

Mis à jour le 07/11/2018



**MARCHE n° O1.01.02 – 18J574**

**Marché de fournitures**

**Mise en oeuvre d'une infrastructure de contrôle du co-voiturage**

## **QUESTIONS & REPONSES**

### **QUESTION N° 1**

Paragraphe 1.B.2. Généralités, page 24 : ce paragraphe mentionne que « le principe de fonctionnement de l'ESB est défini dans le document Bus Entreprise fourni en annexe ». Si ce dernier document détaille les besoins fonctionnels du Bus Entreprise, la description technique (liste des services, interface de messagerie, souscription, orchestration) n'y est pas reprise. Afin de pouvoir fournir une réponse détaillée et pertinente pour tout ce qui concerne les interfaces avec le Bus Entreprise, serait-il possible de mettre à disposition des soumissionnaires potentiels les spécifications techniques et d'interfaces détaillées de l'ESB ?

**REPONSE :**

*Non, les spécifications techniques et d'interfaces détaillées ne sont pas encore disponibles c'est pourquoi seul le besoin fonctionnel est fourni. L'ESB sera mis en œuvre courant 2019, période durant laquelle seront réalisées les spécifications techniques et d'interfaces détaillées.*

### **QUESTION N° 2**

Paragraphe 2.B.4.e) Architecture fonctionnelle, page 27 : Le schéma d'architecture repris dans ce paragraphe fait état d'interfaces du système co-voiturage avec l'ESB (lui-même interfacé avec le SAGT, la GTC et le VMS) ainsi qu'avec le système de verbalisation de la police fédérale. Nous comprenons que l'intégration bout en bout du système co-voiturage avec les autres systèmes susmentionnés est de la responsabilité du titulaire du marché. Pouvez-vous confirmer notre compréhension, et indiquer quels sont les moyens que le commanditaire met à disposition de son côté pour cette intégration ? Par ailleurs, dans l'objectif d'intégrer et d'interfacer au mieux les systèmes décrits comme étant hors

fourniture du présent marché, serait-il possible de mettre à disposition des potentiels soumissionnaires leurs spécifications fonctionnelles ?

REPONSE :

*Oui, le titulaire du marché a la pleine responsabilité de l'interfaçage du système de covoiturage avec l'ESB d'une part (Le principe est défini au §§2.B.5.h) et avec le système de verbalisation de la police fédérale d'autre part (Le fonctionnel attendu de cette interface est décrit au §2.B.5.d).vi.*

*Le commanditaire met à disposition les moyens humains et matériels nécessaires à la bonne implémentation des interfaces et plus particulièrement*

- pour l'ESB, une plateforme d'intégration sera mise en œuvre par le titulaire du marché en charge de l'ESB sur laquelle se connecteront l'ensemble des systèmes interfacés à l'ESB*

- pour le système de verbalisation : L'intégration avec le système de la Police fédérale s'effectuera par des tests 2 à 2, avec le matériel et le personnel que la Police fédérale mettra à disposition pour cela.*

*Non, les spécifications fonctionnelles seront mises à disposition en cours de projet.*

### QUESTION N° 3

Paragraphe 2.B.6.a) Performance du contrôle sanction, page 45 : ce paragraphe mentionne que « A un point de contrôle donné, 95% des véhicules en infraction doivent être détectés ». Il ajoute que « A un point de contrôle donné, le système ne doit pas détecter plus de 5% d'infractions par erreur ». A notre connaissance, l'état de l'art indique que ces performances sont difficiles, voire impossible, à atteindre. Malgré l'aspect innovant que revêt le présent marché, pouvez-vous nous confirmer qu'il s'agit bien des performances attendues ? Par ailleurs, le taux de faux positifs de 5% paraît incompatible avec notre compréhension de l'objectif, qui est de fournir un système de contrôle sanction automatique, et non une simple fonction de pré-sélection pour un opérateur humain chargé de la qualification systématique de tous les enregistrements d'infraction.

REPONSE :

*Les performances énoncées ci-dessus sont bien celles qui sont attendues et correspondent à l'ambition du Pouvoir Adjudicateur. Conscient de l'enjeu et la complexité de la performance attendue, le marché est prévu pour atteindre ces performances de manière progressive, par paliers successifs.*

*L'objectif du système est de détecter automatiquement les véhicules en infraction et de constituer pour ceux-ci un « dossier sanction ». La constitution attendue du dossier sanction est présentée au §2.B.5.d).5. La sanction elle-même en revanche n'est pas automatiquement réalisée par le système ( cf §2.B.5.d).5 ) mais est appliquée après validation de chaque dossier par un intervenant de la police dûment habilité.*

#### QUESTION N° 4

Paragraphe 2.B.5.j) Point de contrôle autonome – Tranche conditionnelle n°2, page 40 : ce paragraphe mentionne que « Ce point de contrôle devra offrir les fonctionnalités et les performances d'un point de contrôle telles que définies au présent CSC [...] ». Nous comprenons que les performances attendues pour le point de contrôle autonome sont identiques à celles d'un point de contrôle fixe, notamment pour ce qui concerne les détections d'infraction. Pouvez-vous nous confirmer que notre compréhension est la bonne ? Un taux de détection élevé impose en effet une géométrie et un nombre de capteurs incompatibles avec le concept d'un équipement léger disposé, par exemple, sur tripode.

REPONSE :

*Votre compréhension est la bonne mais la limitation évoquée peut néanmoins être mentionnée dans votre réponse. D'autre part, il vous appartient de définir les conditions dans lesquelles ces performances pourraient être atteintes avec un tel système (Géométrie, qualité du sol ...)*

#### QUESTION N° 5

Paragraphe 1.A.3.b) Objet du marché, page 4 : ce paragraphe mentionne que « Ce marché comporte une Tranche Ferme, de développement du système et d'équipement de points de contrôle-sanction du co-voiturage sur des zones pilotes, et deux tranches conditionnelles [...] ». Une publication consultée sur le site internet de M. le Ministre Carlo DI ANTONIO faisait état d'un budget de 2 810 000 € HTVA pour la mise en place de projets pilotes visant à tester la mise à disposition d'une voie de covoiturage. Le périmètre des prestations et des fournitures du présent marché étant sensiblement différent de celui de la publication de M. le Ministre (introduction des phases 2 et 3 en plus de la phase pilote notamment), pourriez-vous nous confirmer que le budget alloué à ce marché a été reconsidéré pour intégrer l'ensemble des trois phases ?

REPONSE :

*Nous confirmons que le budget annoncé de 2 810 000 euros HTVA constitue bien le budget total (tranche ferme et tranches conditionnelles) du marché.*

#### QUESTION N° 6

Paragraphe 1.A.11. Dépôt des offres, page 9 : nous avons pris bonne note de la date limite de dépôt des offres fixée au 14 novembre prochain. Par essence, un marché innovant se réfère à la fourniture de systèmes et de solutions spécifiquement adaptés aux demandes du Pouvoir adjudicateur et des développements particuliers en résultant le cas échéant. Par conséquent, la qualité technique l'offre que nous sommes en capacité de fournir est directement impactée par le temps de réponse imparti par le Pouvoir adjudicateur. Aussi, dans le but de vous remettre une offre de la meilleure qualité qui soit, nous vous prions de bien vouloir examiner l'opportunité de reporter le dépôt des offres à une date ultérieure, si possible jusqu'à mi-décembre.

REPONSE :

*Un report du dépôt des offres à une date ultérieure n'est pas envisagé.*