



**RETOURNER LES RENSEIGNEMENTS À :**  
Module de réception des soumissions de l'Agence  
Parcs Canada, Service national de passation de  
marchés

**TÉLÉCOPIEUR :** 1-855-983-1808

**Courriel de soumission / Bid Email :**  
[soumissionsami-bidsrpc@pc.gc.ca](mailto:soumissionsami-bidsrpc@pc.gc.ca)

Ceci est la seule adresse électronique acceptable pour les réponses. Les réponses soumises par courrier électronique directement à l'autorité contractante ou à toute autre adresse électronique ne seront pas acceptées.

La taille maximale du fichier de courrier électronique est de 15 mégaoctets. L'APC n'est pas responsable des erreurs de transmission. Les courriers électroniques contenant des liens vers les documents d'appel d'offres ne seront pas acceptés

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS**

**Commentaires :**

Il ne s'agit pas d'une invitation à soumissionner mais d'une demande de renseignements sur les biens, services et construction spécifiés aux présentes. Les renseignements demandés aux présentes sont nécessaires uniquement à l'établissement du budget et à la planification. Les marchés ne seront pas attribués suite aux réponses des fournisseurs/entrepreneurs.

**Bureau de distribution :**

Agence Parcs Canada  
Opérations des approvisionnements  
Cornwall, Ontario, K6H 6S2  
-----

<b>Titre :</b> Demande de renseignements : Projet de remplacement du pont tournant de Boundary Road	
<b>N° de l'invitation :</b> 5P468-23-0009/A	<b>Date :</b> 07 mars 2023
<b>N° de référence du client :</b> n/a	
<b>N° de référence de SEAG :</b> PW-23-01029372	

<b>L'invitation prend fin :</b> À : 14 :00 Le : 13 avril 2023	<b>Fuseau horaire :</b> HAE
---	--------------------------------

<b>Adresser toute demande de renseignements à :</b> Sheldon Lalonde Courriel : <a href="mailto:sheldon.lalonde@pc.gc.ca">sheldon.lalonde@pc.gc.ca</a>	
<b>N° de téléphone :</b> 343-585-3836	<b>N° de télécopieur :</b> 1-866-246-6893

**À REMPLIR PAR LE SOUMISSIONNAIRE**

<b>Nom du fournisseur/ de l'entrepreneur :</b>	
<b>Adresse :</b>	
<b>N° de téléphone :</b>	<b>N° de télécopieur :</b>
<b>Nom de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie) :</b>	
<b>Signature :</b>	<b>Date :</b>

## Table des matières

<b>INSTRUCTION À L'ATTENTION DES ENTREPRENEURS.....</b>	<b>3</b>
<b>PORTÉE DES TRAVAUX .....</b>	<b>3</b>
1. OBJECTIF .....	3
2. NATURE DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.....	3
3. NATURE ET FORMAT DES RÉPONSES DEMANDÉES.....	4
4. COÛTS DE RÉPONSE .....	4
5. TRAITEMENT DES RÉPONSES.....	4
6. CONTENU DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS .....	4
7. FORMAT DES RÉPONSES .....	5
8. VISITE DES LIEUX.....	5
9. CONFÉRENCE DES RÉPONDANTS .....	5
10. DEMANDES.....	6
11. SOUMISSIONS.....	6
<b>ANNEXE A - EXIGENCES .....</b>	<b>7</b>
OBJECTIF DU PROJET.....	7
CONTEXTE DU PROJET .....	7
TRAVAUX RÉALISÉS À CE JOUR .....	8
PORTÉE DU PROJET .....	8
<b>ANNEXE B - QUESTIONS POUR L'INDUSTRIE.....</b>	<b>9</b>
<b>ANNEXE C - BOUNDARY SWING BRIDGE RFI 2023_FRE.....</b>	<b>15</b>

## INSTRUCTION À L'ATTENTION DES ENTREPRENEURS

### PORTÉE DES TRAVAUX

#### 1. Objectif

L'Agence Parcs Canada (APC) lance une *demande de renseignements* pour soutenir la planification et la mise en œuvre de son projet de remplacement du pont tournant de Boundary Road. Le processus vise à inviter les entrepreneurs et les gestionnaires de construction à exprimer leur intérêt à soumissionner pour le projet. Il vise en outre à fournir des informations spécifiques à l'industrie et au projet concernant le marché d'approvisionnement, le calendrier et l'exécution des travaux.

Le projet vise à remplacer un pont tournant en acier à valeur patrimoniale situé sur la rue Simcoe/le chemin Mara-Eldon Boundary Road, qui traverse la rivière Talbot près de Bolsover, en Ontario, sur la voie navigable Trent-Severn. Le pont a été conçu pour pivoter afin de permettre la navigation sur la rivière dans le cadre du système d'écluses de la voie navigable Trent-Severn, l'écluse 37 de Bolsover étant située juste en aval. L'ancien pont a été enlevé en 2020 et Parcs Canada a tenté par la suite de lancer un nouvel appel d'offres pour remettre en état les piliers de l'ancien pont et fournir un nouveau pont tournant fonctionnel construit de manière à reproduire la structure originale.

L'achèvement du projet a connu des difficultés, à commencer par l'annulation du premier appel d'offres pour la construction et l'annulation d'une tentative précédente de remplacer le pont. Depuis le contrat initial, il y a eu la pandémie de COVID-19 qui a grandement changé les conditions de l'industrie. Plus récemment, une nouvelle tentative d'appel d'offres en 2022 n'a pas permis d'attribuer un nouveau contrat en raison d'un financement insuffisant.

À l'heure actuelle, l'APC envisage de lancer un nouvel appel d'offres pour réaliser l'objectif initial du projet, à savoir le remplacement du pont. Aucune décision n'a été prise quant à la possibilité de lancer un nouvel appel d'offres et le bon moment pour le lancer. Pour étayer le projet, des informations sont recherchées auprès d'experts en la matière du secteur.

La présente *demande de renseignements* vise à :

- a) Comprendre l'intérêt du marché et la disponibilité des ressources pour réaliser le projet.
- b) Guider le plan de gestion du projet et la stratégie d'approvisionnement qui permettront d'atteindre au mieux les objectifs du projet et d'offrir la meilleure valeur à l'APC.

#### 2. Nature de la demande de renseignements

Il ne s'agit pas d'un appel d'offres et cette demande de renseignements ne débouchera pas sur l'attribution d'un contrat. La passation de marchés pour les constructions décrites dans cette demande de renseignements ne suivra pas nécessairement cette demande.

Les répondants et les fournisseurs potentiels de biens ou de services décrits dans la présente demande de renseignements ne doivent pas réserver des équipements ou des installations ni affecter des ressources en fonction des renseignements contenus dans la présente. Cette demande de renseignements ne donnera pas lieu à la création d'une liste de fournisseurs; par conséquent, le fait qu'un fournisseur réponde ou non à cette demande de renseignements ne l'empêchera pas de participer à un marché futur.

Cette demande de renseignements a simplement pour but d'obtenir les commentaires de l'industrie en ce qui concerne les sujets décrits dans la présente.

La participation à ce processus de demande de renseignements est encouragée, mais n'est pas obligatoire. Il n'y aura pas de présélection de fournisseurs potentiels dans le but d'entreprendre un travail futur à la suite de cette

demande de renseignements. De même, la participation à cette demande de renseignements n'est pas une condition ou un prérequis pour la potentielle participation à tout appel d'offres ultérieur.

Rien dans cette demande de renseignements ne sera interprété comme un engagement de l'APC à délivrer un appel d'offres pour ce besoin. L'APC peut utiliser les informations non exclusives fournies dans le cadre de cet examen ou dans la préparation de tout document officiel d'appel d'offres.

L'APC ne sera pas liée par ce qui est indiqué dans le présent document et se réserve le droit de modifier à tout moment tout ou une partie des exigences, si elle le juge nécessaire. L'APC se réserve également le droit de réviser son approche d'approvisionnement, si elle le juge approprié, soit selon les informations soumises en réponse à la présente demande de renseignements, soit pour toute autre raison qu'elle juge appropriée.

### **3. Nature et format des réponses demandées**

Les répondants sont invités à faire part de leurs commentaires, de leurs préoccupations et, le cas échéant, de leurs recommandations concernant la manière de répondre aux exigences décrites dans la demande de renseignements. Les répondants sont également invités à fournir des commentaires concernant le contenu, la forme ou le plan de tous documents préliminaires joints à cette demande de renseignements. Les répondants doivent énumérer et expliquer toutes les hypothèses qu'ils font dans leurs réponses.

### **4. Coûts de réponse**

L'APC ne remboursera pas les dépenses engagées par les répondants pour répondre à cette demande de renseignements (y compris, mais sans s'y limiter, les rapports, les visites sur place, etc.).

### **5. Traitement des réponses**

- a) Utilisation des réponses : Les réponses ne seront pas formellement évaluées. Toutefois, les réponses reçues peuvent être utilisées par l'APC pour élaborer ou modifier les stratégies d'approvisionnement ou toute ébauche de document. L'APC peut, à sa discrétion, examiner les réponses reçues après la date de clôture de la demande de renseignements.
- b) Équipe d'examen : Une équipe d'examen composée de représentants de Parcs Canada examinera les réponses. Le Canada se réserve le droit d'utiliser toute ressource gouvernementale qu'il juge nécessaire pour examiner toute réponse. Tous les membres de l'équipe d'examen n'examineront pas nécessairement toutes les réponses.
- c) Confidentialité : Les répondants doivent clairement marquer toutes les parties de leur réponse qu'ils considèrent comme exclusives ou confidentielles. Le Canada traitera ces parties des réponses comme confidentielles. Les réponses individuelles ne seront pas transmises à d'autres répondants.
- d) Réunions d'examen après la soumission : Le Canada peut demander des réunions individuelles d'examen après la soumission avec les répondants afin de clarifier les informations fournies. Si nécessaire, les demandes seront traitées par courriel et le Canada déterminera s'il a besoin d'informations supplémentaires de la part d'un répondant donné.

### **6. Contenu de la demande de renseignements**

Les répondants sont priés de noter que les documents mentionnés ci-dessous sont en cours d'élaboration et qu'ils ne doivent pas présumer que de nouvelles clauses ou exigences seront ajoutées à tout appel d'offres qui sera publié par le Canada. Les commentaires concernant tout aspect du projet de document sont les bienvenus.

#### **6.1 Cette demande de renseignements contient les documents suivants :**

- a) Annexe A – Exigences
- b) Annexe B – Questions à l'industrie
- c) Annexe C – PPT - Boundary Swing Bridge RFI 2023\_FRE

## 7. Format des réponses

Page de titre

Nom et adresse du répondant

- i. Nom, adresse et numéro de téléphone de la personne-ressource du répondant
- ii. Date
- iii. Numéro de demande de renseignements

Annexe A – Réponses aux exigences

- i. Fournir des informations et des réponses en suivant le schéma de numérotation en cas de commentaire sur une section spécifique ou fournir des réponses aux questions.
- ii. Joindre des pages supplémentaires pour les commentaires, les explications des spécifications techniques ou les détails supplémentaires.

Le cas échéant, une annexe contenant des illustrations, des données, des tableaux, des détails et des spécifications techniques supplémentaires, etc.

## 8. Visite des lieux

Il y aura une visite facultative du site le **mardi mars 21 2023 de 13 h à 14 h (HAE)**.

En cas de mauvais temps, la visite des lieux pourra être reportée. La date et l'heure du report sont susceptibles d'être modifiées – **À être confirmée le cas échéant**.

Les participants intéressés doivent se rendre au site :

**Pont Boundary Road** (44°30'59.3"N 79°04'55.9"O) situé sur le chemin Mara-Eldon Boundary Road/la rue Simcoe Ramara (près de Bolsover) en Ontario, qui traverse la rivière Talbot.

Lien Google Maps : <https://goo.gl/maps/PTWVLe1tRTiNo4GQ6>

Le pont est actuellement hors service. Il est conseillé aux participants de se rassembler à l'extrémité sud du pont, près de la route 48 (chemin du Portage) du comté.

Les répondants sont priés de communiquer avec l'autorité contractante avant la visite facultative des lieux pour confirmer leur présence et fournir le nom de la ou des personnes qui y assisteront.

L'objectif de cette visite est de permettre à un représentant de l'APC de montrer le site et de discuter des différents détails du projet, notamment les limites du projet, l'accès, les contraintes connues, etc. La portée du projet sera également présentée. Le représentant de l'APC du projet sera familiarisé avec les particularités du projet et la demande de renseignements. Il s'agira probablement du gestionnaire de projet de l'APC et l'ingénieur-conseil en conception pourra également y assister.

Une certaine possibilité sera offerte et encouragée pour les participants de fournir des commentaires demandés formellement dans la demande de renseignements, mais plus encore sera offerte lors de la conférence des répondants décrite ci-dessous. En outre, bien que l'APC apprécie toute information et contribution qui peut être offerte et l'acceptera avec enthousiasme sous toutes ses formes, lorsqu'elle peut être formellement documentée et soumise par écrit, elle sera plus bénéfique pour l'utilisation future de l'APC.

## 9. Conférence des répondants

Une conférence virtuelle sera organisée sur MS Teams pour examiner le contenu de la demande de renseignements et discuter du contexte, de la portée et des particularités du projet.

L'objectif de la conférence des répondants est de permettre à un représentant de l'APC de discuter de certaines des particularités du projet, notamment les limites du projet, l'accès, les contraintes connues, etc. La portée de l'exigence décrite dans la demande de renseignements sera examinée au cours de la conférence et les questions obtiendront des réponses.

Les répondants sont priés de communiquer avec l'autorité contractante avant la conférence pour confirmer leur participation et obtenir les coordonnées d'accès. Les répondants doivent fournir, par écrit, à l'autorité contractante, les noms des personnes qui participeront et une liste des questions qu'ils souhaitent présenter au plus tard 48 heures avant l'heure prévue de la conférence.

La conférence aura lieu le :

**Le jeudi 23 mars de 10 h à 11 h (HAE).**

La conférence sera animée par un représentant du projet de l'APC connaissant bien les particularités du projet et de la demande de renseignements. Il s'agira probablement du gestionnaire de projet de l'APC. L'ingénieur-conseil en conception sera également présent et participera activement.

Les participants auront l'occasion de faire part de leurs idées et de susciter des discussions.

La séance sera transcrite à des fins de documentation et de références futures pour l'APC, comme c'est l'intention même de ce processus de demande de renseignements.

Un rappel sera fait aux participants au début de la conférence.

## **10. Demandes**

Comme il ne s'agit pas d'un appel d'offres, le Canada ne répondra pas nécessairement aux demandes par écrit ou en diffusant les réponses à tous les fournisseurs potentiels. Toutefois, les répondants qui ont des questions concernant cette demande de renseignements peuvent adresser leurs demandes à l'autorité contractante.

Autorité contractante : **Sheldon Lalonde**  
Courriel : [sheldon.lalonde@pc.gc.ca](mailto:sheldon.lalonde@pc.gc.ca)  
Tél. : **343-585-3836**

## **11. Soumissions**

La seule adresse électronique acceptable pour les réponses est [soumissionsami-bidsrpc@pc.gc.ca](mailto:soumissionsami-bidsrpc@pc.gc.ca). Les réponses soumises par courrier électronique directement à l'autorité contractante ou à une adresse électronique autre que [soumissionsami-bidsrpc@pc.gc.ca](mailto:soumissionsami-bidsrpc@pc.gc.ca) ne seront pas acceptées.

## ANNEXE A - EXIGENCES

### Objectif du projet

Le projet vise à remplacer un pont tournant en acier à valeur patrimoniale situé sur la rue Simcoe/le chemin Mara-Eldon Boundary Road, qui traverse la rivière Talbot près de Bolsover, en Ontario, sur la voie navigable Trent-Severn. Le pont a été conçu pour pivoter afin de permettre la navigation sur la rivière dans le cadre du système d'écluses de la voie navigable Trent-Severn, l'écluse 37 de Bolsover étant située juste en aval. L'ancien pont a été enlevé en 2020. Depuis, Parcs Canada a tenté de lancer un nouvel appel d'offres pour la remise en état des piliers du vieux pont et la construction d'un nouveau pont tournant fonctionnel, construit de manière à reproduire fidèlement la structure originale.

### Contexte du projet

Le pont tournant de Boundary Road est un pont tournant mobile à une voie situé sur la rivière Talbot. Le pont a une longueur de 41,9 m (140 pieds) et est construit en treillis avec des poutrelles en acier à demi traversantes (poutres de type Warren modifiées), une poutre pivotante en acier, des longerons en acier, un tablier en bois stratifié et des bandes de circulation. Le pont comporte deux branches égales et est actionné par une puissance hydraulique. Cela comprend les cylindres qui font pivoter le pont ainsi que les élévateurs aux extrémités. Le pont pivote sur un palier central situé au milieu du pont sur un pilier insulaire dans la rivière.

Le pont d'origine a été construit en 1902 et constitue une ressource culturelle (patrimoniale) d'importance historique nationale pour son attachement à la voie navigable Trent-Severn en tant que lieu historique national et en tant que partie intrinsèque du paysage patrimonial désigné.

Avant d'être démoli en 2020, ce pont était l'un des cinq ponts originaux du lac Simcoe-Balsam construits de manière similaire sur la voie navigable Trent-Severn. Cependant, les piliers d'origine demeurent et sont destinés à être réhabilités.

Un projet visant à remplacer le pont et à réhabiliter ses piliers a été officiellement lancé en 2015 dans le cadre d'un programme plus vaste d'amélioration des infrastructures sur la voie navigable Trent-Severn.

Les inspections de la structure ont permis de constater que la superstructure en acier était gravement détériorée et souffrait d'une dégradation liée à l'âge et d'une condition connue sous le nom de « *rouille noire* ». Le pont ne pouvait plus supporter sa charge nominale et a été considéré comme étant en fin de vie, sans moyen viable de réhabilitation. Ce résultat a été confirmé par la note globale officielle de l'inspection, à savoir « *gravement inadéquat* ». Il a également été constaté que le palier en bois de la structure, remplacé pour la dernière fois en 2007, avait besoin d'être remplacé. Les composants mécaniques et électriques étaient vétustes et semblaient en fin de vie, ce qui nécessitait un remplacement complet, en recherchant des possibilités de modernisation. La sous-structure en béton, y compris le pilier insulaire et les culées, bien qu'elle soit également gravement détériorée en surface, s'est avérée être solidement intégrée avec des déficiences sans conséquence pour la stabilité en cas de réhabilitation.

La charge nominale affichée du pont avant le projet était de huit tonnes, ce qui est inférieur à sa capacité réelle et limitée par la capacité des routes situées au nord.

Si la perte du pont est une perte compte tenu du contexte patrimonial, le remplacement du pont offrait une occasion, car il a été constaté que la structure sans modification, en utilisant simplement de l'acier moderne, offrirait la pleine capacité de charge de circulation. La redondance et le cycle de vie s'en trouveraient considérablement améliorés, puisque le pont ne devrait plus supporter que cinq tonnes pour répondre aux exigences de la route.

La décision a été prise de remplacer le pont de façon à le répliquer, en respectant au maximum les détails du patrimoine de l'ancien pont.

Le projet a fait l'objet d'un premier appel d'offres en 2019, qui a été annulé. Il a fait l'objet d'un nouvel appel d'offres en 2020, qui a été attribué. Après la démolition et l'enlèvement de la superstructure du pont, la construction s'est arrêtée en 2021. Le projet a ensuite fait l'objet d'un nouvel appel d'offres en 2022; toutefois, le processus s'est avéré improductif en raison d'un financement insuffisant.

À l'heure actuelle, l'APC envisage de lancer un nouvel appel d'offres pour réaliser l'objectif initial du projet, à savoir le remplacement du pont.

Aucune décision n'a été prise et le calendrier n'a pas été déterminé.

Pour étayer le projet, des informations sont recherchées auprès d'experts du secteur, à savoir des entrepreneurs et des gestionnaires de construction qui seraient intéressés par le projet en cas de nouvel appel d'offres ou qui ont une expérience de travaux similaires.

### **Travaux réalisés à ce jour**

La superstructure en acier a été démolie et retirée du site. Elle a été éliminée et n'est plus en possession de l'APC.

Les composants mécaniques et électriques ont été démolis.

Certains composants de l'ancien pont ont été récupérés pour être réutilisés dans le nouveau pont. Cela inclut le palier central qui peut nécessiter une remise à neuf. La liste des éléments est par ailleurs minimale et une superstructure en acier entièrement nouvelle, un palier en bois et des systèmes mécaniques et électriques complets sont nécessaires.

Les piliers en béton devaient être refaits, mais seule la culée nord a fait l'objet d'un enlèvement du béton détérioré existant. Les travaux de démolition de la culée peuvent ou non être achevés et devront être confirmés lors de toute nouvelle tentative de construction. Sinon, aucun travail de réhabilitation du béton n'a été effectué et il reste à le faire avant qu'une nouvelle superstructure puisse être érigée.

### **Portée du projet**

Essentiellement, le projet consiste en un remplacement complet du pont moins la superstructure et la démolition des systèmes mécaniques et électriques avec certains progrès déjà réalisés sur l'enlèvement de la sous-structure en béton.

Parcs Canada entretient actuellement la signalisation de fermeture de la route le long de la déviation et détient le permis auprès de l'autorité routière.



---

## **ANNEXE B - QUESTIONS POUR L'INDUSTRIE**

### **Intérêt**

- 1. Souhaiteriez-vous soumissionner pour le projet du pont tournant de Boundary Road s'il faisait l'objet d'un nouvel appel d'offres?**

### **Calendrier de construction**

Historiquement, les projets de remplacement des ponts tournants de la voie navigable Trent-Severn ont spécifié une période de construction coïncidant avec la période annuelle hors saison de la voie navigable afin d'éviter toute incidence sur la navigation fluviale. Les travaux commencent généralement immédiatement après la fin de semaine de l'Action de grâce en octobre et se poursuivent jusqu'à la longue fin de semaine de mai. L'exigence était d'atteindre un rendement substantiel, y compris l'exploitabilité du pont et la mise en service préliminaire avant la longue fin de semaine de mai, la mise en service finale et l'achèvement étant prévu pour l'été. Au fil des ans, peu de projets ont respecté cette échéance.

Le pont tournant de Boundary Road a fait l'objet d'un appel d'offres compte tenu de ce calendrier en 2020, mais sa construction n'a pas été achevée. Le projet a récemment fait l'objet d'un nouvel appel d'offres en 2022 et a été annulé avant l'attribution. Le nouvel appel d'offres a autrement considéré un calendrier avec une période de construction prolongée d'environ trois mois. Le pont devait être opérationnel dès le mois d'août, la mise en service finale étant achevée pour la fermeture de la saison de navigation en octobre.

L'une des principales contraintes de calendrier de la plupart des projets de ponts tournants est la fenêtre annuelle de restriction des travaux dans l'eau, réglementée par le ministère fédéral des Pêches et des Océans (MPO) et certains ministères provinciaux des Ressources naturelles (MRN) des provinces ou territoires. Au pont de Boundary Road, cette mesure restreint tous les travaux dans l'eau du 15 mars au 15 juillet annuellement afin de protéger le frai des poissons dans la région. Les éléments de la sous-structure en béton, y compris les deux culées et le pilier central, doivent être refaits. Il faut également installer des tubes mécaniques sous-marins et des câbles électriques pour les mécanismes du pont au niveau du pilier central. Les remblais nécessitent également des travaux à l'intérieur de la ligne des hautes eaux. Tous ces travaux doivent donc obligatoirement être achevés avant le 15 mars pour respecter le calendrier du contrat. La date d'achèvement à l'ouverture de la saison est prévue pour mai.

Parcs Canada est conscient qu'en raison des contraintes actuelles de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie et de la disponibilité du marché, le calendrier de mise en œuvre normal pourrait ne plus être réalisable. Parcs Canada souhaite obtenir les commentaires de l'industrie concernant le calendrier directeur du projet et les principaux jalons.

La figure 1 ci-dessous présente un exemple de calendrier HYPOTHÉTIQUE à titre d'illustration. Cela ne doit pas être interprété comme l'intention de Parcs Canada, qui cherche à obtenir des renseignements de l'industrie pour faciliter l'établissement du calendrier des projets. Les dates sont hypothétiques et ont été fixées dans le passé afin d'éviter que cela ne soit interprété à tort comme un véritable calendrier. Aucune décision n'a été prise concernant un nouvel appel d'offres pour ce projet.

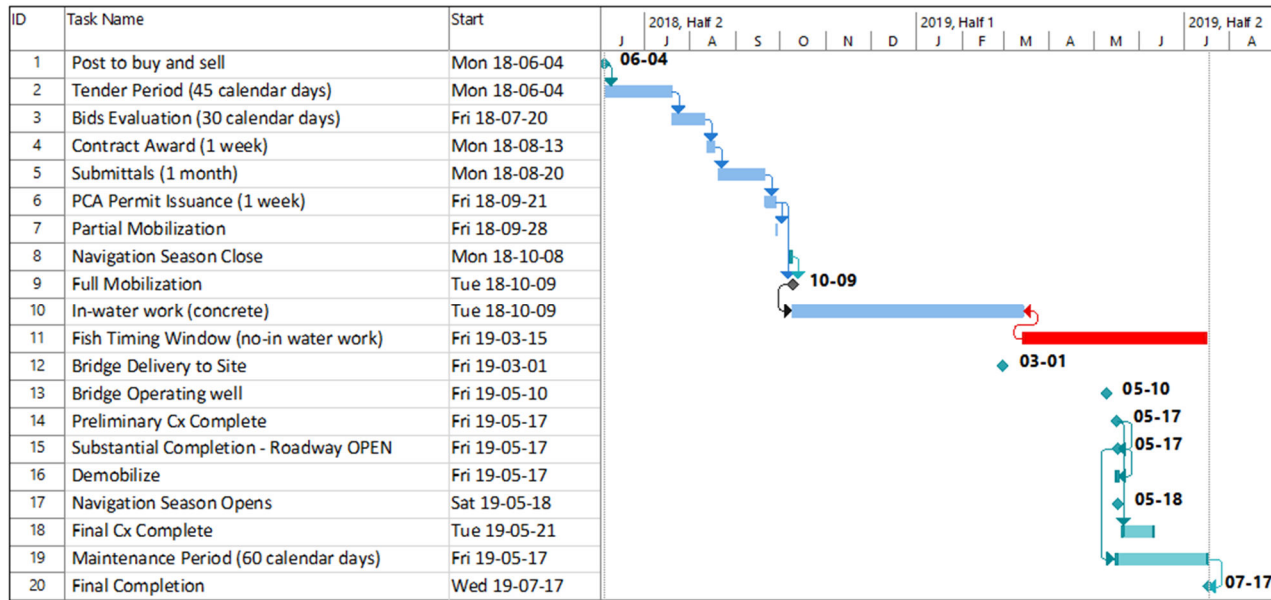


Figure 1 – Calendrier normal d'une seule saison (dates fictives à titre d'exemple seulement)

Veuillez répondre aux questions suivantes concernant le calendrier de construction.

2. Une période de construction d'une seule saison (octobre à mai), comme illustrée à la figure 1 ci-dessus, est-elle réalisable pour atteindre l'objectif principal du projet, soit l'ouverture du pont à la circulation routière avant l'ouverture de la saison de navigation en mai?

Par le passé, on a souvent demandé à Parcs Canada s'il pouvait tolérer un calendrier de construction sur deux saisons. Jusqu'à présent, une telle considération n'a pas été justifiée; cependant, nos projets les plus récents ont eu du mal à respecter les échéances et les réactions au cours de l'appel d'offres 2022 étaient qu'un tel scénario pourrait en fait être nécessaire pour atteindre les objectifs du projet étant donné l'état actuel de l'industrie. Dans ce cas, l'entrepreneur se verrait accorder deux périodes de travail hivernal pour effectuer les travaux dans l'eau. Ils pourraient également avoir la possibilité d'effectuer des travaux dans l'eau pendant les mois d'été et d'automne suivant la période de restriction des travaux dans l'eau prévue par la loi, à condition qu'il n'y ait pas d'incidence sur la navigation.

La figure 2 ci-dessous présente à nouveau un exemple de calendrier HYPOTHÉTIQUE à des fins d'illustration. Cela ne doit pas être interprété comme l'intention de Parcs Canada. Les dates sont hypothétiques et ont été fixées dans le passé afin d'éviter que cela ne soit interprété à tort comme un véritable calendrier. Aucune décision n'a été prise concernant un nouvel appel d'offres pour ce projet.

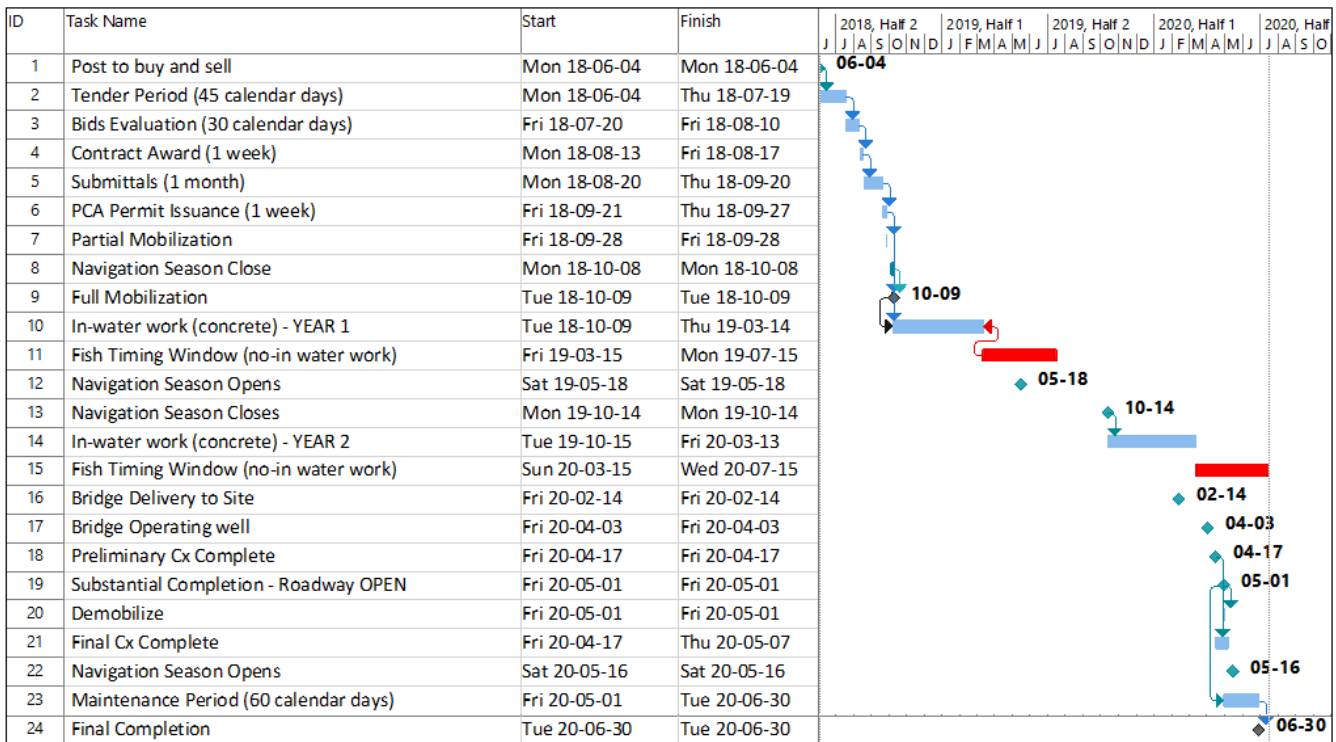


Figure 2 – Calendrier hypothétique sur deux saisons (dates fictives à titre d'exemple seulement)

3. Si la réponse à la question 1 est « **NON** », est-ce qu'une période de construction sur deux saisons avec des dates repères comme décrites dans la figure 2 ci-dessus serait concevable et pourrait atténuer les préoccupations liées à la mise en œuvre normale d'une seule saison?

**Travaux d'hiver**

Bien que le pont ne soit pas situé à une écluse, les travaux sur le site du pont de Boundary Road doivent être réalisés de manière à ne pas entraver le passage des embarcations sur le site pendant la saison de navigation. Il est possible de travailler pendant la saison de navigation sur la terre ferme et à l'extérieur du chenal de navigation désigné, mais le niveau d'eau est plus profond pendant la saison de navigation. Cela ajoute des difficultés supplémentaires pour mener à bien les travaux de réparation de la sous-structure en béton spécifiés.

4. Une seule période de travaux hivernaux, de la mi-octobre au 15 mars, est-elle suffisante pour réaliser l'ensemble des travaux de réhabilitation de la sous-structure en béton dans l'eau, y compris les deux culées et le pilier central?

Si la réponse à ce qui précède est « **NON** », le répondant pourrait avoir deux options à prendre en considération pour échelonner les travaux.

**Option A)** Échelonner certains travaux de bétonnage pour qu'ils puissent être réalisés pendant les périodes plus chaudes de l'été. Cela serait possible à l'extérieur de la voie de navigation (au sud du pilier central). La culée nord pourrait être travaillée ainsi que le pilier central si le mode de construction permettait un espace suffisant pour le passage des bateaux. Cependant, le niveau d'eau estival est plus élevé, avec une plus grande probabilité de débits élevés.

**Option B)** Mettre en œuvre graduellement les travaux pour en achever une partie au cours d'une première année de travaux d'hiver et revenir au cours d'une deuxième saison d'hiver pour achever les travaux selon

le calendrier hypothétique décrit à la figure 2 ci-dessus. Possibilité d'effectuer certains travaux dans l'eau pendant l'été et l'automne, entre les séjours.

Il faut noter que les niveaux d'eau ne peuvent être manipulés à des fins de construction sans exception.

**5. Quelle option ci-dessus le soumissionnaire préfère-t-il?**

**Accès au site pour l'érection du pont**

Le pont est situé en milieu éloigné et est accessible par une chaussée au sud et une route rurale avec des limitations de charge toute l'année au nord. La chaussée d'approche sud est étroite, ce qui constitue une contrainte connue pour la mobilisation d'une grue vers la culée sud. Le placement des longerons est la principale préoccupation. De plus, des câbles électriques aériens traversent la chaussée et constituent une contrainte connue pour l'utilisation de grues sur le site. L'appel d'offres de 2022 et les modifications connexes mentionnaient le service public d'électricité et le fait que toute perturbation de l'alimentation en électricité devait être coordonnée directement par l'entrepreneur avec Hydro One, qui stipulait des délais stricts pour ce faire.

Il est entendu que la faisabilité de cette coordination peut être remise en question dans une période de construction d'une seule saison, comme Parcs Canada l'a envisagé.

Le service public est sous licence avec Parcs Canada et, à ce titre, Parcs Canada participerait à toute discussion relative à l'enlèvement du service public. Parcs Canada autoriserait également tous les travaux connexes nécessaires.

**6. Pourrait-on éviter d'enlever les lignes électriques et Parcs Canada pourrait-il le stipuler dans le document? Tenir compte des limitations de charge sur la chaussée au nord du pont et des contraintes physiques au sud.**

**Approvisionnement et fabrication d'acier**

Le nouvel appel d'offres de 2022 a défini des contraintes d'approvisionnement pour la fourniture et la fabrication du pont en acier. Bien que l'acier pour ce pont ait été entièrement fourni en 2020, il n'a pas été acheté par Parcs Canada. Les soumissionnaires de l'appel d'offres de 2022 ont indiqué qu'il n'était plus disponible. Les soumissionnaires ont indiqué que le matériel en acier était en quantité limitée et que les délais de livraison dépassaient largement les normes de l'industrie avant le début de la pandémie en 2020. Cela inclut également les sections historiques qui sont désormais rarement produites et doivent être importées d'aciéries étrangères. De plus, Parcs Canada est conscient que seule une poignée de fabricants d'acier dans la zone de livraison de ce projet sont capables de fabriquer et d'ériger la superstructure en acier. En 2022, les soumissionnaires potentiels ont indiqué que la plupart n'étaient pas disponibles pour respecter les délais du projet.

**7. Les délais de commande et de fabrication de l'acier pour ce pont sont-ils toujours aussi longs? En particulier pour les sections rares, quel est le délai d'exécution prévu actuellement?**

**8. Quel est le pourcentage actuel estimé d'augmentation du prix de l'acier par rapport au prix avant la pandémie? Par exemple, sur une poutre à ailes larges typique laminée à chaud d'une profondeur inférieure à 500 mm (20 ») ou sur une plaque d'acier de première préférence d'une épaisseur de 20 mm (19 mm). Grade 50 ASTM A572 (ou CSA G40.20/21 300W/350W)?**

**Approvisionnement en bois**

D'autres projets récents sur des sites de Parcs Canada, y compris des travaux sur des ponts, ont mis en évidence un problème d'approvisionnement en bois brut de sciage, en particulier lorsqu'il est traité sous pression, comme c'est le cas pour le palier en bois stratifié, les planches de roulement et les bordures surélevées spécifiées pour le pont tournant de Boundary Road. L'épinette-pin-sapin (EPS) est spécifié pour le tablier et le tsuga pour les marchepieds du pont tournant de Boundary Road, mais le sapin de Douglas pourrait être acceptable comme solution de rechange pour les marchepieds en cas de pénurie. Tout le bois doit être traité sous pression avec de l'arséniate de cuivre chromé.

**9. Y a-t-il des problèmes d'approvisionnement, notamment des délais d'exécution prolongés ou des pénuries intégrales, associés aux produits ou aux traitements du bois spécifiés pour le pont tournant de Boundary Road?**

**10. Si la réponse est « OUI » à ce qui précède, quel est le délai d'exécution et existe-t-il des solutions de rechange qui pourraient mieux respecter les délais?**

### **Système mécanique**

Bien que les systèmes mécaniques du pont de Boundary Road soient généralement simples, certains composants sont personnalisés, notamment la fabrication d'un bloc hydraulique et du système hydraulique associé, qui est spécifié à un niveau de rendement exigeant un atelier capable non seulement de fabriquer, mais aussi de réaliser des détails et une conception sur mesure pour répondre aux exigences de rendement du contrat. Le palier central est également unique. Il s'agit d'un élément du patrimoine qui doit être récupéré et qui peut nécessiter un usinage de remise à neuf pour respecter les tolérances spécifiées. Cela nécessitera des capacités et une expérience spécialisées en atelier.

**11. L'obtention des services d'un atelier mécanique capable de réaliser les travaux du pont pose-t-elle des problèmes, notamment en ce qui concerne les délais et les pénuries d'approvisionnement? Si c'est le cas, veuillez également indiquer si des éléments spécifiques vous préoccupent et fournir tous les détails que vous êtes prêt à transmettre.**

### **Calendrier d'approvisionnement**

Historiquement, le calendrier d'approvisionnement pour les projets de remplacement des ponts tournants de la voie navigable Trent-Severn a varié. En général, cependant, la voie navigable Trent-Severn avait une date cible d'affichage des marchés de construction fixée au mois de juin, avec un délai d'affichage variant selon le projet, mais en moyenne de l'ordre de 30 jours. La plupart d'entre eux ont été prolongés pour répondre aux questions, ce qui porte le délai de soumission à environ 45 jours. Le temps d'évaluation des offres varie en fonction de la complexité des documents d'appel d'offres, mais le délai d'attribution est généralement compris entre 10 et 30 jours, bien qu'une période de validité des offres de 60 jours s'applique généralement. Cela signifie que pour un affichage du 1<sup>er</sup> juin, on peut généralement s'attendre à ce que la clôture de l'appel d'offres ait lieu le 15 juillet et que le contrat soit attribué le 15 août, ce qui laisse environ 60 jours pour la mobilisation sur le site des documents préliminaires tels que le plan de santé et de sécurité de l'entrepreneur, le plan de gestion de l'environnement (PGE) et les autorisations connexes de Parcs Canada. La date la plus proche pour le début des travaux sur le site est le mardi suivant la fin de semaine de l'Action de grâce en octobre, lorsque la rivière (voie) et les écluses sont fermées à la navigation. Certaines activités de mobilisation, comme l'installation d'une remorque de chantier et d'une clôture, la pose de panneaux de déviation de la route et ainsi de suite, seraient généralement autorisées avant la date de début. Ce document décrit ce que Parcs Canada estime comme un calendrier d'approvisionnement idéal. En général, une date d'affichage au début du mois d'août a été considérée comme le moment le plus tardif possible pour qu'une période de construction d'une seule saison reste possible.

- 12. Compte tenu des contraintes de la chaîne d'approvisionnement, des délais d'exécution et de la disponibilité des principaux sous-traitants et fournisseurs, quelle serait la date la plus tardive possible pour l'attribution du contrat? Veuillez indiquer le mois de l'année.**
- 13. Quelle serait la durée idéale d'un affichage pour préparer une soumission technique et tarifaire? Il faut prendre en considération le dernier modèle de passation de marché qui comprenait une soumission technique (proposition) avec des critères techniques notés. Veuillez fournir une réponse en nombre de jours ouvrables.**

### **Stratégie/Instrument de passation de marchés**

Historiquement, de nombreux projets de la voie navigable Trent-Severn ont fait l'objet d'un appel d'offres selon le modèle du prix le plus bas. Au cours des dernières années, Parcs Canada a mis davantage l'accent sur la qualité de la sélection des entrepreneurs et un modèle de soumission de deux enveloppes a été adopté. Les soumissionnaires devaient ainsi fournir la preuve qu'ils respectaient certains critères d'expérience et de qualification pour que leurs propositions de prix soient prises en considération.

### **Qualifications requises pour la conformité des offres**

Le document d'appel d'offres 2022 exigeait un certain nombre d'expériences et de qualifications minimales pour que la réponse du soumissionnaire obtienne une note de passage et soit jugée conforme. Cela a été décrit dans l'annexe 3 – Critères de qualification dans le document d'appel d'offres. L'évaluation a pris en compte les qualifications et l'expérience décrites comme « *Réalisation* » de l'entrepreneur général (soumissionnaire) ainsi que du personnel clé, y compris le gestionnaire de projet et le chef de chantier de l'entrepreneur.

Les exigences demandaient un minimum de 2 projets substantiellement achevés au cours des 10 dernières années. L'un de ces projets devait être un pont mobile. Parcs Canada envisage d'étendre ce délai pour reconnaître que la technologie des ponts est restée en grande partie inchangée pendant plus de 10 ans, en particulier pour les projets de ponts patrimoniaux comme le pont de Boundary Road, où il est difficile d'apporter des changements. De plus, Parcs Canada se rend compte que les ponts tournants similaires qu'il possède, comme les ponts tournants Lakeshore et Bolsover, qui sont très semblables, ont été achevés il y a plus de 10 ans à ce stade et qu'ils devraient servir d'expérience acceptable.

- 14. De combien d'années dans le passé Parcs Canada devrait-il tenir compte lorsqu'il demande aux soumissionnaires de démontrer leur expérience dans la réalisation de deux projets de ponts ou plus, y compris un projet de pont mobile? Indiquer la réponse en nombre d'années.**

Il est entendu que la rétention du personnel est devenue de plus en plus difficile ces dernières années. La construction de ponts mobiles est un secteur de niche, peu de ponts de ce type existant dans la province. Certaines entreprises de construction spécialisées dans ce secteur et responsables de projets au fil des ans peuvent ne plus exister et avoir fusionné ou avoir été rachetées par d'autres. En outre, des cadres supérieurs sont perdus par attrition et emportent leur expérience avec eux à la retraite. En supposant que cette tendance se poursuive, Parcs Canada est conscient que la stipulation de certaines conditions liées à l'expérience peut être limitative, par exemple en exigeant que l'expérience de l'entrepreneur soit la sienne et non celle acquise par l'achat ou la fusion avec une autre entreprise ou l'embauche de son personnel.

Ceci dit, Parcs Canada n'envisagerait pas d'engager des entrepreneurs n'ayant aucune expérience des projets de ponts mobiles, compte tenu des défis que présente ce projet. L'objectif est d'adapter les qualifications requises pour le projet.

Solicitation No. - N° de l'invitation  
**5P468-23-0009/A**  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
**n/a**

Amd. No. - N° de la modif.  
**000**

File Name - Nom du dossier

**Projet de remplacement du pont tournant de Boundary Road**

Contracting Authority - Autorité contractante  
**Sheldon Lalonde**

---

## **ANNEXE C - BOUNDARY SWING BRIDGE RFI 2023\_FRE**

Ce document est joint en format PDF.