



**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**

**Quebec**

**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**

**JOINT SUPPORT SHIP PROJECT(JSS)**

**400 Cumberland Street**

**400, rue Cumberland**

**Cumberland House 11th Floor - 11B2**

**Maison Cumberland 11e étage - 11B2**

**Ottawa**

**Ottawa**

**K1N 1J8**

<b>Title - Sujet</b> Peniche de débarquement	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W847S-190074/A	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 002
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> W847S-190074	<b>Date</b> 2019-02-12
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$JSS-009-27123	
<b>File No. - N° de dossier</b> 009jss.W847S-190074	<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 2019-05-08</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> Connolly, Gary	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 009jss
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (613) 992-1189 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<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/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

**La modification 002 à la demande de proposition (DDP) pour connecteur de mer-terre, W847S-19-0074, est émise pour:**

- a) Fournir des questions et des réponses aux soumissionnaires potentiels; et
- b) Modifier l'énoncé des travaux (EDT), le paragraphe 5.2 CARACTÉRISTIQUES DE CONCEPTION

**Par conséquent, la DP est modifiée comme suit:**

**a) Questions de l'industrie**

1. L'article 3.1.3.1 définit le terme "soumissionnaire". Veuillez confirmer qu'un soumissionnaire peut soumettre et être évalué comme étant conforme aux exigences énoncées dans le tableau 3 de l'annexe G, sur la base de l'expérience fournie par un membre de son équipe qui satisfait à ces exigences. Il convient de noter que les articles 1.2.2 et 1.2.3 limitent cet achat aux soumissionnaires canadiens, ce qui limite déjà le nombre d'entreprises pouvant soumissionner pour cette exigence et justifie davantage notre demande ci-après. Si le Canada n'est pas disposé à fournir une telle confirmation, veuillez expliquer pourquoi, clarifiez ses besoins opérationnels légitimes à cet égard et indiquez en quoi la confirmation demandée aurait une incidence déraisonnable sur la capacité du Canada à établir ses besoins en matière de passation des marchés afin de satisfaire ces besoins opérationnels légitimes?

Réponse 1: Oui, la soumission d'un membre de l'équipe du soumissionnaire répond à ces exigences. Aucune disposition n'exige que la conception, la fabrication et les essais des connecteurs mer-terre soient terminés au Canada. Veuillez-vous reporter à la modification 001 de la DP. Néanmoins, une partie des exigences relatives aux essais d'acceptation en mer de l'EDT devra être remplie dans une installation de la Marine royale canadienne du ministère de la Défense nationale, de sorte que certains essais devront être effectués au Canada.

2. Article 4.3.1: Veuillez confirmer que, pour déterminer le prix évalué le plus bas, le «Prix total du contrat ferme» figurant à l'annexe B, premier tableau, sera utilisé.

Réponse 2 : Oui, le Canada basera le prix évalué le plus bas sur le prix total du contrat ferme indiqué dans le tableau du paragraphe 1 de l'annexe B.

3. L'article 7.2.5 a. : Il est indiqué que la participation à STW et à tout autre test est un travail supplémentaire, ce qui signifie que le coût n'est pas inclus dans le prix ferme indiqué à l'annexe B. Ceci est contredit car il figure dans le tableau de travail ferme dans l'annexe B et est une exigence de l'EDT et des SDA. Précisez s'il vous plaît?

Réponse 3 : La DDP exige que ces coûts soient inclus dans le prix ferme de l'annexe B, article 1, série 3. Le prix de votre offre doit inclure la présence à STW et à tout autre test.

Les articles 7.2.5 a, b et c ont pour objet de fournir des exemples de travaux potentiels auxquels le Canada pourrait faire appel s'il choisit de réaliser des travaux supplémentaires / imprévus. Veuillez noter que notre estimation actuelle est que nous n'exigerons aucun travail supplémentaire / imprévu, mais si le besoin s'en fait sentir, nous souhaitons pouvoir le faire. Les articles 2, 3 et 4 de l'annexe B traitent de la tarification du coût des travaux supplémentaires / imprévus.

4. Article 7.3.2: Nous demandons respectueusement au Canada de retirer de la demande de proposition la clause 1028, compte tenu du fait qu'il s'agit d'un projet complexe qui, en plus de la fabrication de pontons, nécessite la conception, les tests et la fourniture de sous-systèmes. Cette clause requiert l'utilisation exclusive de main-d'œuvre canadienne, ce qui empêche le soumissionnaire de pouvoir s'associer et de partager une partie du travail avec un membre de l'équipe non canadienne. De plus, la main-d'œuvre canadienne ne peut être utilisée pour la fabrication d'une unité de propulsion exclusive provenant de l'étranger. Cette clause contient également des clauses de droits de propriété intellectuelle en contradiction avec la SACC 4006. Cette clause contient des conditions de paiement pour les «modifications de conception et modifications» en contradiction avec les travaux supplémentaires / non planifiés décrits à l'article 7.2.5 de la DP. Cette clause présuppose que tous les travaux seront effectués sur un chantier naval (1028 08), ce qui n'est pas une obligation pour ce projet.

Réponse 4: Il n'est pas nécessaire de limiter cet achat au Canada, veuillez-vous reporter à la modification 001 de la DP.

1028 02 indique que «dans toute la mesure compatible avec la disponibilité, l'économie appropriée et l'exécution rapide du contrat», tient compte de l'utilisation de main-d'œuvre non canadienne.

En ce qui concerne les modifications de conception, le Canada ne voit aucune contradiction, car toute modification de conception doit être approuvée par le Canada. De plus, toute proposition conforme à l'EDT sera acceptable pour le Canada.

En ce qui concerne 1028 08, il s'agit du fournisseur qui fournit au Canada les installations appropriées pour les visites et les inspections, le cas échéant. Le cahier des charges confirmera les exigences.

5. Article 7.7.2: Le dernier paragraphe fait référence à une «majoration de X%». Veuillez confirmer que, pour les besoins de cette clause, la majoration ferme comprendra également le profit tel qu'il est autorisé dans 1031-2?

Réponse 5: En ce qui concerne le recours à des sous-traitants pour les travaux supplémentaires / imprévus, si le Canada le demande, le Canada paiera les coûts réels plus un taux de majoration ferme basé sur la proposition du soumissionnaire. Le profit sera négocié sur chaque demande de travail supplémentaire / imprévue.

6. Annexe A, EDT 5.1: À part la spécification de la vitesse requise en 5.1.6, il n'existe pratiquement aucune spécification pour l'unité de propulsion. Est-ce que l'unité doit être diesel, essence, électrique? Où est-il situé sur la péniche? Est-il amovible ou monté en permanence? Y a-t-il une limite de poids et de taille? Doit-il permettre de diriger la barge? Une unité ou plus d'une unité est-elle requise? Existe-t-il des exigences spécifiques pour les opérateurs?

Réponse 6 : Les unités de propulsion doivent être alimentées au carburant conformément à la spécification OTAN F-76. Cette spécification a été omise dans le cahier des charges, alors cela devrait être clarifié.

Les unités de propulsion sont indiquées au pluriel, impliquant plus d'une. L'article 5 de l'EDT souligne les fonctions principales telles que la capacité de déplacer une charge. Déplacer un chargement d'un navire

à la côte implique de naviguer le système de pontons par des routes et des canaux nécessitant la capacité de diriger et de maintenir le contrôle de la direction du système de pontons. La capacité à diriger la barge est essentielle.

Le tableau 5-1 de l'EDT indique les valeurs de poids et les valeurs minimales pour la zone de cargaison.

Les exigences de l'opérateur sont mentionnées dans les articles 7.3 et 7.4 de l'EDT. Il incombe au soumissionnaire de décrire comment utiliser le système et comment utiliser et diriger ce dernier en toute sécurité.

7. Concernant le point 5 de l'annexe B: Le soumissionnaire peut-il fournir un plan de paiement d'étape neutre en trésorerie?

Réponse 7 : L'annexe B, point 5, étape 3, prévoit que le fournisseur reçoive un paiement pour la livraison de systèmes individuels lorsqu'ils sont livrés, complétés et acceptés par le Canada. Le jalon n'exige pas que le fournisseur livre les 5 systèmes en même temps avant de pouvoir recevoir un paiement. L'étape 4 peut également être complétée hors séquence si elle a été livrée, complétée et acceptée par le Canada. Nous estimons que les étapes 1 et 2 devront être complétées dans cet ordre.

8. Concernant l'annexe B, point 6: veuillez envisager de supprimer l'obligation de fournir une ventilation des coûts avec la proposition car il s'agit d'une sollicitation concurrentielle. Il est entendu que dans le cas où une proposition est réputée être d'un fournisseur unique, le Canada a le droit à une ventilation des coûts.

Réponse 8 : Le Canada est d'accord. Nous renoncerons à cette exigence si le contrat est attribué sur une base concurrentielle. Sinon, le Canada exigera une ventilation des coûts.

9. Annexe D: Veuillez confirmer que tous les produits livrables doivent être en anglais. Il est à noter que l'anglais est spécifié pour la formation à l'article 7.3.4 de l'EDT.

Réponse 9 : Le Canada est d'accord. L'article 24 des Conditions générales 2030 régit en outre l'utilisation et la traduction des documents écrits livrés au Canada.

10. Annexe D, DID-EN-01, 10.1 p: Veuillez confirmer que toute référence aux droits de propriété est conforme à la description figurant dans le SACC 4006?

Réponse 10 : Le but de cet achat est que le fournisseur conserve tous les droits de propriété intellectuelle tout en fournissant au Canada une licence lui permettant d'exercer et de faire un usage raisonnable des biens achetés afin d'assurer des opérations sûres et fiables.

11. Annexe D, DID-EN-02, 10.1: La spécification du MDN référencée pour les niveaux de dessins techniques exige, à l'article 3.1 de cette norme, que l'instrument d'achat identifie le (s) niveau (x) de dessins à acquérir, veuillez fournir ces informations?

Réponse 11 : Le Canada exige des dessins de niveau 3 à la livraison. Nous estimons que le soumissionnaire devra probablement fournir des dessins de niveau 1 et 2 au fur et à mesure de l'avancement de la conception et de la production. Nous estimons que cela serait détaillé dans le plan

de gestion du projet selon lequel le Canada aura la possibilité de revoir et d'approuver la conception avant la production.

12. Annexe D, DID-LOG-01, 10.2.2: Conformément à l'article 6.2.3 de l'EDT, les navires JSS ne seront pas disponibles pour les SAT. Les navires JSS seront-ils disponibles pour la formation conformément à cette DID compte tenu de l'obligation d'exécuter le contrat dans un délai de trois ans, comme indiqué à l'article 7.5.1 de la DDP? Si les navires ne sont pas disponibles, veuillez fournir une autre spécification pour permettre à l'entrepreneur de terminer les travaux. Veuillez noter que l'entrepreneur ne peut pas être payé pour le jalon 3 de l'annexe B sans avoir terminé la formation.

Réponse 12: Si le JSS n'est pas disponible, l'entraînement se fera côté jetée en utilisant la jetée comme pont du navire. Le Canada fournira la grue, les petits bateaux et tout autre équipement pour lequel le navire est désigné pour fournir.

#### 13. 5.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONCEPTION DU CONNECTEUR MER-TERRE

9. Aucune section / module individuel du système ne doit dépasser six (6) tonnes;

Le système de propulsion peut-il être considéré comme un module individuel?

Réponse 13: Si c'est le cas, c'est possible. Le vendeur doit nous le dire, mais l'affirmation tient, aucune composante individuelle ne peut peser plus de 6 tonnes, sinon nous ne pourrions pas utiliser la grue du navire pour assembler / désassembler le système.

#### 14. 5.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONCEPTION DU CONNECTEUR MER-TERRE

11. Le système doit comporter des systèmes de propulsion redondants et pouvoir fonctionner en Sea State 2 tout en maintenant une vitesse de cinq (5) nœuds;

Si le ponton est équipé de deux unités de propulsion indépendantes, l'exigence de 5 nœuds est-elle valable si une unité de propulsion ne fonctionne pas?

Réponse 14: Un minimum de 5 nœuds en état de mer 2 avec les deux unités de propulsion en fonctionnement est requis. En cas de défaillance d'une unité de propulsion pendant les opérations, le Canada s'attend à ce que le système puisse progresser quelque peu dans l'état de mer 2 et ne pas être laissé à la dérive.

#### 15. 5.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONCEPTION DU CONNECTEUR MER-TERRE

15. Les sections / modules de proue doivent avoir ou être configurables avec une rampe pour permettre l'entrée et la sortie de véhicules à roues ou à chenilles.

Quelle est la configuration du véhicule à roues ou à chenilles: configuration du poids et des roues et quelle est la longueur requise de la rampe?

Réponse 15: Le poids maximum de tout véhicule devant être utilisé avec ce système est de 24 tonnes, c'est-à-dire un porte-conteneurs en EVP.

Solicitation No. - N° de l'invitation  
W847S-19-0074

Amd. No. - N° de la modif.  
002

Buyer ID - Id de l'acheteur  
009JSS

Client Ref. No. - N° de réf. du client  
W847S-19-0074

File No. - N° du dossier  
W947S-19-0074

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME  
n/a

---

Tout type de véhicule adapté à ce périmètre de poids utilisé par les FAC pourrait être un chargement de motoneiges à gros camions ou tracteurs. En tant que tel, le Canada s'attend à ce que les rampes d'accès soient solides et inverses. Cependant, il appartient à l'entrepreneur de concevoir et d'indiquer au Canada ce qu'il pense être la meilleure solution.

**b) Au paragraphe 5.2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONCEPTION DU CONNECTEUR MER-TERRE**

**Insérer:** Les unités de propulsion doivent utiliser le carburant conformément au cahier des charges F-76 de l'OTAN.

**Tous les autres termes et conditions de la DP restent les mêmes.**