

F7049-160162	Questions et réponses	3 octobre 2016
Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) de type 1100 – Renouvellement du système de propulsion		
<p>Q13. À la lumière des modifications apportées à la portée des approvisionnements et des travaux entre l'ancienne demande de propositions et la demande de propositions actuelle, une visite de site a-t-elle été planifiée ou proposée dans le but de permettre à toutes les parties de voir l'installation actuelle conforme à l'exécution?</p>		
<p>R13. La visite de site pour le NGCC Ann Harvey aura lieu à la base de la Garde côtière de St John's le 25 octobre 2016.</p>		
<p>Q14. Compte tenu du fait que la technologie demandée dans la présente demande de propositions est plus ancienne et qu'elle n'est plus fréquemment utilisée dans les systèmes de propulsion des navires, est-il possible de présenter des propositions de solutions de rechange modernes plus efficaces, mieux prises en charge et potentiellement plus rentables, tout en conservant la fonctionnalité du navire? Si oui, de quelle façon procéderait Travaux publics et Services gouvernementaux Canada?</p>		
<p>R14. Non. Les navires doivent conserver une propulsion à cycloconvertisseur.</p>		
<p>Q15A. En ce qui concerne le point 4.2.4 de l'annexe H, ce dernier indique que le soumissionnaire doit présenter la preuve que le système proposé n'est pas un prototype. Pourriez-vous définir en quoi un système est considéré comme un prototype?</p>		
<p>R15A. Un prototype est un système pour lequel vous, en tant que soumissionnaire, n'avez pas obtenu précédemment l'approbation de la société de classification ou pour lequel vous venez récemment de l'obtenir, et que vous n'avez pas installé sur un navire. Le soumissionnaire doit pouvoir démontrer, à l'aide de preuves tangibles, que le modèle de cycloconvertisseur a été installé à bord d'autres navires.</p>		
<p>Q15B Dans quelle mesure peut-on modifier la conception éprouvée d'origine pour adapter les cycloconvertisseurs aux exigences particulières relatives aux navires de la Garde côtière canadienne? Le système proposé doit-il être 100 % identique (c'est-à-dire, les mêmes dimensions, 100 % identique au niveau des composants et 100 % identique au niveau de l'automatisation et de la programmation) à l'exemple d'installation que nous devons fournir pour démontrer la conformité à l'approbation de la société de classification? S'il ne doit pas être 100 % identique, veuillez définir les modifications permises.</p>		
<p>R15B. Les modifications permises à votre installation précédente approuvée par la société de classification par rapport à votre soumission actuelle pour la présente acquisition doivent être définies par la société de classification choisie. Comme système approuvé par une société de classification, on s'attend à ce que tous les aspects du système qui concernent le rendement demeurent les mêmes. Dans le cadre du présent projet, on peut apporter au système des modifications à ses dimensions et à d'autres paramètres qui ne touchent pas le rendement tout en conservant son approbation existante de la société de classification. Le soumissionnaire est entièrement responsable de l'approbation de la société de classification pour le système fourni.</p>		
<p>Q16. En ce qui concerne le point 4.3.9 de l'annexe H : les installations de cycloconvertisseurs de référence doivent-elles être identiques à l'installation proposée? Ou bien suffit-il d'installer n'importe lequel (type, génération, âge, technologie, etc.) des cycloconvertisseurs du</p>		

Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) de type 1100 – Renouvellement du système de propulsion
--

soumissionnaire approuvés par la société de classification à bord d'u navire?

R16. On accepte toute génération de technologie de cycloconvertisseur du soumissionnaire approuvée par la société de classification.

Q17. Nous nous sommes rendu compte qu'il n'existe aucune indication de l'ampleur des retenues de garantie, ni le moment où les retenues de garantie des huit premiers jalons seront payées. Pourriez-vous fournir de plus amples renseignements? Si les retenues de garantie sont de l'ordre de 10 %, et qu'il y a une retenue supplémentaire de 10 % pour le jalon neuf, cela signifie que l'on nous paierait uniquement 80 % à l'achèvement substantiel ou complet des essais en mer, ce qui n'est pas acceptable.

R17. On ne peut pas définir au préalable les retenues de garantie, puisque ces dernières représentent une valeur monétaire attribuée à des travaux non terminés ou non conformes (multipliée par deux). Si l'ensemble des produits livrables ou des tâches est accepté pour chaque jalon, le pourcentage total de ce jalon est payé.

Q18. Nous avons l'impression que la retenue de 10 % pour le jalon neuf est assez importante par rapport à la quantité de travail à réaliser et à la durée considérable de la période d'achèvement de l'exécution. Nous aimerions suggérer une réduction à 5 % et l'augmentation du jalon six (arrivée de l'équipement de cycloconvertisseur aux installations de la Garde côtière ou au chantier naval) à 25 %, ou l'augmentation du jalon sept (achèvement de l'installation / mise en service initiale) à 15 %, car ces deux éléments constituent une partie très importante de nos coûts dans le cadre du projet.

R18. En tenant compte de l'expérience de la Garde côtière canadienne acquise à l'étape de la période d'exécution de l'installation du système de cycloconvertisseur, l'allocation de 10 % pour le jalon neuf est une représentation exacte de l'effort et des ressources qui seront déployés par l'entrepreneur retenu.

Q19. Veuillez confirmer que la référence au « chantier naval », dans le jalon six, n'est plus pertinente.

R19. Le terme « chantier naval », dans le jalon six, n'est pas pertinent.