

**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**  
**Québec**  
**K1A 0S5**  
**Bid Fax: (819) 997-9776**

## SOLICITATION AMENDMENT MODIFICATION DE L'INVITATION

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

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

**Comments - Commentaires**

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

**Issuing Office - Bureau de distribution**  
Ship Construction, Refit and Related  
Services/Construction navale, Radoubs et services  
connexes  
11 Laurier St. / 11, rue Laurier  
6C2, Place du Portage  
Gatineau  
Québec  
K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> Bateaux de recherche et de sauvetage	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> F7047-141000/C	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 004
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> F7047-141000	<b>Date</b> 2014-12-15
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$MC-017-24806	
<b>File No. - N° de dossier</b> 017mc.F7047-141000	<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 2015-01-27</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 checked="" type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Lamothe, Brenda	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 017mc
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (819) 956-6297 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> (819) 956-7725
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b>	<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>

**La modification n° 4 vise à publier les questions et réponses ainsi qu'à modifier la section MC3 – Certifications, de la partie 3 et la section 5.7 de la partie 5.**

## **1. QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA**

### **Annexe G**

- Q1. La demande de propositions indique qu'une réunion des soumissionnaires pourrait avoir lieu. À quel moment déciderait-on de tenir une telle réunion et quand serait-elle annoncée?

#### **2.7 CONFÉRENCE DES SOUMISSIONNAIRES**

Une conférence des soumissionnaires pourrait être organisée, auquel cas la clause A9083T des CCUA (2014-06-26) - conférence des soumissionnaires - s'appliquera.

- R1. Si avant le vendredi 5 décembre prochain, un nombre suffisant de soumissionnaires manifestent leur intérêt par courriel à l'administration centrale, une conférence aura lieu le 16 décembre à Ottawa.
- Q2. La version anglaise de la demande de propositions est plus volumineuse (818 pages) que la version française (737 pages), est-ce que la version française est complète?
- R2. Oui. La version anglaise et la version française sont complètes. Toutefois la mise en page de la version française du devis de construction est différente d'où la différence dans le nombre total de pages.
- Q3. Nous venons de passer en revue le document de demande de propositions et avons remarqué qu'aucune équivalence de la notation de classification de Lloyd's Register (LR) n'est mentionnée dans les documents. De plus, les documents de conception, les plans et les dessins ont tous été approuvés par LR (reportez-vous à la section 1.4 de l'Annexe A à la page 76 et aux pages 239 et 240).

Nous trouvons plutôt curieux que les autres entreprises, en tant que membres approuvés des organismes reconnus, n'ont pas été avisées de l'approbation dans le cadre de l'arrangement en matière d'approvisionnement – sécurité maritime. L'ensemble des documents fait référence aux pages de référence 141, 162 et 163, etc. des règles de LR. Il ne s'agit pas d'une condition équitable pour les autres organismes reconnus qui participent aux soumissions des chantiers navals pour les bateaux de recherche et de sauvetage. Nous sommes très déçus de constater que la Garde côtière canadienne fait toujours référence aux règles de LR et à aucune autre société de classification, ce qui nous place en situation de désavantage.

Vos commentaires et vos opinions sont grandement appréciés.

- R3. Conformément à la demande de propositions, les bateaux de recherche et de sauvetage doivent être construits en vertu du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) et en conformité avec les règles d'une société de classification désignée par Transports Canada en tant qu'organisme reconnu. Les soumissionnaires peuvent faire appel à l'organisme reconnu qu'ils veulent, tant et aussi longtemps qu'il satisfait à l'exigence ci-dessus. La conception des bateaux de

recherche et de sauvetage a été réalisée à l'aide des règles de LR à titre de règles de base établies pour la conception initiale, et LR est l'organisme reconnu qui a été sélectionné pour examiner et évaluer la conception conformément à ces règles. Cependant, conformément au devis de construction, les soumissionnaires sont libres de choisir n'importe quelles règles d'un organisme reconnu pour la conception finale des bateaux de recherche et de sauvetage, tant que l'organisme reconnu sélectionné satisfait aux exigences du PDIO dans la demande de propositions. Il est indiqué dans le devis de construction au point 1.70.2.0-8 que le « bateau doit répondre à toutes les règles de la société de classification Lloyd's Register ou aux règles équivalentes des membres de l'IACS reconnues par Transports Canada ».

- Q4. En tant que sous-traitant canadien qualifié dans ce domaine, il semble très étrange que nous ne puissions obtenir ni les dessins ou devis du programme ni les coordonnées des entrepreneurs qui pourraient nous les fournir. Il y a dix chantiers navals potentiels au Canada qui seront inondés de demandes de sous-traitants potentiels tentant d'obtenir les renseignements qui devraient être accessibles en vertu de l'accord de non-divulgaration. Il devrait au moins y avoir une journée de consultation de l'industrie pour nous permettre de connaître les entrepreneurs.
- R.4. Pour ce qui est des clés USB, celles-ci seront fournies aux soumissionnaires principaux ou chantiers navals qui construiront les bateaux de recherche et de sauvetage en raison des droits de propriété intellectuelle et du nombre limité de clés USB. Le Canada recommande à votre entreprise de communiquer avec l'un des chantiers navals canadiens.  
Veuillez vous reporter aux question et réponse n° 1 au sujet de la journée de consultation de l'industrie et de la conférence des soumissionnaires.  
En ce qui concerne votre question sur la détermination des chantiers navals potentiels, notre nouveau site Web Achats et ventes ne nous permet pas de le faire en raison des politiques de confidentialité, mais nous permet de publier des données ouvertes.
- Q5. Compte tenu de la période des Fêtes qui approche et de la complexité de la présente demande de soumissions et des produits livrables demandés, la date de clôture des soumissions pourrait-elle être reportée à la fin du mois de février?
- R5. Nous prenons note de votre question, mais pour le moment, la date de clôture des soumissions reste la même. La date de clôture des soumissions est le 27 janvier 2015.
- Q6. En mars dernier, nous vous avons envoyé certaines suggestions en réponse à la lettre d'intérêt concernant les navires. Elles n'ont pas été abordées ni intégrées dans la demande de propositions. Nous transformons donc nos principales suggestions en questions, dans le cadre du présent appel d'offres.

Moment de la commande :

Quand le Canada prévoit-il commander les navires?

- R6. Toutes les attributions de contrats sont assujetties au processus d'approbation interne du Canada,

c'est-à-dire qu'il faut faire approuver le financement correspondant au montant de tout contrat proposé, et elles dépendent de l'obtention par le Canada des conditions d'octroi des licences de conception pertinentes. Ainsi, la date de début des travaux sera déterminée une fois que le Canada aura sélectionné le soumissionnaire retenu et qu'il lui aura attribué le contrat.

- Q7. Réponse à la demande de propositions :  
En mars dernier, nous avons suggéré d'accorder au moins trois mois pour répondre à cette demande de propositions. Nous demandons que la date de clôture des soumissions soit repoussée au moins jusqu'à la fin de mars 2015, compte tenu de la complexité et de l'ampleur du projet, ainsi que du mois de décembre que l'on perd en raison de la période des Fêtes et des exigences opérationnelles de fin d'année.
- R7. Nous prenons note de votre question et nous examinons la possibilité de repousser la date de clôture des soumissions.
- Q8. Responsabilité à l'égard de la conception : Le Canada fournit une conception détaillée pour les navires. Nous ne comprenons donc pas pourquoi il demande au constructeur de fournir une garantie d'exécution. Voir 6.2 (a).
- R8. Comme il ne s'agit pas d'une conception éprouvée et que le Canada n'a pas encore construit les bateaux de recherche et de sauvetage, l'entrepreneur retenu doit effectuer une vérification de la conception, conformément au contrat.
- Q9. Vérification de la conception :  
Si le constructeur doit fournir une garantie d'exécution, la vérification de la conception doit donc être très détaillée et complète. Nous demandons qu'au moins 90 jours soient accordés à cet égard.
- R9. Nous prenons note de votre demande, mais à cette étape-ci, le nombre de jours alloué pour effectuer la vérification de la conception, soit 45 jours, demeure inchangé.
- Q10. Livraison du navire :  
Le calendrier de livraison publié dans la demande de soumissions n'est pas réaliste, particulièrement contenu de l'importance de respecter les délais. Nous suggérons au Canada de laisser les soumissionnaires présenter le meilleur calendrier de livraison possible.
- R10. Nous prenons note de votre suggestion, mais le calendrier de livraison demeure inchangé.
- Q11. Indexation des coûts et taux de change :  
Comment les soumissionnaires doivent-ils traiter l'indexation des coûts et la variation du taux de change qui surviendront pendant la durée du projet?
- R11. Les soumissionnaires devraient tenir compte de ces variations possibles au moment de préparer leur soumission.
- Q12. Le Canada peut-il nous communiquer l'identité du responsable technique du projet?

- 
- R12. Le nom du responsable technique ne sera communiqué qu'à l'attribution du contrat. D'ici là, toutes les questions doivent être transmises à l'autorité contractante nommée dans la documentation.
- Q.13. Il serait très utile et réassurant pour les soumissionnaires qu'on leur fournisse une liste sans équivoque des critères obligatoires qui doivent être respectés plutôt que d'inclure dans la DP un énoncé indiquant que les tous critères obligatoires sont définis par l'utilisation de l'auxiliaire « devoir » au présent ou au futur. Il était pratique courante dans le passé de déclarer « non recevable » les soumissionnaires qui ne respectaient pas toutes les exigences obligatoires définies de cette façon, et il va sans dire que soumissionner un projet de ce genre est très coûteux pour l'industrie. Pouvons-nous obtenir une telle liste définitive?
- R.13. Conformément à la Partie 3 de la DP, pour être déclarée recevable, une soumission doit : a) respecter toutes les exigences de la demande de soumissions; b) respecter tous les critères obligatoires (CO) et critères techniques obligatoires (CTO); c) obtenir la note minimum requise de 40 pour cent des points pour chaque critère technique coté (CTC) et d) obtenir la note de passage requise de 80 points pour les critères techniques cotés (CTC), sur une échelle de 200 points.
- Q.14. En ce qui concerne les articles 5.3, 5.4 et 5.5 de la DP, pourriez-vous confirmer de nouveau que ces documents particuliers peuvent être fournis après l'attribution du contrat, et NON à l'étape de présentation des soumissions?
- R.14. Les articles 5.3, 5.4 et 5.5 de la Partie 5 sont des attestations qui doivent être soumises avec la soumission, mais il ne s'agit pas d'une exigence obligatoire. Il est toutefois obligatoire que ces attestations soient fournies avant l'attribution du contrat.
- Q.15. Calendrier des jalons – B; a) Les fournisseurs peuvent-ils fournir un autre calendrier étant donné que le calendrier B de la demande de propositions n'est PAS propice à nos méthodes de production et à nos exigences de trésorerie? Par exemple, le jalon 11 correspond à un paiement de 15 % après la livraison des bateaux (y compris les pièces de rechange et la formation) et l'acceptation du Canada. C'est totalement déraisonnable.  
b) Les fournisseurs peuvent-ils offrir une « caution de garantie de 2 % » plutôt qu'une retenue de garantie de 2 % pour une période de 12 mois?
- R.15. a) Le Canada a examiné le calendrier B, et a déterminé qu'il demeure inchangé.  
b) Pour le jalon 13, le produit livrable est une période de garantie de 12 mois, et le paiement de 2 % du prix unitaire demeure.
- Q.16. À la suite de l'examen des soumissions, j'aimerais savoir s'il est possible de reporter la date de clôture de la période de soumission à la fin février.
- R.16. Veuillez lire la question et réponse n° 7. On a pris en compte votre question et on examine la possibilité de reporter la date de clôture de la période de soumission.
- Q.17. Voici le libellé du paragraphe 24.0 TITRE PROFESSIONNEL ET SOUDURE) de la demande de soumissions : « *L'entrepreneur doit utiliser des travailleurs de la construction et des superviseurs qualifiés, brevetés et compétents afin d'assurer que l'exécution des travaux est de qualité*

---

*uniforme et supérieure. Le responsable des inspections peut exiger de voir les détails de la certification et des compétences des travailleurs de la construction embauchés par l'entrepreneur et les noter. »*

Les chantiers navals du Québec n'emploient pas de « gens de métier » à leurs installations, mais plutôt des travailleurs, des superviseurs et des inspecteurs qui ont suivi une formation en soudage-montage et qui détiennent une certification en soudage du Bureau canadien de soudage qui est renouvelée régulièrement, conformément au paragraphe 38.0 de la demande de soumissions.

Pouvez-vous confirmer la validité du paragraphe 24.0?

- R.17. Le libellé du paragraphe 24 de la Partie 7 de la demande de soumissions est modifié comme suit : L'entrepreneur doit utiliser des travailleurs de la construction et des superviseurs qualifiés, brevetés (le cas échéant) et compétents afin d'assurer que l'exécution des travaux est de qualité uniforme et supérieure. Le responsable des inspections peut exiger de voir les détails de la certification et des compétences des travailleurs de la construction embauchés par l'entrepreneur et les noter. Cette demande ne doit pas être exercée indûment, mais viser uniquement à garantir que ce sont des gens de métier qualifiés qui exécutent les travaux nécessaires.

## **2. Section MC3 - Certifications, Partie 3**

Veuillez supprimer le paragraphe MC3 - Certifications, Partie 3.

## **3. Section 5.7 - Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) de Transports Canada, Partie 5**

Veuillez supprimer la section 5.7 de la Partie 5 et l'insérer à MTC5 Identification de la société de classification.