

**MODIFICATION 002 A LA DP (DEMANDE DE PROPOSITION)**  
**Reference: T8080-170066**

DATE DE FERMETURE : 14 Aout 2017 @ 2:00 pm

TITRE DU PROJET: Limites d'émissions des normes de niveau III de l'OMI – Études de cas de moteurs pour les petits bâtiments

**A Tous les soumissionnaires:**

La raison de cette modification est pour donner effet aux changements ci-dessous :

---

**1. QUESTIONS ET RÉPONSES**

Question n° 1

La portée des travaux donne lieu à l'examen de quatre bâtiments existants et de quatre bâtiments neufs. L'intention de TC est-elle de rendre les exigences de niveau III rétroactives?

Réponse n° 1

**Non. Transports Canada ne prévoit pas rendre rétroactive l'exigence de niveau III.**

Question n° 2

La DP indique que TC fournira des informations sur les constructeurs et les concepteurs qui ont offert de l'aide. Est-il prévu que des modèles existants appropriés seront fournis au soumissionnaire retenu? Dans le cas contraire, est-il obligatoire qu'un soumissionnaire dispose de quatre modèles internes appropriés couvrant chacune des catégories?

Nous nous demandons si les constructeurs et les concepteurs sont censés fournir des informations sur la conception et, dans ce cas, dans quel format. Pour certaines études similaires antérieures (par exemple, sur le traitement de l'eau de ballast), TC et l'industrie ont mis leurs efforts en commun pour fournir des informations représentatives sur les types de bâtiment d'intérêt, afin de s'assurer qu'on ne puisse dire que les résultats sont biaisés en sélectionnant des exemples particulièrement « bons » ou « mauvais ».

Réponse n° 2

**Oui. Il est prévu que le soumissionnaire retenu reçoive de l'aide des constructeurs et des concepteurs actuels de petits bâtiments. Cependant, il appartiendra au soumissionnaire retenu de s'assurer qu'il possède des modèles appropriés pour le projet.**

**Les coordonnées des constructeurs et des concepteurs devaient seulement être utilisées pour aider l'étude, au besoin. Il n'était pas prévu que leur aide soit une procuration pour fournir les concepts détaillés complets des petits bâtiments existants. Rien n'empêche un soumissionnaire de travailler avec les constructeurs de bateaux établis, les concepteurs de bâtiments ou les fabricants de moteurs qu'il connaît pour s'assurer qu'il peut développer les études de cas requises.**

Question n° 3

Les informations existantes sur la conception seront-elles fournies dans l'un des formats spécifiés dans la DP, c'est-à-dire Shipconstructor, etc.?

Dans ce projet, les soumissionnaires sont tenus d'offrir des informations de conception détaillées pour quatre petits bâtiments existants. Tout soumissionnaire qui n'a pas un bâtiment de chaque type dans un portefeuille de conception sera vraisemblablement disqualifié. Si la propriété de certains modèles n'est pas conférée au soumissionnaire, il lui est également interdit de fournir des données à ce sujet, à moins que le propriétaire

n'accepte l'utilisation des données à cette fin. Ces problèmes constituent un obstacle majeur à l'élaboration d'une proposition conforme.

TC a lui-même, par le biais d'approbations de plans, beaucoup de données pertinentes, mais nous ne voyons aucune mention de pouvoir utiliser tout cela dans le projet.

Réponse n° 3

Transports Canada fournira des coordonnées des constructeurs de bateaux et des concepteurs de petits bâtiments; il n'y a pas eu d'offre de conception adéquate. Il appartient au soumissionnaire retenu et aux constructeurs de bateaux et concepteurs de bâtiments de voir si les modèles seront fournis.

Transports Canada cherche un soumissionnaire qui possède de l'expérience dans la conception ou la construction de petits bâtiments. Il convient de noter que les constructeurs de bateaux et les concepteurs de bâtiments peuvent fournir au soumissionnaire retenu la conception nécessaire qui n'exige pas absolument que le soumissionnaire ait chaque type dans un portefeuille de conception, mais s'ils le font, ce serait avantageux. Sécurité et sûreté maritimes (Programmes environnementaux) de Transports Canada n'a pas accès à cette information à cette fin.

Question n° 4

Les modalités de la demande de propositions précise que la propriété intellectuelle (PI) relève de la responsabilité du gouvernement. Cela signifie que les soumissionnaires fourniront quatre nouveaux modèles détaillés et quatre modèles remis en état et renonceront à la PI. Le gouvernement fournira-t-il des redevances pour ces derniers?

Réponse n° 4

Non. Vous pouvez consulter l'Annexe B de la Politique sur les droits de propriété intellectuelle issus de marchés conclus avec l'État pour obtenir plus de détails. (<https://www.ic.gc.ca/eic/site/068.nsf/eng/00005.html>)

Question n° 5

Les critères d'évaluation sont définis comme étant 70 % techniques et 30 % relatifs au prix, ce qui semble raisonnable pour un projet très complexe de ce type. Cependant, la quasi-totalité des points techniques est donnée si le soumissionnaire mène des activités depuis 20 ans. Transports Canada (TC) envisagera-t-il d'augmenter le volet lié à la qualité de la proposition?

Réponse n° 5

On s'attend à ce que le soumissionnaire ait une expérience suffisante dans ce domaine pour produire une proposition de qualité. Aucun changement ne sera apporté aux critères d'évaluation.

Question n° 6

Dans l'étude de remise en état de bâtiments dans la Tâche A, quelle génération de conception doit être prise en compte – après le 1<sup>er</sup> janvier 2016, 5 ans, 10 ans ou même plus vieux?

Réponse n° 6

L'âge n'a pas été pris en compte, mais le soumissionnaire retenu doit expliquer pourquoi la conception choisie est appropriée.

Question n° 7

Qu'entend-on par un bâtiment nouvellement conçu dans la Tâche A : un bâtiment qui a été conçu et construit après le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou le soumissionnaire devrait développer une nouvelle conception de bâtiment conforme aux normes de niveau III de l'Organisation maritime internationale (OMI)?

Réponse n° 7

Non. Transports Canada ne s'attend pas à ce que le soumissionnaire développe une nouvelle conception de bâtiment conforme aux exigences de NOx de niveau III. Plutôt, le soumissionnaire devrait utiliser une conception existante de navire et proposer des modifications à la conception du bâtiment afin de satisfaire aux exigences en matière de NOx de niveau III.

Question n° 8

Transports Canada confirme-t-il si les constructeurs de bateaux ou les concepteurs de petits bâtiments ont accepté de fournir les informations requises pour étudier chaque type de bâtiment décrit dans la Tâche A?

Réponse n° 8

Oui.

Question n° 9

L'élaboration de dessins révisés de la disposition de la salle des machines devrait être entreprise en utilisant les dessins existants de la disposition. Si la réponse à la question 8 ci-dessus est « oui », les constructeurs de bateaux ou les concepteurs de petits bâtiments peuvent-ils fournir les dessins existants de la disposition de la salle des machines en format AutoCAD?

Réponse n° 9

Transports Canada ne peut garantir que les constructeurs ou les concepteurs fourniront des dessins existants de la disposition de la salle des machines en format AutoCAD.

Question n° 10

Les dessins des conduites d'évacuation sont-ils considérés comme faisant partie des dessins de machines à élaborer? Dans l'affirmative, les constructeurs de bateaux ou les concepteurs de petits bâtiments peuvent-ils fournir les dessins existants des conduites d'évacuation en format AutoCAD?

Réponse n° 10

Cette question devrait faire l'objet d'une discussion entre le soumissionnaire retenu et le constructeur/concepteur. Le soumissionnaire retenu devrait être prêt à trouver d'autres sources d'information.

Question n° 11

La quantité de travail engagée dans huit études de cas différentes est significative. La date d'échéance du 15 décembre 2017 pour l'achèvement de l'étude est-elle ferme ou est-il possible de reporter la date au 31 mars 2018?

Réponse n° 11

Non, cette date est ferme.

Question n° 12

Nous nous demandons si, à cette étape, Transports Canada peut diffuser le rapport final de l'« Étude sur les moteurs conformes aux normes de niveau III de l'OMI pour Transports Canada » d'Alion Canada. Malheureusement, nous n'avons pas trouvé ce rapport dans le domaine public.

Notre intérêt particulier à voir les conclusions d'Alion concernant ce qui suit :

« [...], il serait possible d'installer des systèmes moteurs conformes aux normes de niveau III de l'OMI, mais il serait difficile d'adapter la technologie de réduction sélective catalytique (RSC) (nécessaire pour respecter les normes) sur les petits bâtiments. Afin de comprendre, mesurer ou quantifier ces difficultés, une analyse approfondie est nécessaire. »

À notre avis, il serait bénéfique pendant la phase de soumission d'indiquer la façon dont nous aborderions les problèmes spécifiques déjà relevés.

Réponse n° 12

Non. Transports Canada possède les droits de propriété intellectuelle (P.I.) du rapport. Le rapport ne sera pas mis à la disposition des soumissionnaires.

Question n° 13

Dans la DP, TC n'indique pas combien de moteurs différents doivent être évalués. La DP demande seulement que huit types de bâtiments différents soient évalués.

Théoriquement, on pourrait évaluer un seul moteur et utiliser le même moteur dans les huit études de cas. À notre avis, l'évaluation de quatre moteurs différents est une approche raisonnable. Chaque marque et type de moteur ont des exigences de conception différentes.

Veillez préciser l'intention privilégiée par Transports Canada.

Réponse n° 13

Transports Canada évaluera la proposition en fonction de la façon dont le soumissionnaire propose de régler le problème et de la précision de la soumission. Par exemple, les évaluations basées sur un seul type de moteur seront évaluées différemment des propositions basées sur plusieurs types de moteurs. Plus il y a de moteurs évalués, plus la proposition sera précise et solide. Il est prévu que le promoteur connaîtra les tailles de moteurs en fonction de la taille des bâtiments et ferait l'évaluation en fonction des paramètres de conception.

Question 14:

Notre équipe a de l'expérience dans la conception des systèmes de réduction catalytique sélective (SCRS) pour la mise à niveau et la construction de nouveaux bâtiments. Dans de nombreux cas, il est possible et rentable de mettre à niveau le SCRS du moteur existant et de respecter ainsi les limites de NOx du volet III de l'OMI sans avoir à les modifier. Ce scénario ne semble pas avoir été pris en compte par Transports Canada.

Réponse 14:

Veillez vous référer à la tâche D de l'énoncé de travail.

Question 15

Est-ce que le soumissionnaire retenu sera exclu des autres appels d'offres pour l'approvisionnement et l'installation des futurs systèmes de NOx pour le ministère de la Défense nationale (MDN) et la Garde côtière canadienne (GCC)?

Réponse 15:

Non, il s'agit d'un projet de Transports Canada et cela n'a aucune répercussion sur d'autres contrats du gouvernement.

- Fin de la modification 002 -