Defence Science Projects Division/Division des projets des sciences de la défense

Les Terrasses de la Chaudière

10, rue Wellington, 4e étage

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> systèmes coopératifs de circulation	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> T8009-190376/A	<b>Date</b> 2020-10-07
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> T8009-190376	
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$\$SL-009-38519	
<b>File No. - N° de dossier</b> 009sl.T8009-190376	<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 2020-11-18</b>	<b>Time Zone</b> <b>Fuseau horaire</b> Eastern Standard Time EST
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Duffy, Laura	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 009sl
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (613) 859-0462 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b> DEPARTMENT OF TRANSPORT ENVIRONMENTAL AFFAIRS (AHE) 18TH FL PROGRAMS GROUP 330 SPARKS ST T8009 OTTAWA Ontario K1A0N5 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>

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PARTIE 1 – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX</b>	<b>3</b>
1.1 INTRODUCTION	3
1.2 SOMMAIRE	3
1.3 COMPTES RENDUS	4
<b>PARTIE 2 – INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES</b>	<b>4</b>
2.1 INSTRUCTIONS, CLAUSES ET CONDITIONS UNIFORMISÉES	4
2.2 PRÉSENTATION DES SOUMISSIONS	4
2.3 ANCIEN FONCTIONNAIRE	5
2.4 DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS – EN PÉRIODE DE SOUMISSION	6
2.5 LOIS APPLICABLES	7
2.6 FONDAMENT DU TITRE DU CANADA SUR LES DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE	7
<b>PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS</b>	<b>7</b>
3.1 INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS	7
<b>PARTIE 4 – PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION</b>	<b>9</b>
4.1 PROCÉDURES D'ÉVALUATION	9
4.2 MÉTHODE DE SÉLECTION	13
<b>PARTIE 5 – ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES</b>	<b>14</b>
5.1 ATTESTATIONS EXIGÉES AVEC LA SOUMISSION	14
5.2 ATTESTATIONS PRÉALABLES À L'ATTRIBUTION DU CONTRAT ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	14
<b>PARTIE 6 – EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ, EXIGENCES FINANCIÈRES ET AUTRES EXIGENCES</b>	<b>15</b>
6.1 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ	15
<b>PARTIE 7 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT</b>	<b>16</b>
7.1 ÉNONCÉ DES TRAVAUX	16
7.2 CLAUSES ET CONDITIONS UNIFORMISÉES	16
7.3 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ	16
7.4 DURÉE DU CONTRAT	16
7.5 RESPONSABLES	16
7.6 DIVULGATION PROACTIVE DES MARCHÉS CONCLUS AVEC D'ANCIENS FONCTIONNAIRES ( <i>INCLUDE SEULEMENT S'IL Y A LIEU</i> )	17
7.7 PAIEMENT	17
7.8 INSTRUCTIONS RELATIVES À LA FACTURATION	19
7.9 ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	20
7.10 LOIS APPLICABLES	20
7.11 ORDRE DE PRIORITÉ DES DOCUMENTS	20
7.12 RESSORTISSANTS ÉTRANGERS (ENTREPRENEUR CANADIEN <i>OU</i> ENTREPRENEUR ÉTRANGER)	20
7.13 ASSURANCES	21
<b>ANNEXE A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE B – BASE DE PAIEMENT</b>	<b>42</b>
<b>ANNEXE C DE LA PARTIE 3 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – BARÈME DE PRIX</b>	<b>44</b>

Solicitation No. – N° de l'invitation  
T8009-190376/A  
Client Ref. No. – N° de réf. du client  
T8009-190376

Amd. No. – N° de la modif.  
File No. – N° du dossier  
009sl. T8009-190376

Buyer ID - Id de l'acheteur  
009sl  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

<b>ANNEXE D DE LA PARTIE 3 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – INSTRUMENTS DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUES.....</b>	<b>47</b>
<b>ANNEXE E DE LA PARTIE 4 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – CRITÈRES D'ÉVALUATION TECHNIQUES .....</b>	<b>48</b>
<b>ANNEXE F DE LA PARTIE 5 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – PROGRAMME DE CONTRATS FÉDÉRAUX POUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI – ATTESTATION .....</b>	<b>62</b>

## **PARTIE 1 – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

### **1.1 Introduction**

La demande de soumissions comprend sept parties, ainsi que des annexes, et elle est divisée comme suit :

- Partie 1 Renseignements généraux : renferme une description générale du besoin.
- Partie 2 Instructions à l'intention des soumissionnaires : renferme les instructions, les clauses et les conditions relatives à la demande de soumissions.
- Partie 3 Instructions pour la préparation des soumissions : donne aux soumissionnaires des instructions sur la façon de préparer leur soumission.
- Partie 4 Procédures d'évaluation et méthode de sélection : décrit la façon selon laquelle se déroulera l'évaluation et présente les critères d'évaluation auxquels on doit répondre dans la soumission, ainsi que la méthode de sélection.
- Partie 5 Attestations et renseignements supplémentaires : comprend les attestations et les renseignements supplémentaires à fournir.
- Partie 6 Exigences relatives à la sécurité, exigences financières et autres exigences : comprend des exigences particulières auxquelles les soumissionnaires doivent répondre.
- Partie 7 Clauses du contrat subséquent : contient les clauses et les conditions qui s'appliqueront à tout contrat subséquent.

Les annexes comprennent l'énoncé des travaux, la base de paiement, le barème de prix, les instruments de paiement électronique, les critères d'évaluation technique et le Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation.

### **1.2 Sommaire**

- 1.2.1 Transports Canada a un besoin concernant la mise à l'essai de Systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions (SCCPC). L'entrepreneur sera responsable de l'élaboration et de l'organisation d'essais sur route canadiens ainsi que d'essais supplémentaires sur piste à des fins d'essais dynamiques précis et d'enquêtes sur la fatigue potentielle des conducteurs. Les essais comprendront au moins 6 mois d'utilisation sur les routes canadiennes. Les données recueillies durant les essais sur l'utilisation de SCCPC installés sur des camions favoriseront la compréhension des impacts, des avantages et des limites opérationnels de la technologie de circulation en peloton et encourageront l'accroissement de l'automatisation des véhicules.

La durée du contrat s'échelonnera de la période de la date d'attribution jusqu'au 31 mars 2022.

- 1.2.2 Aucune exigence en matière de sécurité n'est associée à ce besoin.
- 1.2.3 Le Programme de contrats fédéraux (PCF) pour l'équité en matière d'emploi s'applique au présent besoin; voir la Partie 5, Attestations et renseignements supplémentaires; la Partie 7, Clauses du contrat subséquent, ainsi que l'Annexe F intitulée « Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation ».

1.2.4 Les soumissionnaires peuvent utiliser le service Connexion postal de la Société canadienne des postes pour présenter leur soumission par voie électronique. Les soumissionnaires doivent consulter la Partie 2, Instructions à l'intention des soumissionnaires, et la Partie 3, Instructions pour la préparation des soumissions, de la demande de soumissions pour obtenir de plus amples renseignements.

1.2.5 Le processus de conformité des soumissions en phases s'applique à ce besoin.

### 1.3 Comptes rendus

Les soumissionnaires peuvent demander un compte rendu des résultats du processus de demande de soumissions. Ils devraient en faire la demande à l'autorité contractante dans les 15 jours ouvrables suivant la réception des résultats du processus de demande de soumissions. Le compte rendu peut être fourni par écrit, par téléphone ou en personne.

## PARTIE 2 – INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES

### 2.1 Instructions, clauses et conditions uniformisées

Toutes les instructions, clauses et conditions indiquées dans la demande de soumissions par un numéro, une date et un titre sont reproduites dans le [Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat \(CCUA\)](https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat) (<https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat>) publié par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Les soumissionnaires qui présentent une soumission s'engagent à respecter les instructions, les clauses et les conditions de la demande de soumissions et acceptent les clauses et les conditions du contrat subséquent.

Le document [2003](#) (2020-05-28) Instructions uniformisées – Biens ou services – Besoins concurrentiels, est incorporé par renvoi dans la demande de soumissions et en fait partie intégrante.

Le paragraphe 5.4 du document [2003](#), Instructions uniformisées – Biens ou services – Besoins concurrentiels, est modifié comme suit :

Supprimer : 60 jours  
Insérer : 120 jours civils

#### 2.1.1 Clauses du *Guide des CCUA*

Clause du *Guide des CCUA* [A2000C](#) (2006-06-16) Ressortissants étrangers (entrepreneur canadien)  
Clause du *Guide des CCUA* [A2001C](#) (2006-06-16) Ressortissants étrangers (entrepreneur étranger)

### 2.2 Présentation des soumissions

- (a) Les soumissions doivent être présentées uniquement à l'Unité de réception des soumissions de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) par l'entremise du **service Connexion postal** au plus tard à la date et à l'heure indiquées sur la page 1 de la demande de soumissions.

**Remarque :** Pour les soumissionnaires qui doivent s'inscrire au service Connexion postal, l'adresse courriel à utiliser est [tpsgc.dgareceptiondessoumissions-abbidreceiving.pwgsc@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:tpsgc.dgareceptiondessoumissions-abbidreceiving.pwgsc@tpsgc-pwgsc.gc.ca). Les soumissionnaires intéressés doivent s'inscrire quelques jours avant la date de clôture de la demande de soumissions.

**Remarque :** Les soumissions envoyées directement à cette adresse courriel ne seront pas acceptées. Cette adresse courriel doit être utilisée pour ouvrir une conversation Connexion postel, de la manière décrite dans le document [2003](#), Instructions uniformisées, ou pour envoyer des soumissions dans un message Connexion postel si le soumissionnaire utilise sa propre licence d'utilisateur pour Connexion postel.

- (b) En raison du caractère de la demande de soumissions, les soumissions transmises par télécopieur ou par courrier électronique à l'intention de SPAC ne seront pas acceptées.

### 2.3 Ancien fonctionnaire

Les contrats attribués à d'anciens fonctionnaires qui perçoivent une pension ou qui ont reçu un paiement forfaitaire doivent résister à l'examen public le plus minutieux et constituer une dépense équitable des fonds publics. Afin de respecter les politiques et les directives du Conseil du Trésor sur les marchés avec d'anciens fonctionnaires, les soumissionnaires devront, avant l'attribution du marché, fournir les renseignements exigés ci-dessous. Si la réponse aux questions et, s'il y a lieu, les renseignements requis n'ont pas été fournis à la date de la fin de l'évaluation des soumissions, le Canada informera le soumissionnaire du délai qui lui est imparti pour fournir l'information. Le défaut de répondre à la demande du Canada et de se conformer aux exigences dans les délais prévus aura pour conséquence de rendre la soumission irrecevable.

#### Définitions

Aux fins de la présente clause, « ancien fonctionnaire » signifie tout ancien employé d'un ministère au sens de la [Loi sur la gestion des finances publiques](#), L.R., 1985, ch. F-11, un ancien membre des Forces armées canadiennes ou de la Gendarmerie royale du Canada. Un ancien fonctionnaire peut être :

- a) une personne physique;
- b) une personne qui s'est constituée en société;
- c) une société de personnes constituée d'anciens fonctionnaires;
- d) une entreprise à propriétaire unique ou une entité dans laquelle la personne visée détient un intérêt important ou majoritaire.

Le terme « période du paiement forfaitaire » signifie la période mesurée en semaines de salaire à l'égard de laquelle un paiement a été fait pour faciliter la transition vers la retraite ou vers un autre emploi par suite de la mise en place des divers programmes visant à réduire la taille de la fonction publique. La période du paiement forfaitaire ne comprend pas la période visée par l'allocation de fin de services, qui se mesure de la même façon.

Le terme « pension » signifie une pension ou une allocation annuelle versée en vertu de la [Loi sur la pension de la fonction publique](#) (LPFP), L.R., 1985, ch. P-36, et toute augmentation versée en vertu de la [Loi sur les prestations de retraite supplémentaires](#), L.R., 1985, ch. S-24 dans la mesure où elle touche la LPFP. La pension ne comprend pas les pensions payables conformément à la [Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes](#), L.R., 1985, ch. C-17, à la [Loi sur la continuation de la pension des services de défense](#), 1970, ch. D-3, à la [Loi sur la continuation des pensions de la Gendarmerie royale du Canada](#), 1970, ch. R-10 et à la [Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada](#), L.R., 1985, ch. R-11, à la [Loi sur les allocations de retraite des parlementaires](#), L.R., 1985, ch. M-5, ni la partie de la pension versée conformément à la [Loi sur le Régime de pensions du Canada](#), L.R., 1985, ch. C-8.

---

### Ancien fonctionnaire touchant une pension

Selon les définitions précédentes, le soumissionnaire est-il un ancien fonctionnaire touchant une pension? **Oui ( ) Non ( )**

Si oui, le soumissionnaire doit fournir l'information suivante pour tous les anciens fonctionnaires touchant une pension, le cas échéant :

- a) le nom de l'ancien fonctionnaire;
- b) la date de cessation d'emploi ou du départ à la retraite de la fonction publique.

En fournissant cette information, les soumissionnaires acceptent que le statut du soumissionnaire retenu, en tant qu'ancien fonctionnaire touchant une pension, soit publié dans les rapports de divulgation proactive des marchés, sur les sites Web des ministères, et ce, conformément à l'[Avis sur la Politique des marchés : 2019-01](#) et aux [Lignes directrices sur la divulgation des marchés](#).

### Directive sur le réaménagement des effectifs

Le soumissionnaire est-il un ancien fonctionnaire qui a touché un paiement forfaitaire conformément aux modalités de la Directive sur le réaménagement des effectifs? **Oui ( ) Non ( )**

Si oui, le soumissionnaire doit fournir l'information suivante :

- a) le nom de l'ancien fonctionnaire;
- b) les conditions de l'incitatif versé sous forme de paiement forfaitaire;
- c) la date de la cessation d'emploi;
- d) le montant du paiement forfaitaire;
- e) le taux de rémunération qui a servi au calcul du paiement forfaitaire;
- f) la période du paiement forfaitaire, notamment la date de début, la date de fin et le nombre de semaines;
- g) le nombre et le montant (honoraires professionnels) des autres contrats assujettis aux conditions d'un programme de réaménagement des effectifs.

## 2.4 Demande de renseignements – en période de soumission

Toutes les demandes de renseignements doivent être présentées par écrit à l'autorité contractante au moins dix jours civils avant la date de clôture des soumissions. Les demandes de renseignements reçues après cette date pourraient rester sans réponse.

Les soumissionnaires doivent citer le plus fidèlement possible le numéro de l'article de la demande de soumissions auquel se rapporte leur demande de renseignements. Les soumissionnaires doivent prendre soin d'énoncer chaque question de façon suffisamment détaillée pour que le Canada puisse y répondre avec exactitude. Les demandes de renseignements techniques qui ont un caractère exclusif doivent porter clairement la mention « exclusif » vis-à-vis de chaque article pertinent. Les éléments portant la mention « exclusif » feront l'objet d'une discrétion absolue, sauf dans les cas où le Canada considère que la demande de renseignements n'a pas un caractère exclusif. Dans ce cas, le Canada peut réviser les questions ou encore demander au soumissionnaire de le faire, afin d'en éliminer le caractère exclusif et ainsi permettre la transmission des réponses à tous les soumissionnaires. Le Canada pourrait ne pas répondre aux demandes de renseignements dont la formulation ne permettrait pas de les diffuser à tous les soumissionnaires.

## 2.5 Lois applicables

Tout contrat subséquent sera interprété et régi selon les lois en vigueur en Ontario, et les relations entre les parties seront déterminées par ces lois.

À leur discrétion, les soumissionnaires peuvent substituer à ces lois les lois applicables d'une province ou d'un territoire canadien de leur choix, sans compromettre la validité de leur soumission, en supprimant le nom de la province ou du territoire canadien précisé et en insérant le nom de la province ou du territoire canadien de leur choix. Si aucun changement n'est apporté, cela signifie que les soumissionnaires acceptent les lois applicables indiquées.

## 2.6 Fondement du titre du Canada sur les droits de propriété intellectuelle

Transports Canada a déterminé que tout droit de propriété intellectuelle découlant de l'exécution des travaux prévus par le contrat sera dévolu au Canada, pour les motifs suivants, conformément à la Politique sur les droits de propriété intellectuelle issus de marchés conclus avec l'État : l'objectif premier du contrat ou des produits livrables pour lesquels le contrat est conclu est de générer des connaissances et des renseignements destinés à une diffusion publique.

## 2.7 Processus de contestation des offres et mécanismes de recours

(a) Les fournisseurs potentiels ont accès à plusieurs mécanismes pour contester des aspects du processus d'approvisionnement jusqu'à l'attribution du marché, inclusivement.

(b) Le Canada invite les fournisseurs à porter d'abord leurs préoccupations à l'attention de l'autorité contractante. Le site Web du Canada Achats et ventes sous le titre « Processus de contestation des offres et mécanismes de recours » fournit de l'information sur les organismes de traitement des plaintes possibles, notamment :

- Bureau de l'ombudsman de l'approvisionnement (BOA)
- Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE)

(c) Les fournisseurs devraient savoir que des délais stricts sont fixés pour le dépôt des plaintes et qu'ils varient en fonction de l'organisation concernée. Les fournisseurs devraient donc agir rapidement s'ils souhaitent contester un aspect du processus d'approvisionnement.

## PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS

### 3.1 Instructions pour la préparation des soumissions

#### Transmission d'une soumission à l'aide du service Connexion postal

Le Canada exige que le soumissionnaire présente sa soumission par voie électronique, conformément à l'article 08 des instructions uniformisées de 2003. Le système Connexion postal a une limite de 1 Go par message individuel affiché et de 20 Go par conversation.

La soumission doit être présentée en sections distinctes comme suit :

- Section I : Soumission technique
- Section II : Soumission financière
- Section III : Attestations



Les prix ne doivent figurer que dans la soumission financière. Aucun prix ne doit figurer dans une autre section de la soumission.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la section 08, Transmission par télécopieur ou par le service Connexion postal, à l'adresse <https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat/1/2003/25#transmission-par-telecopieur>.

## **Section I : Soumission technique**

Dans leur soumission technique, les soumissionnaires devraient démontrer leur compréhension des exigences contenues dans la demande de soumissions et expliquer comment ils répondront à ces exigences. Les soumissionnaires doivent démontrer leur capacité et décrire, de façon complète, concise et claire, l'approche qu'ils adopteront pour effectuer le travail.

La soumission technique doit traiter clairement et de manière suffisamment approfondie des points visés par les critères d'évaluation en fonction desquels la soumission sera évaluée. Il ne suffit pas de reprendre simplement les énoncés de la demande de soumissions. Afin de faciliter l'évaluation de la soumission, le Canada demande que les soumissionnaires reprennent les sujets dans l'ordre des critères d'évaluation, sous les mêmes rubriques. Pour éviter les répétitions, les soumissionnaires peuvent faire référence à différentes sections de leur soumission en indiquant le numéro du paragraphe et de la page où le sujet visé est déjà traité.

## **Section II : Soumission financière**

**3.1.1** Les soumissionnaires doivent présenter leur soumission financière conformément au barème de prix de l'Annexe C.

### **3.1.2 Paiement électronique de factures – Soumission**

Si vous êtes disposé à accepter le paiement de factures à l'aide des instruments de paiement électronique, remplissez l'Annexe D, Instruments de paiement électronique pour indiquer ceux qui sont acceptés.

Si l'Annexe D, Instruments de paiement électronique, n'est pas remplie, il sera alors convenu que les instruments de paiement électronique ne sont pas acceptés pour le paiement des factures.

L'acceptation des instruments de paiement électronique ne sera pas considérée comme un critère d'évaluation.

### **3.1.3 Fluctuation du taux de change**

Claude du *Guide des CCUA* [C3011T](#) (2013-11-06), Fluctuation du taux de change

### **3.1.4 Clauses du *Guide des CCUA***

## **Section III : Attestations**

Les soumissionnaires doivent présenter les attestations et les renseignements supplémentaires exigés à la partie 5.

---

## **PARTIE 4 – PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION**

### **4.1 Procédures d'évaluation**

- a. Les soumissions seront évaluées par rapport à l'ensemble des exigences de la demande de soumissions, incluant les critères d'évaluation techniques et financiers.
- b. Une équipe d'évaluation composée de représentants du Canada évaluera les soumissions.

#### **4.1.1 Processus de conformité des soumissions en phases**

##### **4.1.1.1 (2018-07-19) Généralités**

(a) Le Canada suit le processus de conformité des soumissions en phases (PCSP) décrit ci-dessous pour ce besoin.

(b) Nonobstant tout examen effectué par le Canada à la phase I ou II du PCSP, les soumissionnaires sont et resteront les seuls responsables de l'exactitude, de la cohérence et de l'intégralité de leurs soumissions, et le Canada n'assume, à la suite de cet examen, aucune obligation ou responsabilité de repérer toute erreur ou omission dans les soumissions ou dans les réponses d'un soumissionnaire à toute communication du Canada.

LE SOUMISSIONNAIRE RECONNAÎT QUE LES EXAMENS AUX PHASES I ET II DU PCSP SONT PRÉLIMINAIRES ET N'EMPÊCHENT PAS QU'UNE SOUMISSION SOIT JUGÉE NON RECEVABLE À LA PHASE III, ET CE, MÊME POUR LES EXIGENCES OBLIGATOIRES QUI ONT FAIT L'OBJET D'UN EXAMEN AU COURS DE LA PHASE I OU II, ET MÊME SI LA SOUMISSION AVAIT ÉTÉ JUGÉE RECEVABLE À L'UNE DE CES PHASES PRÉCÉDENTES. LE CANADA PEUT JUGER QU'UNE SOUMISSION NE RÉPOND PAS À UNE EXIGENCE OBLIGATOIRE À N'IMPORTE QUELLE PHASE.

LE SOUMISSIONNAIRE RECONNAÎT ÉGALEMENT QUE SA RÉPONSE À UN AVIS OU À UN RAPPORT SUR L'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ (REC) (CES TERMES SONT DÉFINIS PLUS BAS) À LA PHASE I OU II POURRAIT NE PAS RÉPONDRE AUX EXIGENCES OBLIGATOIRES QUI FONT L'OBJET DE L'AVIS OU DU REC ET POURRAIT RENDRE SA SOUMISSION NON CONFORME À D'AUTRES EXIGENCES OBLIGATOIRES.

(c) Le Canada peut, à sa discrétion et à tout moment, demander et accepter de l'information du soumissionnaire pour corriger des erreurs ou des lacunes administratives dans la soumission, et peut considérer que cette information fait partie de la soumission. Ces erreurs pourraient être, entre autres : une signature manquante; une case non cochée dans un formulaire; une erreur de format ou de forme; l'omission de l'accusé de réception, du numéro d'entreprise – approvisionnement ou des coordonnées des personnes-ressources, comme les noms, les adresses et les numéros de téléphone; ou des erreurs commises par inadvertance dans les chiffres ou les calculs qui ne modifient pas le montant que le soumissionnaire a indiqué pour le prix ou tout composant visé par l'évaluation. Cela ne limitera pas le droit du Canada de demander ou d'accepter toute information après la date de clôture des soumissions dans des circonstances où la demande de soumissions le permet expressément. Le soumissionnaire disposera de la période de temps précisée par écrit par le Canada pour fournir la documentation nécessaire. À défaut de respecter ce délai, la soumission sera jugée non recevable.

(d) Le PCSP ne limite pas les droits du Canada en vertu des clauses et conditions uniformisées d'achat (CCUA) 2003 (2020-05-28) Instructions uniformisées – Biens ou services – Besoins concurrentiels, ni le droit du Canada de demander ou d'accepter toute

information pendant la période de demande de soumissions ou après la date de clôture des soumissions dans des circonstances où la demande de soumissions le permet expressément, ou dans les circonstances décrites au paragraphe c).

(e) Le Canada enverra un avis ou un REC par la méthode de son choix et à sa discrétion absolue. Le soumissionnaire doit présenter sa réponse par la méthode décrite dans l'avis ou le REC. Les réponses sont considérées comme reçues par le Canada à la date et à l'heure où elles ont été livrées au Canada par la méthode indiquée dans l'avis ou le REC et à l'adresse qui y figure. Un courriel de réponse autorisé dans l'avis ou le REC est considéré comme reçu par le Canada à la date et à l'heure auxquelles il a été reçu dans la boîte de réception de l'adresse électronique indiquée dans l'avis ou le REC. Un avis ou un REC envoyé par le Canada au soumissionnaire à l'adresse fournie par celui-ci dans la soumission ou après l'envoi de celle-ci est considéré comme reçu par le soumissionnaire à la date à laquelle il a été envoyé par le Canada. Le Canada n'est pas responsable de la réception tardive d'une réponse par le Canada, quelle qu'en soit la cause.

#### **4.1.1.2 (2018-03-13) Phase I : Soumission financière**

(a) Après la date et l'heure de clôture de la présente demande de soumissions, le Canada examinera la soumission afin de déterminer si elle comprend une soumission financière et si la soumission financière comprend tous les renseignements requis dans la présente demande de soumissions. L'examen de la soumission par le Canada à la phase I se limitera à déterminer si les renseignements requis dans la soumission financière de la demande de soumissions sont manquants. Cet examen ne déterminera pas si la soumission financière respecte toute norme ou répond à toutes les exigences de la demande de soumissions.

(b) L'examen de la soumission par le Canada à la phase I sera réalisé par des fonctionnaires du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux.

(c) Si le Canada détermine, à sa discrétion absolue, qu'il n'y a pas de soumission financière ou que la soumission financière ne contient aucun des renseignements requis décrits dans la demande de soumissions, la soumission sera jugée non recevable et rejetée d'emblée.

(d) Pour les soumissions autres que celles décrites au paragraphe c), le Canada fera parvenir un avis écrit au soumissionnaire (l'« avis ») indiquant où il manque des renseignements dans la soumission financière. Un soumissionnaire dont la soumission financière a été déclarée conforme aux exigences qui font l'objet d'un examen à la phase I ne recevra pas d'avis. Un tel soumissionnaire n'est pas autorisé à présenter des renseignements supplémentaires relativement à sa soumission financière.

(e) Les soumissionnaires qui ont reçu un avis disposeront du délai précisé dans l'avis (la « période de correction ») pour corriger les problèmes qui y sont signalés en fournissant au Canada, par écrit, des renseignements supplémentaires ou des précisions en réponse à l'avis. Les réponses reçues après la fin de la période de correction ne seront pas prises en compte par le Canada, sauf dans les circonstances et selon les modalités expressément prévues dans l'avis.

(f) Dans sa réponse à l'avis, le soumissionnaire aura le droit de corriger uniquement la partie de sa soumission financière qui est indiquée dans l'avis. Par exemple, lorsque l'avis indique qu'un élément requis a été laissé en blanc, seuls les renseignements manquants peuvent être ajoutés à la soumission financière, sauf lorsque l'ajout de tels renseignements entraîne nécessairement une modification à d'autres calculs précédemment soumis dans la soumission financière (p. ex., le calcul visant à déterminer un prix total). De telles rectifications doivent être indiquées par le soumissionnaire, et seules ces rectifications peuvent être effectuées. Tous les renseignements fournis doivent respecter les exigences de la présente demande de soumissions.

(g) Toute autre modification apportée à la soumission financière par le soumissionnaire sera considérée comme une nouvelle information et ne sera pas prise en considération. Aucun changement ne sera autorisé à une autre section de la soumission du soumissionnaire. Les renseignements fournis conformément aux exigences de la présente demande de soumissions en réponse à l'avis remplaceront, en totalité, **uniquement** la partie de la soumission financière originale comme il est permis ci-dessus et seront utilisés pour le reste du processus d'évaluation de la soumission.

(h) Le Canada déterminera si la soumission financière est conforme aux exigences évaluées à la phase I, en tenant compte des renseignements supplémentaires ou des précisions qui peuvent avoir été fournis par le soumissionnaire conformément à la présente section. Si la soumission financière n'est pas conforme aux exigences évaluées à la phase I à la satisfaction du Canada, la soumission sera jugée non recevable et sera rejetée d'emblée.

(i) Seules les soumissions jugées conformes aux exigences évaluées à la phase I à la satisfaction du Canada feront l'objet d'une évaluation à la phase II.

#### 4.1.1.3 (2018-03-13) Phase II : Soumission technique

(a) L'examen de la soumission par le Canada à la phase II se limitera à un examen de la soumission technique pour cibler les cas où le soumissionnaire n'a pas réussi à satisfaire à tout critère obligatoire admissible. Cet examen ne déterminera pas si la soumission technique respecte toute norme ou répond à toutes les exigences de la demande de soumissions. Les critères obligatoires admissibles sont tous les critères techniques obligatoires qui sont indiqués comme étant assujettis au PCSP dans la présente demande de soumissions. Les critères techniques obligatoires qui ne sont pas indiqués comme étant assujettis au PCSP dans la demande de soumissions ne seront évalués qu'à la phase III.

(b) Le Canada fera parvenir un avis écrit au soumissionnaire (le « rapport sur l'évaluation de la conformité » ou le « REC ») indiquant tout critère obligatoire admissible que la soumission n'a pas respecté. Un soumissionnaire dont la soumission a été jugée conforme aux exigences évaluées à la phase II recevra un REC attestant que sa soumission a été déclarée conforme à ces exigences. Un tel soumissionnaire n'est pas autorisé à présenter de réponse au REC.

(c) Le soumissionnaire doit disposer de la période précisée dans le REC (la « période de correction ») pour remédier au non-respect de tout critère obligatoire admissible indiqué dans le REC en fournissant au Canada, par écrit, des renseignements supplémentaires ou différents ou des précisions en réponse au REC. Les réponses reçues après la fin de la période de correction ne seront pas prises en compte par le Canada, sauf dans les circonstances et selon les modalités expressément prévues dans le REC.

(d) La réponse du soumissionnaire doit porter uniquement sur les critères obligatoires admissibles énumérés dans le REC qui n'ont pas été respectés, et ne doit comprendre que

les renseignements nécessaires pour les respecter. Les renseignements supplémentaires fournis par le soumissionnaire qui ne sont pas nécessaires à la satisfaction de ces exigences ne seront pas pris en compte par le Canada, sauf lorsque la réponse aux critères obligatoires admissibles précisés dans le REC entraîne nécessairement une modification corrélative dans d'autres parties de la soumission. Le soumissionnaire doit indiquer ces modifications supplémentaires, à condition que sa réponse ne comprenne aucune modification à la soumission financière.

(e) La réponse du soumissionnaire au REC devrait préciser, dans tous les cas, le critère obligatoire admissible du REC auquel il répond, notamment l'indication de la section correspondante de la soumission originale, le libellé de la modification proposée à cette section, ainsi que le libellé et l'emplacement dans la soumission de toute autre modification corrélative qui découle nécessairement de cette modification. En ce qui concerne toute modification corrélative, le soumissionnaire doit inclure une justification expliquant les raisons pour lesquelles une telle modification corrélative est le résultat inévitable de la modification proposée pour répondre au critère obligatoire admissible. Il n'appartient pas au Canada de réviser la soumission du soumissionnaire, et si le soumissionnaire omet de le faire conformément au présent sous-alinéa, c'est à ses propres risques. Tous les renseignements fournis doivent respecter les exigences de la présente demande de soumissions.

(f) Toute modification à la soumission présentée par le soumissionnaire d'une façon qui n'est pas permise par la présente demande de soumissions sera considérée comme une nouvelle information et sera écartée. Les renseignements fournis conformément aux exigences de la présente demande de soumissions en réponse au REC remplaceront, en totalité, **uniquement** la partie de la soumission originale, comme le permet la présente section.

(g) Les renseignements supplémentaires ou différents soumis au cours de la phase II qui sont permis par la présente section seront considérés comme faisant partie de la soumission, mais ne seront pas pris en compte par le Canada dans l'évaluation de la soumission à la phase II que pour déterminer si la soumission respecte les critères obligatoires admissibles. Les renseignements supplémentaires ou différents ne seront utilisés à aucune phase de l'évaluation pour permettre à la soumission originale d'obtenir une note plus élevée. Par exemple, un critère obligatoire admissible qui exige l'obtention d'un nombre minimum de points pour être considéré comme conforme sera évalué à la phase II pour déterminer si cette note minimum obligatoire aurait été obtenue si le soumissionnaire avait soumis les renseignements supplémentaires ou différents en réponse au REC. Dans ce cas, la soumission sera jugée conforme par rapport à ce critère obligatoire admissible, et les renseignements supplémentaires ou différents soumis par le soumissionnaire lieront le soumissionnaire dans le cadre de sa soumission, mais la note originale du soumissionnaire, qui était inférieure à la note minimum obligatoire pour ce critère obligatoire admissible, ne changera pas, et c'est cette note originale qui sera utilisée pour calculer les notes de la soumission.

(h) Le Canada déterminera si la soumission répond aux exigences évaluées à la phase II, en tenant compte des renseignements supplémentaires ou différents ou des précisions que le soumissionnaire a pu fournir conformément à la présente section. Si la soumission n'est pas jugée conforme aux exigences évaluées à la phase II à la satisfaction du Canada, la soumission sera jugée non recevable et sera rejetée d'emblée.

Seules les soumissions jugées conformes aux exigences évaluées à la phase II à la satisfaction du Canada feront l'objet d'une évaluation à la phase III.

---

#### 4.1.1.4 (2018-03-13) Phase III : Évaluation finale de la soumission

(a) Au cours de la phase III, le Canada effectuera l'évaluation de toutes les soumissions jugées conformes aux exigences analysées à la phase II. Les soumissions seront évaluées par rapport à l'ensemble des exigences de la demande de soumissions, dont les critères d'évaluation techniques et financiers.

(b) Une soumission est non recevable et sera rejetée d'emblée si elle ne satisfait pas à tous les critères d'évaluation obligatoires de la demande de soumissions.

#### 4.1.2 Évaluation technique

Les critères techniques obligatoires et les critères techniques cotés sont décrits à l'Annexe E à la Partie 4.

#### 4.1.3 Évaluation financière

Clause du *Guide des CCUA* [A0220T](#) (2014-06-26), Évaluation du prix – Soumission

### 4.2 Méthode de sélection

#### 4.2.1 Méthode de sélection – Note combinée la plus haute sur le plan du mérite technique et du prix

1. Pour être déclarée recevable, une soumission doit :
  - a. respecter toutes les exigences de la demande de soumissions;
  - b. satisfaire à tous les critères d'évaluation techniques obligatoires;
  - c. obtenir le nombre minimal de 150 points exigés pour l'ensemble des critères d'évaluation techniques cotés. L'échelle de notation compte 250 points.
2. Les soumissions qui ne satisfont pas aux exigences a), b) et c) ci-dessus seront déclarées non recevables. La soumission recevable ayant le prix évalué le plus bas sera recommandée pour l'attribution d'un contrat.
3. La sélection sera faite en fonction de la note combinée la plus élevée sur le plan du mérite technique et du prix. Une proportion de 70 % sera accordée au mérite technique et une proportion de 30 % sera accordée au prix.
4. Pour établir la note du mérite technique, la note technique globale de chaque soumission recevable sera calculée de la façon suivante : le nombre total de points obtenus sera divisé par le nombre total de points possible, puis multiplié par 70 %.
5. Afin de déterminer la note pour le prix, chaque soumission recevable sera évaluée proportionnellement au prix évalué le plus bas et selon le ratio de 30 %.
6. Pour chaque soumission recevable, la note combinée globale correspondra à la somme de la note du mérite technique et de celle du prix.
7. La soumission recevable ayant obtenu la note technique la plus élevée ou celle ayant le prix évalué le plus bas ne sera pas nécessairement choisie. La soumission recevable qui obtiendra la

note combinée la plus élevée pour le mérite technique et le prix sera recommandée pour l'attribution du contrat.

Le tableau ci-dessous montre l'exemple de trois soumissions recevables où le choix de l'entrepreneur est déterminé en appliquant le ratio 70-30 à l'aspect technique et au prix, respectivement. Le nombre total des points qu'il est possible d'obtenir est de 135 et le prix évalué le plus bas est de 45 000 \$ (45).

Méthode de sélection – Note combinée la plus haute sur le plan du mérite technique (70 %) et du prix (30 %)				
		Soumissionnaire 1	Soumissionnaire 2	Soumissionnaire 3
Note technique globale		115/135	89/135	92/135
Prix évalué de la soumission		55 000 \$	50 000 \$	45 000 \$
Calculs	Note pour le mérite technique	$115/135 \times 70 = 59,63$	$89/135 \times 70 = 46,15$	$92/135 \times 70 = 47,70$
	Note pour le prix	$45/55 \times 30 = 24,55$	$45/50 \times 30 = 27$	$45/45 \times 30 = 30$
Note combinée		84,18	73,15	77,7
Classement		1 <sup>er</sup>	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>

## PARTIE 5 – ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Les soumissionnaires doivent fournir les attestations et les renseignements supplémentaires exigés pour qu'un contrat leur soit attribué.

Les attestations que les soumissionnaires remettent au Canada peuvent faire l'objet d'une vérification à tout moment par le Canada. À moins d'indication contraire, le Canada déclarera une soumission non recevable, ou un manquement de la part de l'entrepreneur s'il est établi qu'une attestation du soumissionnaire est fausse, sciemment ou non, que ce soit pendant la période d'évaluation des soumissions, ou pendant la durée du contrat.

L'autorité contractante aura le droit de demander des renseignements supplémentaires pour vérifier les attestations du soumissionnaire. Le non-respect de toute demande ou exigence imposée par l'autorité contractante peut rendre la soumission non recevable ou constituer un manquement au contrat.

### 5.1 Attestations exigées avec la soumission

Les soumissionnaires doivent fournir les attestations ci-dessous dûment remplies avec leur soumission.

#### 5.1.1 Dispositions relatives à l'intégrité – Déclaration de condamnation à une infraction

Conformément aux Dispositions relatives à l'intégrité des Instructions générales, tous les soumissionnaires doivent fournir avec leur proposition, **s'il y a lieu**, le formulaire de déclaration d'intégrité se trouvant sur le site Web des [formulaires concernant le Régime d'intégrité](https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/declaration-fra.html) (<https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/declaration-fra.html>), afin que leur soumission soit prise en compte dans le cadre du processus d'approvisionnement.

### 5.2 Attestations préalables à l'attribution du contrat et renseignements supplémentaires

Les attestations et les renseignements supplémentaires énoncés ci-dessous devraient être joints à la soumission, mais peuvent aussi être présentés par la suite. Si l'une des attestations exigées ou l'un des renseignements supplémentaires requis n'est pas fourni conformément aux exigences, l'autorité contractante informera le soumissionnaire du délai dont il dispose pour fournir cette information. Si le



soumissionnaire ne fournit pas les attestations et les renseignements supplémentaires énumérés ci-dessous dans le délai établi, sa soumission sera déclarée non recevable.

### 5.2.1 Dispositions relatives à l'intégrité – Documents exigés

Conformément à la section intitulée « Renseignements à fournir lors d'une soumission, de la passation d'un contrat ou de la conclusion d'un accord immobilier » de la [Politique d'inadmissibilité et de suspension](https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/politique-policy-fra.html) (<https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/politique-policy-fra.html>), le soumissionnaire doit présenter les documents exigés, s'il y a lieu, pour que son offre passe à l'étape suivante du processus d'approvisionnement.

### 5.2.2 Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation de soumission

En présentant une soumission, le soumissionnaire atteste que le soumissionnaire, et tout membre de la coentreprise si le soumissionnaire est une coentreprise, n'est pas nommé dans la « Liste des soumissionnaires à admissibilité limitée du PCF » du Programme de contrats fédéraux (PCF) pour l'équité en matière d'emploi disponible au bas de la page du site Web d'[Emploi et Développement social Canada \(EDSC\) — Travail](https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/equite-emploi/programme-contrats-federaux.html) (<https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/equite-emploi/programme-contrats-federaux.html>).

Le Canada aura le droit de déclarer une soumission non recevable si le soumissionnaire, ou tout membre de la coentreprise si le soumissionnaire est une coentreprise, figure sur la « Liste des soumissionnaires à admissibilité limitée du PCF » pour l'équité en matière d'emploi au moment de l'attribution du contrat.

Le Canada aura aussi le droit de résilier le contrat pour manquement si l'entrepreneur, ou tout membre du personnel de l'entrepreneur si celui-ci est une coentreprise, figure sur la « [Liste des soumissionnaires à admissibilité limitée du PCF](#) » pendant la durée du contrat.

Le soumissionnaire doit fournir à l'autorité contractante l'Annexe F à la Partie 5 intitulée Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation dûment remplie avant l'attribution du contrat. Si le soumissionnaire est une coentreprise, il doit fournir à l'autorité contractante l'Annexe F à la Partie 5 Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation dûment remplie pour chaque membre de la coentreprise.

### 5.2.3 Statut et disponibilité du personnel

Clause du *Guide des CCUA* [A3005T](#) (2010-08-16) Statut et disponibilité du personnel

### 5.2.4 Études et expérience

Clause du *Guide des CCUA* [A3010T](#) (2010-08-16) Études et expérience

## PARTIE 6 – EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ, EXIGENCES FINANCIÈRES ET AUTRES EXIGENCES

### 6.1 Exigences relatives à la sécurité

Il n'y a pas d'exigences relatives à la sécurité liées à ce besoin.



---

## **PARTIE 7 – CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT**

Les clauses et conditions suivantes s'appliquent à tout contrat découlant de la demande de soumissions et en font partie intégrante.

### **7.1 Énoncé des travaux**

L'entrepreneur doit exécuter les travaux conformément à l'énoncé des travaux qui figure à l'Annexe A et à la soumission technique de l'entrepreneur intitulée \_\_\_\_\_, en date du \_\_\_\_\_.

### **7.2 Clauses et conditions uniformisées**

Toutes les clauses et conditions désignées dans le contrat par un numéro, une date et un titre sont reproduites dans le [Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat](https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat) (<https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat>) publié par Services publics et Approvisionnement Canada.

#### **7.2.1 Conditions générales**

Les conditions [2035](#) (2020-05-28), Conditions générales – Besoins plus complexes de services, s'appliquent au contrat et en font partie intégrante.

### **7.3 Exigences relatives à la sécurité**

Le contrat ne comporte aucune exigence relative à la sécurité.

### **7.4 Durée du contrat**

#### **7.4.1 Période du contrat**

La période du contrat s'échelonne de la date du contrat jusqu'au 31 mars 2022, inclusivement.

### **7.5 Responsables**

#### **7.5.1 Autorité contractante**

L'autorité contractante pour le contrat est :

Laura Duffy  
Spécialiste en approvisionnement  
Approvisionnement en recherche et développement  
Direction générale des approvisionnements  
Services publics et Approvisionnement Canada

Téléphone : 613 859-0462  
Courriel : [laura.duffy@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:laura.duffy@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

L'autorité contractante est responsable de la gestion du contrat, et toute modification à celui-ci doit être autorisée par écrit par l'autorité contractante. L'entrepreneur ne doit pas effectuer de travaux dépassant la portée du contrat, ou qui n'y sont pas prévus, à la suite d'une demande ou d'instructions verbales ou écrites d'une autre personne que l'autorité contractante.

#### **7.5.2 Chargé de projet**

Le chargé de projet pour le contrat est : [À remplir au moment de l'attribution du contrat.](#)

Nom : \_\_\_\_\_  
Titre : \_\_\_\_\_  
Organisation : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_ - \_\_\_\_ - \_\_\_\_  
Télécopieur : \_\_\_\_ - \_\_\_\_ - \_\_\_\_  
Adresse courriel : \_\_\_\_\_

Le chargé de projet représente le ministère ou l'organisme pour lequel les travaux sont exécutés dans le cadre du contrat. Il est responsable de toutes les questions liées au contenu technique des travaux prévus dans le contrat. On peut discuter des questions techniques avec le chargé de projet; cependant, celui-ci ne peut pas autoriser les modifications à apporter à l'énoncé des travaux. De tels changements peuvent être effectués uniquement au moyen d'une modification de contrat émise par l'autorité contractante.

### 7.5.3 Représentant de l'entrepreneur

*À remplir au moment de l'attribution du contrat.*

### 7.6 Divulcation proactive des marchés conclus avec d'anciens fonctionnaires *(incluse seulement s'il y a lieu)*

En fournissant des renseignements sur son statut d'ancien fonctionnaire touchant une pension en vertu de la [Loi sur la pension de la fonction publique](#) (LPFP), l'entrepreneur a convenu que ces renseignements figureront sur les sites Web ministériels dans les rapports de divulgation proactive des marchés, conformément à l'[Avis sur la Politique des marchés : 2019-01](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

### 7.7 Paiement

#### 7.7.1 Base de paiement

##### 7.7.1.1 Prix fermes

Sous réserve de l'exécution satisfaisante toutes ses obligations en vertu du contrat, à l'exception des articles 6.3.3 et 6.4.2 de l'énoncé des travaux à l'Annexe A, l'entrepreneur se verra verser un prix ferme, tel que déterminé à l'Annexe B, d'un montant total de \_\_\_\_\_ \$ *(insérer le montant au moment de l'attribution du contrat)*. Les droits de douane sont inclus et les taxes applicables sont en sus.

Le Canada ne paiera pas l'entrepreneur pour tout changement à la conception ou toute modification ou interprétation des travaux, à moins que ces changements à la conception, ces modifications ou ces interprétations n'aient été approuvés par écrit par l'autorité contractante avant d'être intégrés aux travaux.

##### 7.7.1.2 Frais remboursables – Limite des dépenses

- a) Pour les travaux décrits au paragraphe 6.3.3 de l'énoncé des travaux à l'Annexe A, l'entrepreneur sera payé pour les coûts qu'il a raisonnablement et convenablement engagés dans l'exécution des travaux, conformément à la base de paiement énoncée à l'Annexe B, jusqu'à une limite des dépenses de \_\_\_\_\_ \$ *(insérer le montant au moment de l'attribution du contrat)*. Les droits de douane sont inclus et les taxes applicables sont en sus.

- b) Pour les travaux décrits au paragraphe 6.4.2 de l'énoncé des travaux à l'Annexe A, l'entrepreneur sera payé pour les coûts qu'il a raisonnablement et convenablement engagés dans l'exécution des travaux, conformément à la base de paiement énoncée à l'Annexe B, jusqu'à une limite des dépenses de \_\_\_\_\_ \$ (*insérer le montant au moment de l'attribution du contrat*). Les droits de douane sont inclus et les taxes applicables sont en sus.

- c) Frais de déplacement et de subsistance – Directive sur les voyages du Conseil national mixte

L'entrepreneur sera remboursé pour les frais autorisés de déplacement et de subsistance réels raisonnablement engagés dans l'exécution des travaux, au prix coûtant, sans aucune indemnité pour les frais généraux ou les bénéfices, conformément aux indemnités relatives aux repas et à l'utilisation d'un véhicule privé qui sont précisées aux appendices B, C et D de la [Directive sur les voyages du Conseil national mixte](#) et selon les autres dispositions de la Directive qui se rapportent aux « voyageurs » plutôt que celles qui se rapportent aux « employés ». Le Canada ne versera à l'entrepreneur aucune indemnité de faux frais pour les déplacements autorisés.

Tout déplacement doit être approuvé au préalable par le chargé de projet.

Tout paiement peut faire l'objet d'une vérification par le gouvernement.

Coût estimatif : 70 000 \$

Le Canada ne paiera à l'entrepreneur aucuns frais découlant d'un changement apporté à la conception, d'une modification ou d'une interprétation des travaux qui n'aura pas été approuvé par écrit par l'autorité contractante avant d'être intégré aux travaux.

### 7.7.2 Limite des dépenses

1. La responsabilité totale du Canada envers l'entrepreneur ne doit pas dépasser \_\_\_\_\_ \$ (*insérer le montant au moment de l'attribution du contrat*). Les droits de douane sont inclus et les taxes applicables sont en sus.
2. Aucune augmentation de la responsabilité totale du Canada ou du prix des travaux découlant de tout changement de conception ou de toute modification ou interprétation des travaux ne sera autorisée ou payée à l'entrepreneur, à moins que ces changements de conception, ces modifications ou interprétations n'aient été approuvés par écrit par l'autorité contractante avant d'être intégrés aux travaux. L'entrepreneur ne doit pas exécuter des travaux ou fournir des services qui entraîneraient une augmentation de la responsabilité totale du Canada, à moins que l'augmentation n'ait été autorisée par écrit par l'autorité contractante. L'entrepreneur doit informer, par écrit, l'autorité contractante concernant la suffisance de cette somme :
  - a. lorsque 75 % de la somme est engagée, ou
  - b. quatre mois avant la date d'expiration du contrat, ou
  - c. dès que l'entrepreneur juge que les fonds du contrat sont insuffisants pour l'achèvement des travaux,

selon la première de ces éventualités.

3. Lorsqu'il informe l'autorité contractante que les fonds du contrat sont insuffisants, l'entrepreneur doit lui fournir par écrit une estimation des fonds additionnels requis. La présentation de cette information par l'entrepreneur n'augmente pas la responsabilité du Canada à son égard.

### 7.7.3 Paiements d'étape – non assujetti à une retenue

Le Canada effectuera des paiements d'étape conformément au calendrier des étapes détaillé à l'Annexe B du contrat et aux dispositions de paiement du contrat si :

- a. une demande de paiement exacte et complète en utilisant le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#), Demande de paiement progressif, et tout autre document exigé par le contrat, ont été présentés conformément aux instructions relatives à la facturation fournies dans le contrat;
- b. toutes les attestations mentionnées dans le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#) ont été signées par les représentants autorisés;
- c. tous les travaux associés à l'étape et, s'il y a lieu, tout produit livrable exigé ont été achevés et acceptés par le Canada.

### 7.7.4 Paiement électronique de factures – Contrat (*à remplir au moment de l'attribution du contrat*)

L'entrepreneur accepte d'être payé au moyen de l'un des instruments de paiement électronique suivants :

- a. dépôt direct (national et international);
- b. échange de données informatisé (EDI);
- c. virement télégraphique (international seulement);

## 7.8 Instructions relatives à la facturation

1. L'entrepreneur doit soumettre une demande de paiement en utilisant le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#), Demande de paiement progressif.

Chaque demande doit comporter :

- a. tous les renseignements exigés dans le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#);
- b. toute information pertinente détaillée à l'article intitulé « Présentation des factures » des conditions générales;
- c. une liste de toutes les dépenses;
- d. la description et la valeur de l'étape réclamée selon la description au contrat.

Une copie des factures, des reçus et des pièces justificatives pour tous les frais directs, et tous les frais de déplacement et de subsistance;

2. Les taxes applicables doivent être calculées sur la somme totale de la demande avant l'application de la retenue. Au moment de demander la retenue, il n'y aura pas de taxes applicables exigibles puisque celles-ci ont été réclamées et sont exigibles dans le cadre des demandes de paiement progressif précédentes.
3. L'entrepreneur doit préparer et certifier un exemplaire original de la demande sur le formulaire [PWGSC-TPSGC 1111](#), et l'envoyer au chargé de projet dont le nom est indiqué sous l'article intitulé « Responsables » du contrat à des fins d'attestation après l'inspection et d'acceptation des travaux.

Le chargé de projet fera parvenir la demande à l'autorité contractante aux fins d'attestation et de

présentation au Bureau du traitement des paiements pour toute autre attestation et opération de paiement.

4. L'entrepreneur ne doit pas soumettre de demandes avant que les travaux indiqués sur la demande soient exécutés.

## 7.9 Attestations et renseignements supplémentaires

### 7.9.1 Conformité

À moins d'indication contraire, le respect continu des attestations fournies par l'entrepreneur avec sa soumission ou préalablement à l'attribution du contrat, et la coopération constante quant aux renseignements supplémentaires, sont des conditions du contrat et leur non-respect constituera un manquement de la part de l'entrepreneur. Les attestations pourront faire l'objet de vérifications par le Canada pendant toute la durée du contrat.

### 7.9.2 Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Manquement de la part de l'entrepreneur

L'entrepreneur comprend et convient que, lorsqu'il conclut un Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi avec Emploi et Développement social Canada (EDSC) – Travail, cet accord doit demeurer valide pendant toute la durée du contrat. Si cet accord devient invalide, le nom de l'entrepreneur sera ajouté à la « Liste des soumissionnaires à admissibilité limitée du Programme de contrats fédéraux ». L'imposition d'une telle sanction par EDSC sera considérée comme un manquement de l'entrepreneur aux modalités du contrat.

## 7.10 Lois applicables

Le contrat doit être interprété et régi selon les lois en vigueur \_\_\_\_\_ (*inscrire le nom de la province ou du territoire précisé par le soumissionnaire dans sa soumission, s'il y a lieu*), et les relations entre les parties seront déterminées par ces lois.

## 7.11 Ordre de priorité des documents

En cas d'incompatibilité entre le libellé des textes énumérés dans la liste, c'est le libellé du document qui apparaît en premier sur la liste qui l'emporte sur celui de tout autre document qui figure plus bas sur ladite liste.

- a) les articles de l'accord;
- (b) les conditions générales 2035 (2020-05-28), Conditions générales – Besoins plus complexes de services;
- c) l'Annexe A – Énoncé des travaux;
- d) l'Annexe B, Base de paiement;
- (e) la soumission de l'entrepreneur datée du \_\_\_\_\_, telle que précisée le \_\_\_\_\_ **ou** modifiée le \_\_\_\_\_.

## 7.12 Ressortissants étrangers (entrepreneur canadien **ou** entrepreneur étranger)

Clause du *Guide des CCUA* A2000C (2006-06-16) Ressortissants étrangers (entrepreneur canadien)

**ou**

Clause du *Guide des CCUA* A2001C (2006-06-16) Ressortissants étrangers (entrepreneur étranger)

### 7.13 Assurances

Clause du *Guide des CCUA* [G1005C](#) (2016-01-28) Assurance – Aucune exigence particulière

### 7.14 Règlement des différends

- (a) Les parties conviennent de maintenir une communication ouverte et honnête concernant les travaux pendant toute la durée de l'exécution du marché et après.
- (b) Les parties conviennent de se consulter et de collaborer dans l'exécution du contrat, d'informer rapidement la ou les autres parties des problèmes ou des différends qui pourraient survenir et de tenter de les résoudre.
- (c) Si les parties n'arrivent pas à résoudre un différend au moyen de la consultation et de la collaboration, les parties conviennent de consulter un tiers neutre offrant des services de règlement extrajudiciaire des différends pour tenter de régler le problème.

Vous trouverez des choix de services de règlement extrajudiciaire des différends sur le site Web Achats et ventes du Canada sous le titre « [Règlement des différends](#) ».

## ANNEXE A – ÉNONCÉ DES TRAVAUX

### NOM DU PROJET :

Mise à l'essai des systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions (SCCPC)

## 1. Terminologie

Glossaire des acronymes et définitions des termes les plus utilisés dans l'énoncé des travaux (EDT).

VA	Véhicule automatisé
AVSC	Automated Vehicle Safety Consortium (Consortium sur la sécurité des véhicules automatisés)
SCCPC	Système coopératif de circulation en peloton de camions
PCC	Peloton coopératif de camions
VC	Véhicule connecté
IHM	Interface homme-machine
VUL	Véhicule utilitaire lourd
CEVA	Centre d'essais pour véhicules automobiles – Installation d'essais de Transports Canada située à Blainville, au Québec
DCO	Domaine de conception opérationnelle
TC	Transports Canada
V2V	Véhicule à véhicule

## 2. Contexte

Le Centre d'innovation de Transports Canada (TC) entreprend des essais et des évaluations de technologies émergentes et actuelles pour véhicules afin d'informer les divers intervenants qui participent à l'élaboration de règlements, de codes et de normes pour la prochaine génération de véhicules légers et lourds de pointe. Les résultats de ces essais soutiennent l'élaboration de règlements, de politiques et de programmes en matière de rendement écoénergétique et de sécurité, afin que ces nouvelles technologies puissent être adoptées sur les routes canadiennes de façon sécuritaire et rapide.

Dans l'Énoncé économique de l'automne 2018, le gouvernement du Canada a exprimé son intérêt à collaborer avec l'industrie pour élaborer de nouvelles approches réglementaires à l'appui de l'innovation. Une approche inclut l'utilisation d'un « banc d'essai pour système de circulation en peloton de camions (le fait de relier électroniquement au moins deux véhicules lourds pour former un « train routier ») pour appuyer le développement et l'adoption de technologies dans ce domaine ».

Les camions utilisent un système de communication de véhicule à véhicule (V2V), en plus de capteurs avant qui les aident à conserver une distance constante entre eux, ce qui permet de les rapprocher. De tels camions sont à tout le moins des véhicules automatisés de niveau 1 selon les niveaux d'automatisation de véhicules définis dans la norme J3016 de la SAE. Les systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions (SCCPC) sont en cours d'élaboration et s'approchent de la phase de commercialisation. Cependant, les connaissances sur la sécurité, la fiabilité et la résilience de ces systèmes sont incomplètes. D'autres essais et évaluations seront nécessaires pour qualifier et quantifier leur sécurité opérationnelle et leur rendement écoénergétique dans leur ensemble.

La technologie de circulation en peloton a le potentiel de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation de carburant des camions lourds qui parcourent de longues distances, ce qui contribuerait à améliorer l'efficacité du réseau de transport. Même si ces derniers ne constituent qu'une

petite partie du parc routier du Canada, ils émettent près de 10 % des émissions de GES annuelles totales du pays. Bien qu'on s'attende à ce que les règlements en matière de GES contribuent à remédier au problème, la circulation en peloton a le potentiel d'accélérer les efforts du Canada pour respecter ses engagements de 2030 en matière de réduction des GES, tels qu'ils ont été présentés dans la Stratégie ministérielle de développement durable 2017-2020, tout en renforçant la compétitivité de l'industrie du camionnage étant donné que la technologie fera baisser les coûts en carburant. Cette technologie de pointe pourrait aussi contribuer à atténuer la pénurie de main-d'œuvre, car elle pourrait rendre la profession plus attrayante pour les camionneurs potentiels.

### 3. Objectif

L'objectif des présents travaux est de soutenir l'innovation, et plus précisément l'augmentation de l'automatisation et de la connectivité des véhicules. Dans le cadre de ces travaux, des éléments probants seront recueillis pour appuyer l'élaboration potentielle de règlements, de politiques et de programmes offrant une approche modernisée pour aborder cette technologie.

Le projet pilote proposé de circulation en peloton de camions fournira de nouvelles données concrètes pour éclairer les politiques et les règlements relatifs aux activités des transporteurs routiers ainsi qu'aux véhicules automatisés et connectés (VA/VC) des instances canadiennes. De plus, la circulation en peloton pourrait réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser l'adoption des technologies de véhicules automatisés et connectés, et éclairer les politiques de Transports Canada relatives aux VA/VC.

### 4. Portée

L'entrepreneur est responsable de l'élaboration et de l'organisation d'essais sur route au Canada ainsi que d'essais supplémentaires sur piste (à des fins d'essais dynamiques précis et d'enquêtes sur la fatigue potentielle des conducteurs). Les essais comprendront au moins 6 mois d'utilisation sur les routes canadiennes. Les données recueillies durant les essais sur l'utilisation de SCCPC installés sur des camions favoriseront la compréhension des impacts, des avantages et des limites opérationnels de la technologie de circulation en peloton et encourageront l'accroissement de l'automatisation des véhicules. Le SCCPC à évaluer doit à tout le moins être installé sur un véhicule automatisé de niveau 1 selon les niveaux d'automatisation de véhicules définis dans la norme J3016 de la SAE.

L'entrepreneur doit suivre les dernières lignes directrices publiées par TC sur la sécurité des véhicules automatisés et connectés<sup>1</sup> :

- Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés
- Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : Lignes directrices à l'intention des organismes d'essais
- Lignes directrices aux administrations canadiennes pour la sécurité des essais et du déploiement des véhicules hautement automatisés
- Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisée au Canada
- Directives sur la cybersécurité des véhicules au Canada

<sup>1</sup> On peut consulter les documents à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-automatisees-connectees/securite-vehicules-automatisees-connectees-ce-qu-il-faut-savoir>



Bien que ces ressources s'appliquent à des VA de niveau 3 ou plus, le SCCPC qui servira à ce projet sera vraisemblablement un système pour véhicule automatisé de niveau 1 ou 2. Cependant, la circulation en peloton de camions représente un certain défi pour un VA de ce niveau, car le système nécessite un degré élevé d'intégrité pour démontrer de façon sécuritaire que l'on peut rapprocher les véhicules pour maximiser les avantages. Le système de VA utilisé pour ce projet et les essais sur route doivent suivre ces lignes directrices tout en prenant en compte le rôle prévu du conducteur dans l'utilisation du véhicule.

Les essais sur route se dérouleront sur une période de 6 mois et on entend les effectuer dans diverses conditions saisonnières, notamment des conditions estivales et hivernales. Durant les essais, l'entrepreneur établira une collaboration avec différentes parties : TC, le fournisseur/l'intégrateur du SCCPC, le transporteur, des représentants des autorités compétentes et des conseillers de TC afin de coordonner les essais sur piste et sur route.

L'entrepreneur doit avoir accès à un SCCPC ayant atteint un niveau de maturité technologique d'au moins 7<sup>2</sup>, ce qui représente un prototype prêt pour la démonstration dans un environnement opérationnel approprié. Compte tenu de la disponibilité limitée des SCCPC, qui ne sont pas encore disponibles sur le marché, l'accès à un SCCPC doit être négocié avec des concepteurs de technologie de circulation en peloton. TC préfère utiliser un SCCPC conçu dans le but d'être mis en marché et utilisé sur la voie publique.

TC sollicitera la participation de personnes-ressources des provinces et des territoires afin d'explorer les emplacements potentiels pour les essais, mais il incombe à l'entrepreneur d'assurer que les permissions pertinentes sont obtenues en vue des essais (avec l'appui de TC). TC sollicitera également la participation de transporteurs canadiens candidats par l'entremise de ses personnes-ressources pour les essais.

Un des aspects clés du volet des facteurs humains est l'évaluation de l'expérience du conducteur, et en particulier de la possible fatigue passive des conducteurs des camions qui font la suite dans le peloton. Ces conducteurs auront moins à se concentrer sur la conduite que dans des conditions normales et joueront plutôt un rôle de surveillance. Les données scientifiques sur la vigilance et la fatigue des conducteurs suggèrent que la monotonie associée à la surveillance de systèmes totalement ou en partie automatisés peut mener à de l'inattention attribuable à la fatigue (hypovigilance) et éventuellement à de la somnolence. Des études menées en laboratoire sur des simulateurs tendent à confirmer cette notion. Cependant, il est nécessaire de recueillir des données dans des conditions naturelles de conduite afin d'évaluer si l'enjeu survient dans un contexte de circulation en peloton, et dans quelle mesure. Cette étude devra donc satisfaire aux exigences d'une étude expérimentale sur les facteurs humains (variables dépendantes et indépendantes clairement définies, comparaisons intrasujets ou intersujets, nombre de conditions expérimentales, analyses de puissance pour le calcul de la taille des échantillons, contrôle expérimental, etc.). Une stratégie idéale pour ce projet serait d'évaluer l'expérience du conducteur dans l'environnement étroitement contrôlé de l'installation d'essais sur piste de Transports Canada ainsi que dans l'environnement naturel des essais sur route. Cette approche hybride et complémentaire tirerait profit des forces des deux stratégies de recherche.

TC élaborera un plan de validation du rendement afin d'évaluer le rendement en matière de sécurité du SCCPC sur une piste d'essai avant le début des essais en tant que tel, dont l'évaluation du freinage du peloton et des interactions avec les véhicules qui s'insèrent dans le peloton. Cette évaluation aura lieu au Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA) de Transports Canada à Blainville, au Québec.

<sup>2</sup> Définition des niveaux de maturité technologique : <https://www.ic.gc.ca/eic/site/080.nsf/fra/00002.html>

L'entrepreneur contribuera au plan d'essai et coordonnera l'arrivée et la disponibilité des camions équipés du SCCPC, des remorques et des camionneurs pour les essais. Cet essai doit être réalisé dans des conditions météorologiques tempérées; on ne peut donc pas le prévoir à un moment où de la neige pourrait tomber. TC assumera les coûts de cet essai, notamment de la location de la piste, des services sur la piste, des instruments, de la collecte de données et de l'analyse.

#### 4.1 Participants au projet

Le Centre d'innovation de TC mobilisera d'autres partenaires pour le projet, notamment : le groupe de la Sécurité des véhicules automobiles de TC, afin de fournir des conseils sur les aspects sécuritaires du projet, et le Conseil national de recherche, pour donner des avis d'experts sur la consommation de carburant, l'évaluation de l'aérodynamisme et la technologie des SCCPC. TC sera responsable de la gestion des participants au projet autres que le fournisseur du SCCPC, l'autorité juridictionnelle (province ou territoire) et le transporteur routier. TC sera le point de contact pour les communications entre l'entrepreneur et les autres parties prenant part au projet.

TC assurera une liaison avec les intervenants comme les autres ministères fédéraux, les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et le milieu universitaire. Afin de dissiper adéquatement les préoccupations et de recueillir de précieux commentaires auprès de ces intervenants, l'entrepreneur devra fournir du matériel de présentation afin de transmettre des informations sur le plan du projet avant la tenue des essais sur route ainsi que sur les résultats lors de la conclusion des essais. TC pourrait proposer des modifications au plan du projet, en fonction des commentaires des intervenants.

TC et les partenaires du projet pourraient, en coordination avec l'entrepreneur, procéder à d'autres essais que ceux de l'entrepreneur durant les essais sur route. L'entrepreneur déploiera tous les efforts raisonnables pour rendre possibles les essais supplémentaires demandés par TC. Tous les efforts, équipements et coûts additionnels liés aux essais supplémentaires ne relèveront pas de l'entrepreneur.

#### 4.2 Soutien fourni par Transports Canada

TC offre le soutien suivant en vue de la réussite de la mise en œuvre du projet :

- Expertise technique et lignes directrices relatives à la planification, notamment : sollicitation de la participation des autorités provinciales/territoriales ou des conducteurs de véhicules commerciaux du Canada.
- Fourniture potentielle de conseils sur le processus d'importation/exportation des véhicules.
- Aide à la détermination des méthodes d'essai, de l'équipement et d'autres ressources en vue d'atteindre des résultats optimaux.
- Sollicitation de commentaires auprès des intervenants et diffusion d'information sur les essais du SCCPC.

## 5. Justification des essais sur route (secteurs d'étude)

### 5.1 Consommation de carburant des camions circulant en peloton

Durant les essais sur route des camions circulant en peloton, l'entrepreneur prendra des mesures fiables de la consommation de carburant et des facteurs connexes (conditions météorologiques, vitesse moyenne, variabilité de la vitesse, poids, etc.) lors de chaque essai. Parmi les facteurs particuliers à examiner en lien avec la consommation de carburant, mentionnons :

- 5.1.1 Les diverses périodes/distances de séparation des véhicules du peloton
- 5.1.2 L'étude des effets des variations de vitesse lors d'une prise de mesures
- 5.1.3 L'étude des effets de l'insertion d'autres véhicules dans le peloton et des scénarios de circulation mixte
- 5.1.4 L'étude des effets de la courbure et de la pente des routes
- 5.1.5 L'étude des effets de la configuration des véhicules (le poids de la cargaison et, dans la mesure du possible, le type de remorque)

### 5.2 Rendement dynamique et en matière de sécurité des pelotons

L'entrepreneur étaiera et soutiendra l'élaboration du plan d'essai dynamique sur piste de Transports Canada ainsi que la tenue des essais. Cet essai sur piste servira à évaluer si le SCCPC convient à une utilisation sur les routes canadiennes, ainsi qu'à déterminer certains paramètres du domaine de conception opérationnelle (p. ex., distance minimale entre les véhicules). Durant les essais sur route, des données seront recueillies concernant la sécurité et le rendement dynamique du peloton. Ces essais porteront sur les éléments suivants :

- 5.2.1 Performance de freinage et réaction face à un autre véhicule qui s'insère dans un peloton :
  - a. Interactions du peloton avec les véhicules qui s'insèrent entre deux camions (insertions et sorties des véhicules).
  - b. Réactions du peloton au freinage graduel et brusque (lors des accélérations, des décélérations et des manœuvres effectuées à la même vitesse).
- 5.2.2 Détermination des limites du système, des défauts ainsi que des comportements anormaux ou inattendus, comme des épisodes de désactivation du système ou des défaillances du système ou de ses composants

### 5.3 Répercussions sur la circulation

L'entrepreneur analysera les effets du SCCPC sur la fluidité de la circulation. Cela inclut :

5.3.1 L'impact estimé sur la mobilité sur la chaussée (largeur de bande, débit et latence)

5.3.2 L'impact sur la capacité des autres utilisateurs de la route à doubler, à s'insérer dans la circulation et à accéder aux bretelles

## 5.4 Évaluation des facteurs humains

L'entrepreneur recueillera des données pour évaluer les facteurs humains à l'œuvre lors de l'utilisation du SCCPC à l'égard des éléments suivants :

5.4.1 Évaluation de l'expérience du conducteur, notamment :

- a. La fatigue passive (liée à une sous-charge de travail et à la monotonie) du conducteur qui n'est pas en tête du peloton.
- b. Le stress.
- c. La charge de travail.
- d. La confiance envers le système/l'acceptation de l'utilisateur.
- e. La perception du risque.

5.4.2 Conception de l'interface homme-machine (IHM) et interactions entre le véhicule et le conducteur

5.4.3 Comportement des autres utilisateurs de la route à proximité du peloton

5.4.4 Formation du conducteur et connaissance des capacités et des limites du système

## 5.5 Activités

L'entrepreneur travaillera avec les partenaires du projet, en particulier le transporteur qui exploite les camions, afin d'observer les répercussions opérationnelles de l'utilisation d'un SCCPC, notamment les éléments suivants :

5.5.1 Considérations liées à l'horaire et à la logistique

5.5.2 Poids de la cargaison

5.5.3 Congestion routière

5.5.4 Positionnement (véhicule de tête et autres camions du peloton)

5.5.5 Changements de voie (insertions, sorties et entrées par des bretelles)

5.5.6 Variations de vitesse

## 5.6 Domaine de conception opérationnelle (DCO) et facteurs d'influence clés

De concert avec le fournisseur du SCCPC et Transports Canada, l'entrepreneur contribuera à évaluer le domaine de conception opérationnelle du SCCPC en vue des activités liées aux essais sur route.

L'entrepreneur établira aussi les facteurs d'influence clés qui déterminent les limites du DCO pour un SCCPC en particulier. Cela comprendra de déterminer les restrictions liées à l'activation du SCCPC durant les essais sur route en fonction des paramètres des conditions suivantes :

#### 5.6.1 Les conditions météorologiques

#### 5.6.2 Les types de routes et conditions routières (voies appropriées, collines, pentes, terrain inégal, courbures, etc.)

#### 5.6.3 La construction

#### 5.6.4 Les moments de la journée

### 5.7 Observations d'ordre réglementaire/opérationnel

L'entrepreneur et les partenaires du projet établiront et décriront les règlements, politiques et facteurs opérationnels ayant trait à l'utilisation du SCCPC, dont les éléments suivants :

#### 5.7.1 Distance entre les véhicules

#### 5.7.2 Vitesse

#### 5.7.3 Heures de service

#### 5.7.4 Exigences en matière d'inspection ou de production de rapports

#### 5.7.5 Charge sur l'infrastructure

## 6. Services qui devront être fournis

Les phases du projet sont décrites dans les rubriques ci-après. Elles seront réalisées de façon séquentielle, à l'exception de la 6.3Phase 3 – Essai sur piste en vue de l'évaluation de l'expérience du conducteur pourrait être exécutée avant ou après (ou possiblement pendant) 6.4 Phase 4 – Essais sur route. Les tâches détaillées dans les rubriques de chaque phase ne dépendent pas nécessairement les unes des autres, et plusieurs d'entre elles seront réalisées en parallèle.

### 6.1 Phase 1 – Planification des essais

La phase de planification des essais comprend tous les éléments de planification qui doivent avoir lieu avant la tenue des essais sur route, et avant la tenue de tout essai sur piste visant à vérifier le rendement du SCCPC.

#### 6.1.1 Désigner un fournisseur de SCCPC

L'entrepreneur désignera un fournisseur de SCCPC, afin de permettre la circulation en peloton de deux ou trois camions (les camions seront préférablement déjà équipés du SCCPC) pour les essais. Cette tâche comporte les exigences suivantes :

- a. L'entrepreneur présentera une lettre-contrat du fournisseur démontrant son engagement à fournir le système de circulation en peloton, de préférence déjà installé sur les camions. Le fournisseur doit aussi offrir un soutien relativement à la formation, au diagnostic, à l'étalonnage, au dépannage, à la collecte de données ou à d'autres procédures techniques propres au système fourni.

### 6.1.2 Définir des options d'emplacement pour les essais

L'entrepreneur doit définir une ou des options viables pour l'emplacement des essais et satisfaire aux obligations suivantes :

- a. Les essais doivent se dérouler sur des routes canadiennes à voies multiples séparées présentant de longues parties en ligne droite.
- b. Le contrat doit ouvrir le dialogue avec les organismes de réglementation et démontrer la volonté de la province ou du territoire à entamer des discussions pour permettre une mise à l'essai du SCCPC à l'endroit choisi (si l'emplacement chevauche plusieurs provinces, une autorisation spéciale de toutes les provinces concernées est requise).
- c. L'entrepreneur doit également respecter les règles et règlements établis par la province ou le territoire concerné, notamment ceux qui s'appliquent aux heures de service, aux exigences en matière de poids et de dimensions, de limiteur de vitesse, et d'inspection de sécurité des véhicules, à l'arrimage adéquat des cargaisons, ainsi qu'à tout permis nécessaire aux opérations du peloton.

### 6.1.3 Désigner un transporteur routier partenaire canadien

L'entrepreneur doit désigner un transporteur routier partenaire canadien qui participera au projet. On s'attend à ce que le transporteur permette au peloton de fonctionner normalement (route commerciale) et qu'il satisfasse aux exigences suivantes :

- a. L'entrepreneur doit présenter une lettre-contrat du transporteur démontrant l'engagement de celui-ci à fournir la charge utile (il peut s'agir de marchandises commerciales) et l'itinéraire ainsi qu'à offrir sa participation et son soutien (p. ex., formation, logistique, établissement des horaires) selon les besoins.
- b. Les camions du peloton ne doivent transporter aucune marchandise dangereuse, conformément au *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses de Transports Canada*<sup>3</sup>.
- c. Le transporteur doit détenir un certificat valide et en règle d'aptitude en matière de sécurité (dont la cote de sécurité est satisfaisante) et répondre à toutes les normes de sécurité du Code national de sécurité. Le transporteur doit respecter toutes les exigences opérationnelles légales, notamment le *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers* et le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*.

### 6.1.4 Fournir des camions, des remorques, des conducteurs et de l'équipement pour les essais

L'entrepreneur doit fournir des camions de classe 8, des conducteurs, des remorques à plateforme pour les essais sur piste de validation du rendement du SCCPC, ainsi que des remorques (type non prescrit) pour la durée des essais sur route du SCCPC. Cela comprend deux ou trois camions de classe 8 équipés d'un SCCPC (qui peuvent être fournis par le fournisseur de SCCPC) ainsi qu'un camion comparable non équipé d'un SCCPC qui servira de

<sup>3</sup> <https://www.tc.gc.ca/fra/tdg/clear-tofc-211.htm>

véhicule de référence à des fins de contrôle expérimental (ce camion peut servir uniquement pendant une partie des essais).

- a. Le camion de référence n'a pas à servir pendant toute la durée des essais. Il peut être utilisé seulement lors des deux premières semaines d'essais, sous réserve du plan d'essais.
- b. Les tracteurs routiers du peloton doivent être équipés de freins à disque.
- c. Démonstration de la compétence des conducteurs à l'égard des essais selon des critères convenus avec TC.

#### 6.1.5 Planification des essais et administration de la logistique

L'entrepreneur est responsable de la planification de la logistique et de l'administration opérationnelle des essais du peloton, ce qui comprend :

- a. La participation à des rencontres régulières sur l'état d'avancement du projet avec TC et d'autres partenaires du projet, toutes les deux semaines ou selon la fréquence convenue.
- b. La fourniture d'un plan de projet qui consigne les rôles et les responsabilités ainsi que les besoins en ressources, et qui comprend un calendrier détaillé des échéances et des produits livrables.
- c. L'entretien et la réparation des véhicules, notamment la désignation d'un mécanicien pouvant offrir ses services préalablement aux essais.
- d. La mise en disponibilité de conducteurs de véhicules de classe 8 possédant les aptitudes nécessaires (expérience, bon dossier de conduite).
- e. La fourniture de remorques appropriées (pour répondre aux besoins de livraison du transporteur).
- f. Le respect de la conformité aux règles et règlements en lien avec l'exploitation de véhicules commerciaux.
- g. L'importation et l'exportation de tout équipement ou véhicule nécessaire (p. ex. si le fournisseur de camions/du SCCPC se trouve à l'extérieur du Canada).
- h. La prise de dispositions relatives à ses propres déplacements et à ceux des sous-traitants.
- i. La souscription d'une assurance appropriée pour les divers essais, comme l'aura déterminé l'entrepreneur et comme convenu par TC, et qui tient compte des exigences de la province ou du territoire où se déroulera le projet.
- j. La mise en disponibilité d'un expert en facteurs humains en tant que participant au projet.

#### 6.1.6 Élaborer une méthodologie d'évaluation de l'expérience des conducteurs

L'entrepreneur doit fournir une méthodologie d'évaluation détaillée de l'expérience des conducteurs aux fins d'approbation par TC. La méthodologie doit préciser les approches expérimentales concernant l'essai sur piste et les essais sur route, notamment :

- a. La liste des variables dépendantes et indépendantes.
- b. La liste des conditions expérimentales.
- c. La liste des variables contrôlées et des approches de contrôle de ces variables.
- d. Les comparaisons intrasujets ou intersujets.
- e. Les analyses de puissance pour le calcul de la taille des échantillons.
- f. Le protocole expérimental.
- g. La liste des outils psychométriques qui mesureront les variables relatives à l'expérience des conducteurs (fatigue subjective, stress, confiance envers le système, acceptation de l'utilisateur, charge de travail, perception du risque, etc.).
- h. L'approche technologique pour mesurer la fatigue des conducteurs, qui inclura idéalement un volet physiologique et un volet rendement de conduite.
- i. Un format ou modèle de rapport pour la présentation des résultats, que TC devra approuver.

#### 6.1.7 Élaborer une méthodologie d'essais sur route

L'entrepreneur doit soumettre un plan d'essais sur route que TC devra approuver. Ce plan présentera la méthodologie, dont une liste des valeurs mesurées, des méthodes et de l'équipement utilisé, ainsi que la fréquence de la prise de mesures (certaines mesures prévues sont décrites à l'Annexe A). TC se réserve le droit d'apporter sa contribution au plan d'essais.

- a. Le plan d'essais doit aborder les sujets mentionnés à la section 5.
- b. Il doit aussi inclure une méthodologie d'essai additionnelle qui sera potentiellement mise en œuvre lors d'une période d'essais de « rodage » pendant les 7 à 14 jours que durera la mise à l'essai sur route du peloton. Cela pourrait nécessiter de l'équipement d'essai supplémentaire (pour la corrélation ou l'étalonnage).
- c. L'entrepreneur doit aussi proposer un format ou un modèle de rapport pour la présentation des résultats, que TC devra approuver.

#### 6.1.8 Effectuer l'évaluation de la sécurité

L'entrepreneur doit fournir de la documentation relative à l'évaluation de la sécurité en vue des essais, conformément au document « Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada » publié par TC en janvier 2019 (s'il y a lieu, étant donné que cet outil concerne les systèmes de conduite automatisés de niveau 3 à 5), auquel on fait référence à la section 4. Cela inclut les tâches suivantes :



- a. Définir le domaine de conception opérationnelle (DCO) du SCCPC ainsi que les mesures pour s'assurer que le SCCPC n'est pas utilisé en dehors de ce DCO.
- b. Déterminer les risques potentiels associés à l'utilisation du SCCPC et à la mise en œuvre des essais, et proposer des mesures d'atténuation.
- c. Évaluer la cybersécurité et la gestion des données relatives au SCCPC, et s'assurer que des mesures appropriées d'atténuation des risques sont mises en œuvre.
- d. Établir un processus efficace pour orienter ou former les nouveaux utilisateurs du SCCPC.

#### 6.1.9 Mettre au point un plan de gestion des risques

L'entrepreneur doit fournir un plan de gestion des risques en vue de l'exécution de la phase 2 du projet; ce plan cerner les risques pouvant nuire à la réussite du projet et énoncera des stratégies d'atténuation.

#### 6.1.10 Contribuer au plan de validation du rendement du SCCPC

L'entrepreneur doit contribuer d'un point de vue technique à l'élaboration d'un plan d'essai sur piste qui évaluera le comportement du peloton lors de scénarios dynamiques avant la tenue des essais sur route, notamment des situations de freinage et des insertions de véhicules. L'essai sur piste se tiendra au CEVA à Blainville, au Québec. Il incombera à l'entrepreneur de coordonner la livraison des camions équipés du SCCPC et des remorques pour l'essai, ainsi que de la mise en disponibilité des conducteurs. TC pourrait proposer des modifications au plan du projet, en fonction des commentaires des intervenants.

#### 6.1.11 Consultation des intervenants

TC tiendra au moins une séance de consultation auprès des intervenants afin que ceux-ci aient l'occasion de formuler des commentaires pour peaufiner le plan d'essais. Les intervenants comprennent les ministères fédéraux, les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et le milieu universitaire. TC administrera ce processus, notamment la détermination des invités, de l'endroit, de l'horaire et de l'ordre du jour. Afin de répondre adéquatement aux préoccupations et de recueillir de précieux commentaires des intervenants, l'entrepreneur doit informer TC des particularités de la phase 1 dont il est responsable et fournir du matériel de présentation à cet effet. TC pourrait proposer des modifications au plan du projet, en fonction des commentaires des intervenants.

**Seuil de décision :** Avant le début de la phase 2, la décision d'aller de l'avant ou non sera prise en fonction de l'acceptation des livrables et des engagements des participants au projet de la phase 1.

## 6.2 Phase 2 – Validation du rendement du SCCPC

On validera le rendement du SCCPC fourni pour s'assurer que le système fonctionne d'une façon convenant à la réalisation des essais sur route. Ce processus de validation complètera l'évaluation de sécurité au moyen de la mise à l'essai physique du rendement du système lors des situations de freinage et des interactions avec les véhicules qui s'insèrent dans le peloton.

Cette évaluation aura lieu au Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA) de Transports Canada à Blainville, au Québec. Transports Canada procédera à des scénarios d'essai précis reproduisant des situations de freinage et des insertions de véhicules afin d'évaluer le comportement du peloton lors de manœuvres hautement dynamiques. Il faut prévoir que les camions équipés du SCCPC seront requis

pendant trois semaines pour la réalisation de l'essai sur piste. Cet essai doit être réalisé dans des conditions météorologiques tempérées; on ne peut donc pas le prévoir à un moment où de la neige pourrait tomber. TC assumera les coûts de cet essai, notamment de la location de la piste, des services sur la piste, des instruments, de la collecte de données et de l'analyse.

#### 6.2.1 Appuyer les essais sur piste du rendement du SCCPC

L'entrepreneur sera responsable de fournir des camions équipés d'un SCCPC, un soutien technique, des remorques à plateforme ainsi que des camionneurs pour les essais.

**Seuil de décision :** Avant le début de la phase 3, la décision d'aller de l'avant ou non sera prise en fonction de l'acceptation du rendement du SCCPC et des engagements des participants au projet de la phase 2.

### 6.3 Phase 3 – Essai sur piste en vue de l'évaluation de l'expérience du conducteur

Cette phase peut se dérouler avant ou après (ou peut-être pendant) la phase 4. L'essai sur piste se tiendra au CEVA de TC à Blainville, au Québec. La partie « sur piste » de l'évaluation de l'expérience du conducteur ne devrait pas prendre plus de trois semaines (il pourrait falloir travailler en dehors des heures normales au CEVA pour respecter l'horaire). TC assumera tous les coûts associés à la location de la piste et aux services offerts sur la piste qui seront facturés par l'exploitant du CEVA, PMG Technologies.

TC peut contribuer à la coordination des ressources en aidant à déterminer les ressources requises pour l'essai, comme les conducteurs, les remorques ou diverses pièces d'équipement en lien avec la piste.

#### 6.3.1 Coordination des essais en lien avec l'expérience du conducteur

L'entrepreneur doit coordonner la disponibilité de toutes les ressources requises pour l'essai, dont les camions équipés du SCCPC, les remorques, les camionneurs, les techniciens et l'équipement d'essai.

#### 6.3.2 Mise en œuvre des essais en lien avec l'expérience du conducteur

L'entrepreneur est responsable de la réalisation de l'essai sur piste conformément à la méthodologie élaborée à la section 0.

#### 6.3.3 Communication des résultats des essais sur piste en lien avec l'expérience du conducteur

L'entrepreneur doit fournir à TC les données brutes recueillies lors des essais sur piste. L'analyse et la communication des résultats seront combinées aux résultats des essais sur route. Cependant, un rapport provisoire des observations effectuées lors de l'essai sur piste doit être fourni.

### 6.4 Phase 4 – Essais sur route

Les essais sur route se dérouleront sur une période de 6 mois. L'entrepreneur doit mettre en œuvre les mesures de sécurité et d'atténuation des risques établies à la phase 1. L'entrepreneur sera responsable de la mise en œuvre fonctionnelle de la méthodologie des essais sur route dont il est question à la section 0.

#### 6.4.1 Organisation des essais sur route

Au début des essais sur route, il est prévu que d'autres techniciens soient nécessaires lors de la préparation pour la mise en place des instruments, l'étalonnage et la mise à l'essai de l'équipement d'acquisition de données.

Lors de la période d'organisation des essais, environ deux semaines intensives de surveillance et d'installation d'instruments devraient être nécessaires pour « roder » la procédure, afin qu'on puisse vérifier l'étalonnage, le déroulement et la faisabilité opérationnelle des essais et de la collecte de données. TC et des partenaires du projet pourraient être présents lors de l'étape de l'organisation et, moyennant un avis et une coordination préalables, inclure une collecte de données ou l'installation d'instruments additionnels lors de cette étape.

- a. L'entrepreneur sera responsable de coordonner la disponibilité des ressources pour les essais, y compris le transport d'équipement et de véhicules vers l'emplacement des essais.
- b. L'entrepreneur est responsable d'équiper tous les véhicules d'instruments et de veiller au calibrage et au fonctionnement adéquats de l'équipement conformément à la méthodologie des essais sur route décrite à la section 0.

#### 6.4.2 Mise en œuvre des essais et télémétrie

Durant la mise en œuvre des essais sur route, l'entrepreneur doit continuer de participer à des réunions sur l'état d'avancement du projet avec TC et d'autres partenaires du projet toutes les deux semaines ou selon une fréquence convenue.

Il incombe à l'entrepreneur de surveiller l'avancement des essais sur route ainsi que de veiller à l'accumulation continue de kilomètres par le peloton et à la collecte de données conformément à la méthodologie des essais sur route décrite à la section 0. L'entrepreneur est responsable de résoudre tout problème ralentissant la progression des essais sur route.

#### 6.4.3 Démantèlement de la phase des essais sur route

L'entrepreneur est responsable du processus de démantèlement de tous les éléments de la phase des essais sur route, notamment :

- a. Toute acquisition finale de données (p. ex., enquêtes, récupération des données stockées dans les véhicules).
- b. L'enlèvement de l'équipement.
- c. Le retour et l'exportation des camions si nécessaire.

### 6.5 Analyse et présentation des données

L'entrepreneur doit fournir à TC toutes les données recueillies durant les essais.

#### 6.5.1 Présentation des résultats

L'entrepreneur doit produire un rapport dans le format approuvé aux sections 0 et 0. Ce rapport présentera des observations clés sur les sujets indiqués à la section 5.

Le rapport définira les pratiques exemplaires et les leçons retenues à la fin des essais pour contribuer à étayer les futurs projets pilotes ainsi que l'intégration de systèmes de peloton à des parcs de véhicules.

## 7. Restrictions

L'entrepreneur doit :

- Suivre les lignes directrices applicables publiées par TC sur la sécurité des véhicules automatisés et connectés, que l'on mentionne à la section 4<sup>4</sup>.
- Se conformer à la pratique exemplaire de l'Automated Vehicle Safety Consortium (AVSC) en matière de conducteurs de secours lors d'essais de véhicules automatisés.
- Se conformer aux exigences applicables relatives à l'exploitation de véhicules commerciaux lors des essais sur route, y compris les exigences en matière de cabotage dans les cas où les camions sont immatriculés dans un autre pays.
- Suivre les pratiques applicables en matière d'essais opérationnels sur le terrain et de collecte de données qui sont précisées dans le manuel FESTA, version 7<sup>5</sup>.

Il incombe à l'entrepreneur de suivre les pratiques exemplaires en matière de gestion de données et de cybersécurité, notamment en ce qui concerne la protection de données sensibles qui pourraient renfermer des renseignements personnels.

La procédure d'essais sur route pourrait imposer des restrictions supplémentaires allant au-delà des exigences habituelles applicables aux exploitants de véhicules commerciaux canadiens. Les configurations tracteur/remorque suivantes ne seront pas acceptées pour cette mise à l'essai du SCCPC :

- Véhicules transportant des matières dangereuses
- Véhicules transportant des liquides (p. ex., camions-citernes, bétonnières)
- Véhicules transportant des tuyaux, des billes de bois ou des types similaires de chargements lâches
- Véhicules transportant des automobiles ou des bateaux (traditionnels, avec « stinger »)
- Camions équipés d'une perche
- Trains doubles de type B
- Tracteurs à semi-remorque à plateforme surbaissée (avec ou sans charge)

<sup>4</sup> On peut consulter les documents à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-automatisees-connectees/securite-vehicules-automatisees-connectees-ce-qu-il-faut-savoir>.

<sup>5</sup> Accessible à l'adresse suivante : <https://fot-net.eu/Documents/festa-handbook-version-7/>

- Supports à califourchon seuls ou combinés à d'autres types de supports
- Véhicules de construction (p. ex., grues mobiles, camions mélangeurs à béton)
- Véhicules récréatifs

## 8. Calendrier des livrables

Le calendrier ci-dessous indique les dernières dates de livraison acceptables prévues pour chaque livrable défini. TC pourrait préférer trouver des occasions de devancer les dates d'échéance des livrables si cela est possible.

Article	Tâche	Description du livrable	Date d'achèvement
1	0a	Fournir des mises à jour toutes les deux semaines sur l'état d'avancement du projet	Toutes les deux semaines
2	0b	Plan de projet décrivant les rôles, les responsabilités et les besoins en matière de ressources, ainsi qu'un calendrier détaillé des échéances et des livrables	Un mois après l'attribution du contrat
3	0	Méthodologie provisoire d'évaluation de l'expérience du conducteur	Deux mois après l'attribution du contrat
4	0	Méthodologie provisoire des essais sur route	Deux mois après l'attribution du contrat
5	0	Documentation sur l'évaluation de la sécurité	Deux mois après l'attribution du contrat
6	0	Plan provisoire de gestion des risques	Deux mois après l'attribution du contrat
7	0	Matériel pour la consultation des intervenants qui détaille le plan de projet	Deux mois après l'attribution du contrat

8	0	Méthodologie finale d'évaluation de l'expérience du conducteur	Trois mois après l'attribution du contrat
9	0	Méthodologie finale des essais sur route	Trois mois après l'attribution du contrat
10	0	Plan final de gestion des risques	Trois mois après l'attribution du contrat
11	0	Fournir les camions équipés du SCCPC, les remorques à plateforme, les conducteurs et le soutien technique nécessaire à l'égard du SCCPC en vue des essais sur piste de validation du rendement du SCCPC	2021-05-03
12	0	Mettre en œuvre les essais sur piste pour l'évaluation de l'expérience du conducteur et fournir les données brutes ainsi qu'un rapport provisoire des résultats	2021-06-30
13	0	Fournir les camions équipés du SCCPC, les remorques, les conducteurs et l'équipement en vue des essais sur route, et procéder à l'organisation nécessaire	2021-07-07
14	0	Mettre en œuvre les essais sur route, surveiller l'exécution des essais et la collecte de données en fonction de la méthodologie des essais	2022-01-31
15	0	Fournir les données et l'information à la fin des essais sur route	2022-01-31
16	0	Fournir le rapport provisoire sur l'évaluation de l'expérience du conducteur	2022-02-15
17	0	Fournir le rapport provisoire sur les essais sur route	2022-02-15
18	0	Après examen du rapport, fournir le rapport final sur l'évaluation de l'expérience du conducteur	2022-03-15

19	0	Après examen du rapport, fournir le rapport final sur les essais sur route	2022-03-15
20	0	Matériel pour la consultation des intervenants résumant les résultats du projet	2022-02-28

## 9. Déplacements

L'entrepreneur est responsable de l'organisation des déplacements des membres de son équipe et de la coordination de tout voyage avec les partenaires, y compris l'autorité compétente (province ou territoire) et le transporteur routier. Les frais de déplacement seront remboursés par TC conformément à la Directive sur les voyages du Conseil national mixte<sup>6</sup>.

TC sera responsable de l'organisation des déplacements et d'assumer les coûts des employés de TC et des autres participants au projet.

Le tableau ci-dessous présente les déplacements prévus pour le projet qui relèveront de la responsabilité de l'entrepreneur. Il est probable que certaines personnes prévues n'auront pas à être présentes pendant toute la durée de chaque événement, et il est possible qu'une modification de ce déplacement prévu soit nécessaire. Cette estimation peut ne pas être complète, par exemple, elle peut ne pas tenir compte des déplacements possibles requis pour les conducteurs de véhicules commerciaux qui prendront part à l'essai pour l'évaluation de l'expérience du conducteur, un événement qui pourrait nécessiter la participation de nombreux conducteurs différents.

---

<sup>6</sup> <https://www.njc-cnm.gc.ca/directive/d10/fr>

Solicitation No. – N° de l'invitation  
T8009-190376/A  
Client Ref. No. – N° de réf. du client  
T8009-190376

Amd. No. – N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
009sl. T8009-190376

Buyer ID - Id de l'acheteur  
009sl  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

<b>Tâche associée (avec référence au numéro de section)</b>	<b>Description</b>	<b>Nombre de jours de déplacement (par personne)</b>	<b>Nombre de personnes prévues</b>
0	Déplacement à Blainville, Québec, pour l'essai de validation du rendement du SCCPC	10	3
0	Mise en œuvre des essais sur piste pour l'évaluation de l'expérience du conducteur à Blainville, Québec. La durée prévue est de trois semaines.	20	5
0	Organisation des essais sur route. Lieu à déterminer.	10	3
0	Démantèlement de la phase des essais sur route. Lieu à déterminer.	7	3



---

## Appendice A de l'annexe A

### Instruments nécessaires pour les essais

Instruments et enregistrement des données pour les mesures suivantes :

- Fréquence minimale d'échantillonnage de données de 1 Hz, 10 Hz de préférence
- Acquisition de données J1939 à partir d'un bus CAN (paramètres à confirmer ultérieurement, selon la diffusion de données par le véhicule choisi)
- Consommation de carburant instantanée d'une précision de +/- 0,25 L/h (si on utilise des signaux J1939, il faudra les vérifier et peut-être les calibrer en fonction de la consommation réelle de carburant)
- GPS présentant une exactitude de vitesse de +/- 0,5 km/h et une précision de positionnement de +/- 1 m à l'horizontale et de +/- 2 m à la verticale
- Radar à couverture frontale sur tous les véhicules d'essai; capacité de poursuivre plusieurs cibles avec une précision de positionnement d'au moins +/- 1 m
- Rendement du SCCPC (écarts de distance, activation du système, etc.)
- Caméra à couverture frontale et synchronisée avec un GPS sur tous les véhicules d'essai
- Unité de mesure inertielle pour enregistrer l'accélération linéaire et angulaire des véhicules d'essai
- Météo locale dans un rayon de 1 km de l'emplacement du véhicule (température, pression barométrique, humidité, vitesse et direction des vents, conditions de précipitations)
- FACULTATIF POUR LES ÉVALUATIONS AÉRODYNAMIQUES : vitesse et direction du vent à bord (calibrage en fonction des conditions d'écoulement de l'air), couple de roue (ou couple d'arbre d'entraînement)
- Surveillance des facteurs humains, de la fatigue : cela comprendrait probablement une méthode de poursuite oculaire ou de surveillance de l'entrée de direction

---

## Appendice B de l'annexe A

### Matériel de référence

#### **Étude de faisabilité concernant l'évaluation de l'expérience des opérateurs en situation de conduite de camion en peloton sur piste d'essais**

TC a réalisé une étude afin de déterminer s'il est possible d'évaluer l'expérience du conducteur en participant à un peloton. Le présent document se veut un document de référence non limitatif pour les soumissionnaires potentiels. L'étude de faisabilité comprend des documents de base pertinents en ce qui concerne la fatigue passive dans le cadre d'automatisation ainsi que des considérations méthodologiques pour une étude potentielle (approche d'essai sur piste, approche naturaliste, diverses options pour le plan expérimental, variables indépendantes et dépendantes potentielles, taille de l'échantillon, calcul de puissance, outils d'évaluation, calendrier, références, etc.).

<https://tcdocs.ingeniumcanada.org/sites/default/files/2020-09/Etude%20De%20Faisabilite%20Concernant%20L%E2%80%99Evaluation%20De%20L%E2%80%99Experience%20Des%20Operateurs%20En%20Situation%20De%20Conduite%20De%20Camion%20En%20Peloton.pdf>

#### **Système coopératif de circulation en peloton de camions (SCCPC) : Considérations liées aux essais sur route et aux essais pilotes au Canada**

TC a fait réaliser une étude pour examiner les principales considérations et méthodes de déploiement des SCCPC au Canada. Ce rapport renferme les principes permettant de comprendre les concepts opérationnels de la CPC, ainsi que les considérations d'ordre sécuritaire, technique, juridique et réglementaire et autre liées aux opérations et aux infrastructures. Il comprend également un résumé des essais sur route et des essais pilotes pertinents.

<https://tcdocs.ingeniumcanada.org/sites/default/files/2020-09/Systeme%20cooperatif%20de%20circulation%20en%20peloton%20de%20camions%20%28SCCPC%29-Considerations%20liees%20aux%20essais%20sur%20route%20et%20aux%20essais%20pilotes%20au%20Canada.pdf>

## ANNEXE B – BASE DE PAIEMENT

Voici le calendrier des étapes selon lequel les paiements seront faits dans le cadre du contrat :

Article	Tâche	Description du livrable	Base de paiement	Prix (taxe en sus)
1	0a	Fournir des mises à jour toutes les deux semaines sur l'état d'avancement du projet.	S. O.	S. O.
2	0b	Plan de projet décrivant les rôles, les responsabilités et les besoins en matière de ressources, ainsi qu'un calendrier détaillé des échéances et des livrables.	Prix ferme	_____ \$
3	0	Méthodologie provisoire d'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
4	0	Méthodologie provisoire des essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
5	0	Documentation sur l'évaluation de la sécurité	Prix ferme	_____ \$
6	0	Plan provisoire de gestion des risques.	Prix ferme	_____ \$
7	0	Matériel pour la consultation des intervenants qui détaille le plan de projet.	Prix ferme	_____ \$
8	0	Méthodologie finale d'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
9	0	Méthodologie finale des essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
10	0	Plan final de gestion des risques.	Prix ferme	_____ \$
11	0	Fournir les camions équipés du SCCPC, les remorques à plateforme, les conducteurs et le soutien technique nécessaire à l'égard du SCCPC en vue des essais sur piste de validation du rendement du SCCPC. Inclure les frais de transport de l'équipement, mais pas les frais de déplacement des personnes.	Prix ferme	_____ \$
12	0	Mettre en œuvre les essais sur piste pour l'évaluation de l'expérience du conducteur et fournir les données brutes ainsi qu'un rapport provisoire des résultats.	Coût remboursable :	_____ \$ l'heure

13	0	Fournir les camions équipés du SCCPC, les remorques, les conducteurs et l'équipement en vue des essais sur route, et procéder à l'organisation nécessaire. Inclure les frais de transport de l'équipement, mais pas les frais de déplacement des personnes.	Prix ferme	_____ \$
14	6.4.2	Mettre en œuvre les essais sur route, surveiller l'exécution des essais et la collecte de données en fonction de la méthodologie des essais.	Coût remboursable :	_____ \$ le kilomètre
15	0	Fournir les données et l'information à la fin des essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
16	0	Fournir le rapport provisoire sur l'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
17	0	Fournir le rapport provisoire sur les essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
18	0	Après examen du rapport, fournir le rapport final sur l'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
19	0	Après examen du rapport, fournir le rapport final sur les essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
20	0	Matériel pour la consultation des intervenants résumant les résultats du projet.	Prix ferme	_____ \$

#### Frais de déplacement et de subsistance – Directive sur les voyages du Conseil national mixte

L'entrepreneur sera remboursé pour les frais autorisés de déplacement et de subsistance réels raisonnablement engagés dans l'exécution des travaux, au prix coûtant, sans aucune indemnité pour les frais généraux ou les bénéfices, conformément aux indemnités relatives aux repas et à l'utilisation d'un véhicule privé qui sont précisées aux appendices B, C et D de la [Directive sur les voyages du Conseil national mixte](#) et selon les autres dispositions de la Directive qui se rapportent aux « voyageurs » plutôt que celles qui se rapportent aux « employés ». Le Canada ne versera à l'entrepreneur aucune indemnité de faux frais pour les déplacements autorisés.

Tout déplacement doit être approuvé au préalable par le chargé de projet.

Tout paiement peut faire l'objet d'une vérification par le gouvernement.

Coût estimatif : 70 000 \$

## ANNEXE C DE LA PARTIE 3 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – BARÈME DE PRIX

Article	Tâche	Description du livrable	Base de paiement	Prix (taxe en sus)
1	0a	Fournir des mises à jour toutes les deux semaines sur l'état d'avancement du projet.	S. O.	S. O.
2	0b	Plan de projet décrivant les rôles, les responsabilités et les besoins en matière de ressources, ainsi qu'un calendrier détaillé des échéances et des livrables.	Prix ferme	_____ \$
3	0	Méthodologie provisoire d'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
4	0	Méthodologie provisoire des essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
5	0	Documentation sur l'évaluation de la sécurité.	Prix ferme	_____ \$
6	0	Plan provisoire de gestion des risques.	Prix ferme	_____ \$
7	0	Matériel pour la consultation des intervenants qui détaille le plan de projet.	Prix ferme	_____ \$
8	0	Méthodologie finale d'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
9	0	Méthodologie finale des essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
10	0	Plan final de gestion des risques.	Prix ferme	_____ \$
11	0	Fournir les camions équipés du SCCPC, les remorques à plateforme, les conducteurs et le soutien technique nécessaire à l'égard du SCCPC en vue des essais sur piste de validation du rendement du SCCPC. Inclure les frais de transport de l'équipement, mais pas les frais de déplacement des personnes.	Prix ferme	_____ \$
12	0	Mettre en œuvre les essais sur piste pour l'évaluation de l'expérience du conducteur et fournir les données brutes ainsi qu'un rapport provisoire des résultats.  Taux horaire de _____ \$ multiplié par 150 heures (estimation).	Coût remboursable au taux indiqué. Indiquez le montant total estimé pour l'évaluation.	_____ \$

13	0	Fournir les camions équipés du SCCPC, les remorques, les conducteurs et l'équipement en vue des essais sur route, et procéder à l'organisation nécessaire. Inclure les frais de transport de l'équipement, mais pas les frais de déplacement des personnes.	Prix ferme	_____ \$
14	6.4.2	Mettre en œuvre les essais sur route, surveiller l'exécution des essais et la collecte de données en fonction de la méthodologie des essais. Prix de _____ \$ le kilomètre multiplié par 30 000 km (kilométrage estimé) pour un camion.	Coût remboursable au prix indiqué. Indiquez le montant total estimé pour l'évaluation.	_____ \$
15	0	Fournir les données et l'information à la fin des essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
16	0	Fournir le rapport provisoire sur l'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
17	0	Fournir le rapport provisoire sur les essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
18	0	Après examen du rapport, fournir le rapport final sur l'évaluation de l'expérience du conducteur.	Prix ferme	_____ \$
19	0	Après examen du rapport, fournir le rapport final sur les essais sur route.	Prix ferme	_____ \$
20	0	Matériel pour la consultation des intervenants résumant les résultats du projet.	Prix ferme	_____ \$
<b>Prix total aux fins de l'évaluation :</b> (somme de tous les prix fermes et estimés des articles 12 et 14)				_____ \$
<b>Taxes applicables :</b>				_____ \$

#### Frais de déplacement et de subsistance – Directive sur les voyages du Conseil national mixte

L'entrepreneur sera remboursé pour les frais autorisés de déplacement et de subsistance réels raisonnablement engagés dans l'exécution des travaux, au prix coûtant, sans aucune indemnité pour les frais généraux ou les bénéfices, conformément aux indemnités relatives aux repas et à l'utilisation d'un véhicule privé qui sont précisées aux appendices B, C et D de la [Directive sur les voyages du Conseil national mixte](#) et selon les autres dispositions de la Directive qui se rapportent aux « voyageurs » plutôt que celles qui se rapportent aux « employés ». Le Canada ne versera à l'entrepreneur aucune indemnité de faux frais pour les déplacements autorisés.

Tout déplacement doit être approuvé au préalable par le chargé de projet.

Solicitation No. – N° de l'invitation  
T8009-190376/A  
Client Ref. No. – N° de réf. du client  
T8009-190376

Amd. No. – N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
009sl. T8009-190376

Buyer ID - Id de l'acheteur  
009sl  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

Tout paiement peut faire l'objet d'une vérification par le gouvernement.

Coût estimatif : 70 000 \$

Solicitation No. – N° de l'invitation  
T8009-190376/A  
Client Ref. No. – N° de réf. du client  
T8009-190376

Amd. No. – N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
009sl. T8009-190376

Buyer ID - Id de l'acheteur  
009sl  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

## **ANNEXE D de la PARTIE 3 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – INSTRUMENTS DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUES**

Le soumissionnaire accepte d'être payé au moyen de l'un des instruments de paiement électronique suivants :

- ☐ ( ) carte d'achat VISA;
- ☐ ( ) carte d'achat MasterCard;
- ☐ ( ) Dépôt direct (national et international);
- ☐ ( ) Échange de données informatisées (EDI);
- ☐ ( ) Virement télégraphique (international seulement).



## ANNEXE E de la PARTIE 4 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – CRITÈRES D'ÉVALUATION TECHNIQUES

Le terme « soumissionnaire » désigne la personne ou l'entité (ou dans le cas d'une coentreprise, les personnes ou les entités) qui dépose une soumission pour l'exécution d'un contrat de biens, de services ou les deux. Le terme ne comprend pas la société mère, les filiales ou autres affiliées du soumissionnaire, ni ses sous-traitants.

Les soumissionnaires devraient inscrire, à côté de chaque critère, le numéro des pages pertinentes dans leur proposition où il est question de l'exigence déterminée dans les critères.

Lorsque des références sont requises, les soumissionnaires devraient inclure les renseignements requis avec la soumission, mais ils ont 48 heures suivant la demande de l'autorité contractante pour les fournir.

### Critères obligatoires

Le processus de conformité des soumissions en phases s'appliquera à toutes les exigences techniques obligatoires.

La soumission doit satisfaire aux critères techniques obligatoires précisés ci-dessous. Le soumissionnaire doit fournir la documentation nécessaire pour démontrer qu'il se conforme à cette exigence.

Les soumissions qui ne respectent pas les critères techniques obligatoires seront jugées irrecevables. Chaque critère technique obligatoire doit être abordé séparément.

Les exigences obligatoires sont évaluées selon la formule « réussite ou échec ». Si le soumissionnaire ne satisfait pas à l'une (1) des exigences obligatoires ci-dessous, sa proposition sera jugée non conforme et irrecevable et sera donc rejetée. Il incombe au soumissionnaire de veiller à ce que sa proposition satisfasse à toutes les exigences obligatoires indiquées.

N°	Exigence obligatoire	Satisfaite/Non satisfaite	Référence de la proposition
O1	Le soumissionnaire doit fournir la preuve qu'il a accès à au moins deux camions lourds équipés d'un système coopératif de circulation en peloton de camions ayant atteint un niveau de maturité technologique d'au moins 7 <sup>7</sup> , ce qui représente un prototype prêt pour la démonstration dans un environnement opérationnel approprié. Au minimum, le système doit comprendre les éléments suivants : communication de données sans fil entre véhicules, capteurs à bord du camion afin de détecter la trajectoire avant des camions en queue (comme une caméra ou un radar), ainsi qu'un logiciel, ayant été démontré fiable, permettant aux camions d'être liés électroniquement pour former un convoi où ils maintiennent automatiquement une distance de suivi constante. Le système doit disposer d'un système de conduite automatisé de niveau 1 (minimum) conformément à la définition des niveaux des systèmes de conduite automatisée de la norme SAE J3016.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

<sup>7</sup> Définition des niveaux de maturité technologique : <https://www.ic.gc.ca/eic/site/080.nsf/fra/00002.html>

N°	Exigence obligatoire	Satisfaite/Non satisfaite	Référence de la proposition
O2	<p>Le soumissionnaire doit proposer un gestionnaire de projet affecté au présent projet comptant au moins 24 mois d'expérience démontrée en gestion de projets d'un coût, d'une durée et d'une complexité similaires ou supérieurs. Le soumissionnaire doit démontrer sa conformité en fournissant un résumé des projets entrepris où il indique clairement les éléments suivants : l'endroit, le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris par le gestionnaire de projets proposé pour les mener à bien (grâce à quelles activités, responsabilités et approche).</p> <p>Les exemples doivent comprendre des références assorties des renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nom du client</li> <li>- Nom de la personne-ressource du client</li> <li>- Titre du client</li> <li>- Lieu des services</li> <li>- Durée (de mm-aaaa à mm-aaaa)</li> </ul> <p>Numéro de téléphone ou courriel</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
O3	<p>Le soumissionnaire doit proposer une ressource comptant au moins 24 mois d'expérience démontrée en instrumentation, en collecte de données et en télématique automobile pertinente dans le cadre du projet actuel (c.-à-d., enregistrement de données provenant des capteurs à bord du véhicule). Le soumissionnaire doit démontrer sa conformité en fournissant un résumé des projets entrepris où il indique clairement les éléments suivants : l'endroit, le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris par la ressource proposée pour les mener à bien (grâce à quelles activités, responsabilités et approche).</p> <p>Les exemples doivent comprendre des références assorties des renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nom du client</li> <li>- Nom de la personne-ressource du client</li> <li>- Titre du client</li> <li>- Lieu des services</li> <li>- Durée (de mm-aaaa à mm-aaaa)</li> </ul> <p>Numéro de téléphone ou courriel</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
O4	<p>Le soumissionnaire doit proposer un spécialiste des facteurs humains qui détient un doctorat en psychologie des facteurs humains, en génie des facteurs humains, en psychologie expérimentale ou un équivalent. * Une copie du diplôme doit être fournie au moment de la présentation de la soumission.</p> <p>Seuls les documents provenant d'une université canadienne ou d'un collège canadien reconnu, ou l'équivalent selon les normes établies par un service* d'évaluation des titres de compétences reconnus au Canada, si le diplôme a été obtenu à l'étranger, seront considérés.</p>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Solicitation No. – N° de l'invitation  
T8009-190376/A  
Client Ref. No. – N° de réf. du client  
T8009-190376

Amd. No. – N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
009sl. T8009-190376

Buyer ID - Id de l'acheteur  
009sl  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

N°	Exigence obligatoire	Satisfaite/Non satisfaite	Référence de la proposition
	*La liste des organisations reconnues se trouve sur le site Web du Centre d'information canadien sur les diplômes internationaux, à l'adresse suivante : <a href="https://www.cicdi.ca/1/accueil.canada">https://www.cicdi.ca/1/accueil.canada</a> .		
O5	Le spécialiste des facteurs humains proposé doit posséder une expérience démontrée dans la réalisation d'études, y compris dans l'évaluation de la fatigue des conducteurs de véhicules commerciaux dans des conditions de conduite naturelle, acquise au cours des cinq dernières années. Le soumissionnaire doit démontrer sa conformité en fournissant un résumé des projets entrepris où il indique clairement les éléments suivants : l'endroit, le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris par la ressource proposée pour les mener à bien (grâce à quelles activités, responsabilités et approche).	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

## Critères cotés

Seules les soumissions qui satisfont aux critères obligatoires seront cotées par points. La soumission technique sera évaluée et notée en fonction des critères d'évaluation et de l'échelle de notation ci-après.

Pour chacun des critères d'évaluation cotés, une série d'énoncés progressifs décrit la mesure dans laquelle la proposition satisfait au critère. Une note est attribuée selon l'énoncé progressif qui correspond le mieux à la mesure dans laquelle la proposition répond au critère.

Note maximale possible : 250 points  
Note de passage globale : 150 points (60 %)

Les soumissions n'ayant pas obtenu le nombre minimal de points indiqué seront jugées non recevables. Chaque critère technique coté doit être traité séparément. On attribuera une note de zéro à tout critère coté qui n'est pas abordé dans la proposition du soumissionnaire. Chaque critère technique coté doit être traité séparément.

Critère	Notation	Nombre maximum de points	Référence dans la proposition
<b>C1 à C6. Proposition technique</b>			
Les soumissionnaires doivent fournir une proposition technique détaillée qui répond aux critères ci-dessous (C1 à C6). La proposition devrait renvoyer à la demande de propositions et fournir des renseignements pertinents pour les objectifs et la portée du projet.			
<b>C1. Plan et calendrier du projet</b>  La proposition du soumissionnaire devrait résumer l'approche pour la section 6.1.5 de l'énoncé des travaux, <i>Planification des essais et administration de la logistique</i> , ainsi que celle de la section 6.1.9, <i>Mettre au point un plan de gestion des risques</i> . Elle devrait notamment comprendre de l'information sur les sujets suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rôles et responsabilités des partenaires du projet</li> <li>• Échéances et jalons</li> <li>• Principales limites opérationnelles de l'essai, y compris les exigences réglementaires ou les limites opérationnelles des SCCPC (comme le type de route et les exigences en matière de kilométrage)</li> </ul>	<b>(20 points)</b> : La proposition technique du soumissionnaire renferme un plan de projet détaillé indiquant toutes les tâches essentielles de gestion, d'administration et de nature technique nécessaires pour mener à bien chaque tâche précisée dans l'énoncé des travaux (EdT), avec un niveau de détail plus élevé que celui décrit dans l'EdT. Toutes les tâches et sous-tâches sont présentées dans un calendrier exhaustif comprenant les risques et les stratégies d'atténuation, les contributions requises de TC (si la proposition du soumissionnaire en fait état), les activités du chemin critique et les facteurs permettant de prévoir et d'éviter les retards.  <b>(15 points)</b> : La proposition technique du soumissionnaire renferme un plan de projet indiquant les principales tâches de gestion, d'administration et de nature technique nécessaires pour mener à bien chaque tâche précisée dans l'EdT, avec un niveau de détail aussi élevé, et parfois plus, que celui décrit dans l'EdT. Toutes les tâches et sous-tâches sont présentées dans un calendrier exhaustif comprenant les risques, les contributions requises du Canada (si la	<b>20</b>	

Critère	Notation	Nombre maximum de points	Référence dans la proposition
<p>pour obtenir un résultat satisfaisant)</p> <p>Le plan du projet sera évalué en fonction de son exhaustivité, de sa précision et de sa faisabilité.</p>	<p>proposition du soumissionnaire en fait état), les activités du chemin critique et les facteurs permettant de prévoir et d'éviter les retards.</p> <p><b>(10 points)</b> : La proposition technique du soumissionnaire renferme un plan de projet qui ne comprend que les principales tâches de gestion, d'administration et de nature technique nécessaires pour mener à bien chaque tâche précisée dans l'EdT. Seules les tâches principales figurent dans un calendrier; les risques et les ressources exigées du Canada (si la proposition du soumissionnaire en fait état) ne sont pas indiqués; seules les activités du chemin critique générales sont indiquées, et il n'y a qu'un faible nombre de facteurs permettant de prévoir et d'éviter les retards.</p> <p><b>(5 points)</b> : La proposition technique du soumissionnaire renferme un plan de projet qui n'indique pas toutes les principales tâches de gestion, d'administration et de nature technique nécessaires pour mener à bien chaque tâche précisée dans l'EdT. Certaines tâches principales ne sont pas incluses dans un calendrier; les risques et les ressources exigées du Canada (si la proposition du soumissionnaire en fait état) ne sont pas indiqués; les activités du chemin critique ne sont pas indiquées, et il n'y a pas de facteurs permettant de prévoir et d'éviter les retards.</p> <p><b>(0 point)</b> : Le soumissionnaire ne fournit aucun plan de projet.</p>		
<p><b>C2. Approche méthodologique technique proposée</b></p> <p>La proposition technique du soumissionnaire doit comprendre une approche proposée pour les domaines d'étude pour l'essai SCCPC décrit à la section 5, <i>Justification des essais sur</i></p>	<p><b>(40 points)</b> : Le soumissionnaire fournit une description complète de l'approche proposée avec des renseignements supplémentaires importants. Le soumissionnaire présente une méthodologie ou une approche détaillée pour chaque tâche. Toutes les tâches sont traitées de manière approfondie.</p> <p><b>(30 points)</b> : Le soumissionnaire fournit une description détaillée de l'approche proposée avec quelques renseignements supplémentaires. Le soumissionnaire</p>	<b>40</b>	

Critère	Notation	Nombre maximum de points	Référence dans la proposition
<p><i>route (secteurs d'étude), de l'énoncé des travaux.</i></p> <p>La proposition doit inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Un plan de mesure de la consommation de carburant.</li> <li>2) La dynamique des véhicules et un plan d'interaction avec la circulation.</li> <li>3) Un plan d'évaluation des facteurs humains (expérience du conducteur, fatigue du conducteur).</li> </ol>	<p>présente une méthodologie ou une approche détaillée pour chaque tâche. La plupart des tâches sont traitées de manière approfondie.</p> <p><b>(20 points)</b> : Le soumissionnaire fournit une description générale de l'approche proposée avec quelques précisions supplémentaires. Le soumissionnaire présente une méthodologie ou une approche générale. Les tâches sont bien traitées, mais certains détails ne sont pas inclus.</p> <p><b>(10 points)</b> : Le soumissionnaire fournit une description incomplète de l'approche proposée sans aucune précision supplémentaire. Le soumissionnaire présente une méthodologie ou une approche incomplète. Des détails ne sont pas inclus.</p> <p><b>(0 point)</b> : Le soumissionnaire ne propose pas d'approche pour réaliser l'EdT.</p>		
<p><b>C3. Fournisseur ou fabricant de SCCPC</b></p> <p>Le soumissionnaire doit démontrer un niveau d'engagement élevé de la part du fournisseur du SCCPC pour la réalisation de l'essai.</p> <p>Le fournisseur de SCCPC a les moyens et la capacité de fournir des renseignements relatifs à des détails techniques particuliers sur le SCCPC et son fonctionnement.</p> <p>Le fournisseur de SCCPC est en mesure de fournir le soutien technique suffisant qui peut être nécessaire durant les essais sur route.</p>	<p><b>(20 points)</b> : Le soumissionnaire démontre que le fournisseur de SCCPC est :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagé à soutenir la mise en œuvre du projet en participant régulièrement aux procédures de planification du projet.</li> <li>• Capable de fournir des conseils basés sur tous les détails techniques du SCCPC et de son fonctionnement (y compris les composantes fournies par le fabricant d'équipement d'origine [FEO] du camion qui peuvent être pertinentes pour le SCCPC).</li> </ul> <p><b>(15 points)</b> : Le soumissionnaire démontre que le fournisseur de SCCPC est :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagé à soutenir la mise en œuvre du projet en participant régulièrement aux procédures de planification du projet.</li> <li>• Capable de fournir des conseils basés sur la plupart des détails techniques du SCCPC et de son fonctionnement, mais peut présenter des limites quant à certaines composantes (par exemple, les composantes fournies par le FEO du camion).</li> </ul>	<b>20</b>	

Critère	Notation	Nombre maximum de points	Référence dans la proposition
	<p><b>(5 points)</b> : Le soumissionnaire a des lacunes dans l'un des aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagement du fournisseur de SCCPC à soutenir la mise en œuvre du projet par une participation régulière aux procédures de planification du projet.</li> <li>• Capacité du fournisseur du SCCPC à fournir des conseils basés sur tous les détails techniques du SCCPC et de son fonctionnement (y compris les composantes fournies par le FEO du camion qui peuvent être pertinentes pour le SCCPC).</li> </ul> <p><b>(0 point)</b> : Le critère n'est pas abordé.</p>		
<p><b>C4. Lieu des essais</b></p> <p>Le soumissionnaire démontre l'engagement des autorités compétentes (AC) pour le lieu de l'essai du SCCPC.</p> <p>Une bonne soumission indique des trajets possibles pour l'essai et présente des preuves que les autorités routières concernées s'engagent à participer à la discussion et à la planification.</p>	<p><b>(15 points)</b> : Le soumissionnaire précise des possibilités de trajets particuliers et démontre l'engagement de l'AC, en indiquant son intérêt à poursuivre la discussion et la planification des activités d'essai.</p> <p><b>(10 points)</b> : Le soumissionnaire démontre l'engagement de l'AC, en indiquant son intérêt à poursuivre la discussion et la planification des activités d'essai. Cependant, le soumissionnaire n'a pas fourni de possibilités de trajets particuliers.</p> <p><b>(5 points)</b> : Le soumissionnaire montre qu'il a communiqué ou discuté avec l'AC de façon limitée et présente une preuve que l'AC est ouverte à une discussion plus approfondie.</p> <p><b>(0 point)</b> : Aucun engagement démontré de l'AC.</p>	15	
<p><b>C5. Opérateurs de parc et transporteur</b></p> <p>Le soumissionnaire propose comme partenaire du projet un transporteur routier canadien qui conduira les camions sur une route commerciale au Canada.</p>	<p><b>(15 points)</b> : Le soumissionnaire fait la preuve qu'un transporteur routier canadien fiable ayant une excellente réputation en matière de sécurité est prêt à participer, y compris en fournissant des trajets proposés et les conducteurs pour l'essai.</p> <p><b>(10 points)</b> : Le soumissionnaire fait la preuve qu'un transporteur routier canadien fiable ayant une excellente réputation en matière de sécurité est prêt à participer, mais aucune stratégie ou aucun détail important</p>	15	

Critère	Notation	Nombre maximum de points	Référence dans la proposition
<p>Dans quelle mesure le transporteur est-il mobilisé dans le projet?</p> <p>Le transporteur a-t-il une bonne réputation en matière de sécurité?</p> <p>Une preuve d'un bon dossier de performance en matière de sécurité du transporteur commercial doit être fournie.</p>	<p>n'est fourni relativement au trajet et aux conducteurs.</p> <p><b>(5 points)</b> : Le soumissionnaire fait la preuve qu'un transporteur routier canadien fiable ayant une excellente réputation en matière de sécurité est prêt à participer, mais aucune stratégie ou aucun détail important n'a été fourni concernant sa responsabilité dans le projet.</p> <p><b>(0 point)</b> : Aucun engagement démontré d'un transporteur routier canadien fiable ayant une excellente réputation en matière de sécurité.</p>		
<p><b>C6. Niveau de maturité technologique (NMT) du SCCPC</b></p> <p>D'un point de vue technique, dans quelle mesure le SCCPC est-il proche d'être prêt à la commercialisation (les performances opérationnelles, dynamiques et de sécurité ont été évaluées)?</p> <p>Preuve fournie de la performance et la sécurité du système. Fournir la documentation sur les essais précédents effectués pour évaluer la sécurité ainsi que les références aux normes pertinentes qui ont été observées.</p> <p><b>Référence pour le NMT :</b> <a href="https://www.ic.gc.ca/eic/site/e/080.nsf/fra/00002.html">https://www.ic.gc.ca/eic/site/e/080.nsf/fra/00002.html</a></p>	<p><b>(45 points)</b> : NTM 8 ou 9. Le SCCPC est prêt sur le plan commercial; a démontré un fonctionnement fiable, y compris lors de scénarios hautement dynamiques tels que le freinage brusque et les événements de coupure de véhicule. Documentation conforme aux lignes directrices d'évaluation de la sécurité des véhicules automatisés de Transports Canada.</p> <p><b>(35 points)</b> : NMT 7 ou supérieur, avec une documentation complète sur les performances et des données et une utilisation importantes (kilométrage des opérations du peloton). Le SCCPC a fait montre d'un fonctionnement fiable lors de scénarios sur route et sur piste. Les résultats d'essai démontrent une excellente performance en cas de freinage brusque ainsi que de coupure de véhicule dans le domaine de la conception opérationnelle (DCO) du SCCPC.</p> <p><b>(25 points)</b> : NMT 7 ou supérieur, avec une bonne documentation, mais des données ou une utilisation limitées (kilométrage d'opérations du peloton). Le SCCPC fait montre d'un fonctionnement fiable lors de scénarios sur route. Les résultats d'essai démontrent une excellente performance en cas de freinage brusque ainsi que de coupure de véhicule dans le domaine de la conception opérationnelle (DCO) du SCCPC.</p>	<b>45</b>	



Critère	Notation	Nombre maximum de points	Référence dans la proposition
	<p><b>(15 points)</b> : NMT 7 ou supérieur, avec une bonne documentation, mais des données ou une utilisation limitées (kilométrage d'opérations du peloton). Le SCCPC fait montre d'un fonctionnement fiable lors de scénarios sur route. Peu de preuves sont fournies sur la performance lors de scénarios hautement dynamiques tels que le freinage brusque et les événements de coupure (dépassement impromptu) de véhicule.</p> <p><b>(10 points)</b> : NMT 7 ou supérieur, avec une documentation relative à la performance du SCCPC. Le SCCPC a fait montre d'un fonctionnement fiable. Absence de preuve de performance lors de scénarios hautement dynamiques tels que le freinage brusque et les événements de coupure (dépassement impromptu) de véhicule.</p> <p><b>(0 point)</b> : NMT inférieur à 7, le système expérimental n'a pas fait montre d'une performance adéquate sur le plan matériel, même dans des conditions contrôlées.</p>		

#### C7 à C11. Expérience

Pour chaque critère ci-dessous, l'expérience d'une ressource de l'équipe de projet du soumissionnaire sera évaluée. La même ressource peut être proposée pour plus d'un critère.

Le même projet peut être utilisé pour démontrer l'expérience pour un ou plusieurs critères.

<p><b>C7. Démontre que la ressource proposée a une expérience des procédures d'essai de consommation de carburant ainsi qu'avec l'équipement associé à la mesure de la consommation de carburant.</b></p> <p>Le soumissionnaire doit démontrer ses connaissances et son expérience des procédures d'essai de consommation de carburant</p>	<p><b>(15 points)</b> : Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois ainsi que trois projets pertinents impliquant des essais de consommation de carburant et d'équipement de mesure. Au moins un projet inclut la prise de mesure de la consommation de carburant d'un camion de classe 8.</p> <p><b>(10 points)</b> : Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois ou au moins trois projets pertinents pour le SCCPC impliquant des essais de consommation de carburant et d'équipement de mesure. Au moins un projet inclut la prise de mesure de la consommation de carburant d'un camion de classe 8.</p>	<b>15</b>	
--	---	-----------	--

<p>ainsi que de l'équipement et des outils de mesure.</p> <p>Le soumissionnaire doit prouver cette expérience en fournissant un résumé du ou des projets que la ressource proposée a menés à bien au cours des huit (8) dernières années précédant la date de clôture des soumissions, qui indique clairement le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris pour les mener à bien (par quelles activités, responsabilités et approche).</p> <p>Les exemples doivent comprendre des références assorties des renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nom du client</li> <li>- Nom de la personne-ressource du client</li> <li>- Titre du client</li> <li>- Lieu des services</li> <li>- Durée (de mm-aaaa à mm-aaaa)</li> </ul> <p>Numéro de téléphone ou courriel</p>	<p><b>(5 points)</b> : Le soumissionnaire indique deux projets relatifs aux essais de consommation de carburant et d'équipement de mesure. Au moins un projet inclut la prise de mesure de la consommation de carburant d'un camion de classe 8.</p> <p><b>(3 points)</b> : Le soumissionnaire indique un projet relatif aux essais de consommation de carburant et d'équipement de mesure.</p> <p><b>(0 point)</b> : Le soumissionnaire n'indique aucun projet pertinent.</p>		
<p><b>C8. Démontre que la ressource proposée possède de l'expérience d'évaluation de la performance de sécurité dans des conditions de conduite réelles.</b></p> <p>Le soumissionnaire doit démontrer son expérience de la mesure et de l'analyse des paramètres liés à la sécurité, tels que le freinage ou la distance de suivi, dans le cadre de l'utilisation de véhicules routiers.</p> <p>Le soumissionnaire doit prouver cette expérience en fournissant un résumé du ou des projets que la ressource proposée a menés à bien au</p>	<p><b>(15 points)</b> : Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois et deux projets. Au moins un projet utilise un camion de classe 8.</p> <p><b>(10 points)</b> : Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois ou deux projets démontrant la mesure et l'analyse des paramètres liés à la sécurité, tels que le freinage ou la distance de suivi, dans le cadre de l'utilisation des véhicules routiers.</p> <p><b>(5 points)</b> : Le soumissionnaire indique un projet impliquant des mesures et des analyses pertinentes de la dynamique des véhicules.</p> <p><b>(0 point)</b> : Le soumissionnaire n'indique aucun projet pertinent.</p>	<p><b>15</b></p>	

<p>cours des huit (8) dernières années précédant la date de clôture des soumissions, qui indique clairement le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris pour les mener à bien (par quelles activités, responsabilités et approche).</p> <p>Les exemples doivent comprendre des références assorties des renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nom du client</li> <li>- Nom de la personne-ressource du client</li> <li>- Titre du client</li> <li>- Lieu des services</li> <li>- Durée (de mm-aaaa à mm-aaaa)</li> </ul> <p>Numéro de téléphone ou courriel</p>			
<p><b>C9. Démonstre que la ressource proposée possède de l'expérience en matière de télématique des véhicules.</b></p> <p>Le soumissionnaire doit démontrer son expérience de la collecte et de la gestion à distance de données (télématique) dans le cadre de l'utilisation de véhicules routiers.</p> <p>Le soumissionnaire doit prouver cette expérience en fournissant un résumé du ou des projets que la ressource proposée a menés à bien au cours des huit (8) dernières années précédant la date de clôture des soumissions, qui indique clairement le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris pour les mener à bien (par quelles activités, responsabilités et approche).</p>	<p><b>(15 points) :</b> Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois et deux projets démontrant la collecte et la gestion à distance des données provenant de véhicules routiers. Au moins un projet utilise un camion de classe 8.</p> <p><b>(10 points) :</b> Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois ou deux projets démontrant la collecte et la gestion à distance des données provenant de véhicules routiers.</p> <p><b>(5 points) :</b> Le soumissionnaire présente un projet démontrant la collecte et la gestion à distance des données provenant de véhicules routiers.</p> <p><b>(0 point) :</b> Le soumissionnaire n'indique aucun projet pertinent.</p>	<p><b>15</b></p>	

<p>Les exemples doivent comprendre des références assorties des renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nom du client</li> <li>- Nom de la personne-ressource du client</li> <li>- Titre du client</li> <li>- Lieu des services</li> <li>- Durée (de mm-aaaa à mm-aaaa)</li> </ul> <p>Numéro de téléphone ou courriel</p>			
--	--	--	--

<p><b>C10. Démontre que la ressource proposée possède de l'expérience en matière d'analyse de la sécurité et des risques.</b></p> <p>Le soumissionnaire doit démontrer son expérience des évaluations des risques et de la sécurité.</p> <p>Le soumissionnaire doit prouver cette expérience en fournissant un résumé du ou des projets que la ressource proposée a menés à bien au cours des huit (8) dernières années précédant la date de clôture des soumissions, qui indique clairement le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris pour les mener à bien (par quelles activités, responsabilités et approche).</p> <p>Expérience pertinente à l'essai opérationnel sur terrain.</p> <p>Les exemples doivent comprendre des références assorties des renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nom du client</li> <li>- Nom de la personne-ressource du client</li> <li>- Titre du client</li> </ul>	<p><b>(25 points) :</b> Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois et quatre projets avec une évaluation complète et bien définie des risques, examinant toutes les exigences de sécurité possibles.</p> <p><b>(20 points) :</b> Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois ou trois projets avec une évaluation complète et bien définie des risques, examinant toutes les exigences de sécurité possibles. Au moins un projet comprend l'utilisation de véhicules routiers.</p> <p><b>(15 points) :</b> Le soumissionnaire indique deux projets avec une évaluation complète et bien définie des risques, examinant toutes les exigences de sécurité possibles. Au moins un projet comprend l'utilisation de véhicules routiers.</p> <p><b>(10 points) :</b> Le soumissionnaire indique un projet avec une évaluation complète et bien définie des risques, examinant toutes les exigences de sécurité possibles.</p> <p><b>(5 points) :</b> Le soumissionnaire indique un projet avec une évaluation ouverte des risques, examinant toutes les exigences de sécurité possibles.</p> <p><b>(0 point) :</b> Le soumissionnaire n'indique aucun projet pertinent.</p>	<b>25</b>	
--	---	-----------	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lieu des services</li> <li>- Durée (de mm-aaaa à mm-aaaa)</li> </ul> <p>Numéro de téléphone ou courriel</p>			
<p><b>C11. Évaluation du (de la) spécialiste des facteurs humains – expérience et fatigue du conducteur</b></p> <p>Le soumissionnaire doit démontrer que le spécialiste des facteurs humains proposé possède de l'expérience dans l'évaluation de la fatigue du conducteur ainsi que d'autres variables d'intérêt (par exemple, confiance dans le système, connaissance situationnelle, détection de la fatigue) lors d'essais opérationnels sur le terrain, menés sur piste ou sur route.</p> <p>Le soumissionnaire doit prouver cette expérience en fournissant un résumé du ou des projets que la ressource proposée a menés à bien au cours des huit (8) dernières années précédant la date de clôture des soumissions, qui indique clairement le mois et l'année du début et de la fin des projets et les moyens pris pour les mener à bien (par quelles activités, responsabilités et approche).</p> <p>Les exemples doivent comprendre des références assorties des renseignements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nom du client</li> <li>- Nom de la personne-ressource du client</li> <li>- Titre du client</li> <li>- Lieu des services</li> <li>- Durée (de mm-aaaa à mm-aaaa)</li> </ul>	<p><b>(25 points)</b> : Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois et quatre projets qui comprenaient l'évaluation de la fatigue du conducteur, ainsi que d'autres variables liées à l'expérience du conducteur et à l'interface personne-machine (IHM), dans des essais opérationnels sur le terrain menés sur piste ou sur route.</p> <p><b>(20 points)</b> : Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois et trois projets qui comprenaient l'évaluation de la fatigue du conducteur, ainsi que d'autres variables liées à l'expérience du conducteur et à l'IHM, dans des essais opérationnels sur le terrain menés sur piste ou sur route.</p> <p><b>(15 points)</b> : Le soumissionnaire indique une expérience d'au moins 60 mois et deux projets qui comprenaient l'évaluation de la fatigue du conducteur, ainsi que d'autres variables liées à l'expérience du conducteur et à l'IHM, dans des essais opérationnels sur le terrain menés sur piste ou sur route.</p> <p><b>(10 points)</b> : Le soumissionnaire démontre au moins un projet qui comprenait l'évaluation de la fatigue du conducteur dans le cadre d'un essai opérationnel sur le terrain mené sur piste ou sur route.</p> <p><b>(5 points)</b> : Le soumissionnaire démontre au moins un projet qui comprenait l'évaluation de la fatigue du conducteur, mais pas dans le cadre d'un essai opérationnel sur le terrain (par exemple, simulateur de conduite).</p> <p><b>(0 point)</b> : Le soumissionnaire n'indique aucun projet pertinent.</p>	<p><b>25</b></p>	

Solicitation No. – N° de l'invitation  
T8009-190376/A  
Client Ref. No. – N° de réf. du client  
T8009-190376

Amd. No. – N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
009sl. T8009-190376

Buyer ID - Id de l'acheteur  
009sl  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Numéro de téléphone ou courriel			
Total des points	Note maximale possible :  Note de passage :	250 points  150 points (60 %)	

## ANNEXE F DE LA PARTIE 5 DE LA DEMANDE DE SOUMISSIONS – PROGRAMME DE CONTRATS FÉDÉRAUX POUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI – ATTESTATION

En présentant les renseignements suivants à l'autorité contractante, j'atteste, en tant que soumissionnaire, que les renseignements fournis sont exacts à la date indiquée ci-dessous. Les attestations fournies au gouvernement du Canada peuvent faire l'objet d'une vérification à tout moment. Je comprends que le Canada déclarera une soumission non recevable, ou un manquement de la part de l'entrepreneur, s'il est établi qu'une attestation est fausse, que ce soit pendant la période d'évaluation des soumissions ou pendant la durée du contrat. Le Canada aura le droit de demander des renseignements supplémentaires pour vérifier les attestations du soumissionnaire. Le non-respect de toute demande ou exigence imposée par le Canada peut rendre la soumission irrecevable ou constituer un manquement au contrat.

Pour en savoir plus sur le Programme des contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi, consultez le site Web [Emploi et Développement social Canada – Programme du travail](#).

Date : \_\_\_\_\_ (AAAA-MM-JJ) (Si aucune date n'est indiquée, la date de clôture des soumissions sera utilisée.)

Remplissez les sections A et B.

A. Cochez l'une des déclarations suivantes :

- ☐ A1. Le soumissionnaire atteste qu'il n'a aucun effectif au Canada.
- ☐ A2. Le soumissionnaire atteste qu'il est un employeur du secteur public.
- ☐ A3. Le soumissionnaire atteste qu'il est un [employeur assujéti à la législation fédérale](#), en vertu de la [Loi sur l'équité en matière d'emploi](#).
- ☐ A4. Le soumissionnaire atteste qu'il a un effectif combiné de moins de 100 employés permanents à temps plein ou permanents à temps partiel au Canada.

A5. Le soumissionnaire a un effectif combiné de 100 employés ou plus au Canada.

- ☐ A5.1. Le soumissionnaire atteste qu'il a signé un [Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi](#) valide et en vigueur avec le Programme du travail d'EDSC.

OU

- ☐ A5.2. Le soumissionnaire atteste qu'il a présenté le formulaire [Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi \(LAB1168\)](#) au Programme du travail d'EDSC. Comme il s'agit d'une condition préalable à l'attribution du contrat, remplissez le formulaire Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi (LAB1168), signez-le, puis transmettez-le aux responsables du Programme du travail d'EDSC.

B. Cochez l'une des déclarations suivantes :

- ☐ B1. Le soumissionnaire n'est pas une coentreprise.

OU

- ☐ B2. Le soumissionnaire est une coentreprise et chaque membre de la coentreprise doit fournir à l'autorité contractante l'annexe F – Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi – Attestation dûment remplie. (Voir la section sur les coentreprises des instructions uniformisées.)