



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving Public Works and Government
Services Canada/Réception des soumissions Travaux
publics et Services gouvernementaux Canada
1713 Bedford Row
Halifax, N.S./Halifax, (N.É.)
Halifax
Nova Scotia
B3J 1T3
Bid Fax: (902) 496-5016

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
Atlantic Region Acquisitions/Région de l'Atlantique
Acquisitions
1713 Bedford Row
Halifax, N.S./Halifax, (N.É.)
Halifax
Nova Scot
B3J 1T3

Title - Sujet MV Holiday Island – MES Install MV Holiday Island - MES, Davit & Rescue Boat Installation	
Solicitation No. - N° de l'invitation T2012-210051/A	Amendment No. - N° modif. 001
Client Reference No. - N° de référence du client T2012-21-0051	Date 2021-08-29
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-SHAL-202-11338	
File No. - N° de dossier HAL-1-87063 (202)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Atlantic Daylight Saving Time ADT on - le 2021-09-09 Heure Avancée de l'Atlantique HAA	
F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input checked="" type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Young, Chris	Buyer Id - Id de l'acheteur hal202
Telephone No. - N° de téléphone (902) 476-8829 ()	FAX No. - N° de FAX (902) 496-5016
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	Delivery Offered - Livraison proposée
Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur	
Telephone No. - N° de téléphone Facsimile No. - N° de télécopieur	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)	
Signature	Date

La présente modification n° 001 de la demande de soumissions vise à :

- A. fournir le procès-verbal de la conférence des soumissionnaires (y compris les questions des soumissionnaires et les réponses);
- B. répondre aux questions supplémentaires reçues après la conférence des soumissionnaires;
- C. modifier la date de clôture des soumissions;
- D. fournir des dessins et une fiche technique supplémentaires;
- E. fournir la mise à jour de la feuille de présentation de la soumission financière.

A. Procès-verbal de la conférence des soumissionnaires

PROCÈS-VERBAL DE LA CONFÉRENCE DES SOUMISSIONNAIRES

Numéro de la demande : T2012-210051

Installation d'un DEM, d'une embarcation de sauvetage et de bossoirs sur le NM Holiday Island

Date de la réunion 19 août 2021 (13 h 00 HAA)

Liste des participants

Nom	Titre	Organisation
Chris Young	Autorité contractante	Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)
Maurice Sabourin	Responsable technique	Transports Canada
Steve Raisbeck	Surintendant technique	Northumberland Ferries Limited
Benoît Claveau	Estimateur/coordonateur	Lyonsbrook Piping & Welding Limited
Gordon Steeves	Coordonnateur de la proposition	CME Limited
Matt Connors	Gestionnaire de projet	CME Limited
Marley Field	Architecte naval/ingénieur	CME Limited
Bud MacRoberts	Chef du service de l'électricité	CME Limited
Shone Bray		CMS Steel Pro
Bill Hopkins		CMS Steel Pro

Ouverture de la séance

La séance est ouverte à 13 h 05 afin de donner aux soumissionnaires la possibilité de se joindre à l'appel.

Introduction

L'autorité contractante (AC) se présente aux participants, et présente également le responsable technique de Transports Canada et le surintendant technique de Northumberland Ferries Limited (NFL).

L'AC donne un bref aperçu du projet, conformément à l'appel d'offres, relatif à l'installation du dispositif d'évacuation en mer, de l'embarcation de sauvetage et du bossoir à bord du NM Holiday Island.

Renseignements sur la demande de soumissions

L'AC passe en revue certains des points clés de la demande de soumissions, notamment :

Soumission des offres – L'AC rappelle que les soumissions ne seront acceptées que par l'intermédiaire du système Connexion postel ou par télécopie; les copies papier ne seront pas acceptées.

Lieu de travail proposé : Pictou Marine Terminals
2, rue Depot
Pictou (Nouvelle-Écosse) B0K 1H0

Livraison

Il a été rappelé aux participants que tous les travaux prévus dans le cadre du contrat attribué doivent être effectués entre le 18 octobre 2021 et le 19 novembre 2021.

REMARQUE : Le représentant détaché du fournisseur du DEM devra avoir accès au navire pour installer l'équipement au plus tard le 22 novembre 2021. Cela signifie que toutes les soudures et la peinture doivent être terminées, et que tous les rails des câbles rapprocheurs et toutes les conduites d'aspiration doivent être posés et raccordés. Tout travail sur l'ERS et le bossoir qui pourrait faire obstacle au DEM et aux radeaux largables, etc. doit également être terminé à cette date.

Produits livrables de l'appel d'offres

Le responsable technique (RT) discute de l'énoncé des travaux (EDT) avec les participants.

Les dates de travail définitives seront confirmées par l'AC et feront l'objet d'une modification pendant la période de demande de soumissions.

Travaux à chaud – NFL fait remarquer que l'AC a indiqué que l'entrepreneur doit se conformer à la politique de NFL en matière de travaux à chaud et que tous les certificats de travail à chaud doivent être obtenus auprès de NFL pour tous les travaux à chaud.

Protocoles relatifs à la COVID-19

Les participants sont informés qu'ils doivent se conformer aux protocoles relatifs à la COVID de NFL. NFL dispose d'un protocole précis pour la gestion des entrepreneurs, y compris ses sous-traitants. Le formulaire de gestion de l'entrepreneur dans le contexte de la COVID de NFL, ci-joint, doit être rempli par tous les entrepreneurs qui monteront à bord du navire. Les formulaires doivent être mis à jour chaque semaine.

Questions des soumissionnaires et réponses du Canada

Q1. Incombera-t-il à l'entrepreneur d'approuver les dessins (structurels et électriques) avec Lloyd's Register?

R1. Oui, l'entrepreneur sera responsable de l'approbation des dessins. Une indemnité est prévue dans la base de paiement pour les approbations avec Lloyd's Register (LR).

Q2. L'organisation des inspections avec Lloyd's et les coûts connexes sont-ils à la charge de l'entrepreneur?

R2. L'organisation des inspections avec LR ainsi que les coûts connexes sont de la responsabilité de l'entrepreneur. L'entrepreneur est chargé d'aviser le responsable technique de toutes les inspections programmées au cas où ce dernier ou son représentant voudrait y assister.

Q3. Quel équipement est fourni par le gouvernement?

R3. Transports Canada, par l'intermédiaire de NFL Ferries, fournira les dispositifs d'évacuation en mer (DEM X 2), les radeaux de sauvetage, les embarcations de sauvetage et leurs berceaux (x 2) et les bossoirs des embarcations (x 2).

Q4. Quel est le système de revêtement actuellement utilisé sur le navire?

R4. Le système de revêtement actuel du navire est Intershield 300 @ 6 mils, une couche en bande d'Intershield 300 pour les soudures et Interthane 990 @ 2-3 mils avec des billes de verre là où c'est nécessaire.

Q5. Les tests d'amiante et les mesures d'élimination nécessaires seront-ils couverts par des frais supplémentaires prévus au contrat?

R5. L'entrepreneur est responsable de la recherche d'amiante si l'on soupçonne sa présence dans la zone visée. L'élimination sera un supplément, si nécessaire. On ne s'attend pas à trouver de l'amiante dans la zone de travail de ce projet.

Q6. L'entrepreneur est-il responsable de la fourniture des appareils d'éclairage à l'intérieur de l'enceinte du DEM? Et si oui, quel type d'appareil est nécessaire pour cette application?

A6. L'entrepreneur doit fournir 2 appareils d'éclairage pour chacune des deux enceintes du DEM – un appareil aux coins intérieurs, de chaque côté de l'enceinte. Les appareils d'éclairage seront des DEL de type marin, avec une batterie de secours d'environ 9 W x 120 V, et seront connectés en tant qu'extension des circuits existants pour l'alimentation des points d'éclairage d'urgence aux stations des embarcations/radeaux.

Q7. Y a-t-il des exigences particulières pour le nouveau poteau d'éclairage?

R7. Les poteaux doivent pouvoir pivoter et se verrouiller à l'intérieur et à l'extérieur, pour l'éclairage en cas d'évacuation.

Q8. Quelles installations l'entrepreneur devra-t-il fournir pour les toilettes et la cantine? Les installations du navire seront-elles accessibles?

R8. NFL s'apprête à hiverner le navire et l'entrepreneur doit prendre des dispositions pour avoir ses propres toilettes. De plus, la salle à manger/caféteria du navire ne sera pas accessible et les entrepreneurs devront prendre des dispositions pour accommoder leurs employés.

Q9. Quelles seront les règles sur le navire en ce qui concerne la COVID-19?

R9. Conformément aux directives de santé publique, tout le personnel de l'entrepreneur doit pratiquer la distanciation physique. NFL exigera que des formulaires soient remplis et lui soient soumis chaque semaine par toutes les personnes présentes sur place. Au fur et à mesure que les règles changeront, les entrepreneurs seront informés en conséquence et devront s'adapter aux politiques de NFL et aux exigences de la santé publique. Vous trouverez ci-joint le programme/les procédures de NFL relatifs à la COVID-19.

Q10. Section 5.2 – Pouvez-vous fournir une définition de « transit », car normalement un transit n'est pas un lieu de terminaison?

R10. La section 5.2 de l'énoncé des travaux doit être supprimée dans son intégralité et remplacée par ce qui suit :

« 5.2 Composants électriques déposés

Le câblage électrique des bossoirs des radeaux de sauvetage existants (bâbord et tribord) et du bossoir du petit bateau de travail gonflable (bâbord) doit être retiré et muni d'une terminaison adaptée au niveau de la boîte de jonction la plus proche. Les câbles doivent également être munis d'une terminaison adaptée au niveau du panneau de distribution applicable.

Le câblage électrique de l'éclairage de secours existant au niveau des pattes d'origine des bossoirs des embarcations de sauvetage, à l'avant et à l'arrière, doit être tiré vers l'arrière et étiqueté pour être réinstallé aux nouveaux emplacements des poteaux d'éclairage.

Tous les passages de câbles redondants existants se trouvant dans le pont des embarcations et destinés à l'équipement de sécurité d'origine enlevé et aux poteaux d'éclairage de secours déplacés doivent être enlevés et/ou obturés. »

Q11. Section 5.2 – Est-ce que « les câbles doivent également être munis d'une terminaison adaptée au niveau du panneau de distribution applicable » signifie qu'il faut munir les câbles de nouvelles terminaisons afin qu'ils deviennent des câbles de rechange dans le panneau de distribution applicable, étant donné que la norme TP127F indique que les panneaux de distribution ne peuvent pas être utilisés comme boîtes de jonction?

R11. Cet énoncé doit être interprété comme signifiant que les câbles existants doivent être débranchés des bornes des panneaux de distribution existants. Les câbles sont retirés du panneau de distribution, une boîte de jonction est installée et les câbles sont munis d'une terminaison dans la boîte de jonction et sont identifiés.

Q12. Section 5.2 – Les bossoirs de l'embarcation de sauvetage sont équipés de stations de démarrage/arrêt à distance; celles-ci doivent-elles être retirées avec les câbles?

R12. Tout l'équipement électrique associé aux bossoirs originaux de l'embarcation de sauvetage doit être retiré. Les câbles peuvent rester en place avec toute longueur libre soigneusement enroulée et fixée, à condition que les extrémités soient munies d'une terminaison dans une boîte de jonction et identifiées.

Q13. Section 5.2 – Les bossoirs de l'embarcation de sauvetage et du bateau de travail sont équipés d'armoires de démarreur dans le compartiment des génératrices d'urgence; à quoi servent ces démarreurs? La configuration actuelle des deux bossoirs d'embarcation de sauvetage est la suivante : leur alimentation part du tableau de distribution du poste de contrôle des machines, puis va vers les démarreurs de la salle des génératrices d'urgence, puis vers les moteurs et vers le bossoir sur le pont. L'alimentation du bossoir du bateau de travail part du tableau de distribution d'urgence dans le compartiment des génératrices d'urgence, puis va vers le démarreur, puis vers les moteurs et le bossoir sur le pont. Est-ce la configuration souhaitée pour le nouveau bossoir?

R13. L'alimentation électrique des nouveaux bossoirs devra être de 440/3 @ 64 ampères. (Voir le schéma électrique ci-joint à la fiche 6.) Étant donné que cette intensité admissible dépasse celle des câbles d'origine, il sera nécessaire de fournir et d'installer un nouveau câble entre le disjoncteur du panneau de distribution du navire et le panneau électrique de chaque bossoir – soit 2 circuits au total. De plus, de nouveaux disjoncteurs de la capacité requise doivent être fournis pour être installés au panneau de distribution électrique utilisé – soit 2 disjoncteurs au total. Le nouveau câble d'alimentation installé à partir du système de distribution de 440 V du navire jusqu'à chaque bossoir doit être conforme aux exigences de la norme TP-127 et de la classe LR.

Q14. Section 5.2 – Serait-il possible de modifier la spécification pour installer une boîte de jonction sous les emplacements des bossoirs existants afin d'y munir les câbles d'alimentation électrique de terminaisons et d'éviter ainsi de perturber le câble marin existant, pourri, recouvert de peinture et armé de bronze? Compte tenu de l'état actuel du câblage, il est fort probable que les câbles ainsi que les câbles environnants soient endommagés lors de l'enlèvement.

R14. Oui, l'énoncé des travaux est modifié pour indiquer qu'une fois que les câbles existants sont tirés jusqu'à la zone du pont sous les bossoirs, les câbles peuvent rester en place après avoir été débranchés des bossoirs existants grâce à une terminaison dans une boîte de jonction. Les traversées de câbles dans le pont libérées par le retrait de ces câbles doivent être retirées et scellées. Les câbles existants

seront également débranchés des bornes de leurs panneaux de distribution et leurs extrémités libres seront ensuite munies de terminaisons dans une boîte de jonction et identifiées. Voir aussi la question 12. Ci-dessus.

Q15. Section 5.3 – Quelle est l'intensité ou la puissance (HP) maximale du moteur du bossoir?

R15. Le moteur du treuil est de 11 kW et le moteur de la pompe hydraulique est de 3,2 kW. Le disjoncteur pour l'alimentation entrante du système électrique du bossoir est de 64 ampères et comprend les charges ci-dessus (voir la fiche technique jointe).

Q16. Section 5.3 – Lors de l'inspection de l'alimentation électrique actuelle des bossoirs existants, nous avons constaté qu'elle n'était pas conforme à la norme TP127F. Nous avons constaté que l'alimentation électrique des bossoirs de l'embarcation de sauvetage et du bateau de travail était de 14 AWG/15 A, à partir d'un disjoncteur de 30 A dans le tableau de distribution du poste de contrôle des machines. Comment SPAC souhaite-t-il que la situation soit corrigée?

R16. Voir la réponse à la question 13 ci-dessus.

Q17. Section 5.3 – Le nouveau bossoir est-il fourni avec une station de démarrage/arrêt à distance, un contrôleur de démarrage et un arrêt d'urgence? Si ces éléments sont fournis, sont-ils montés sur le bossoir ou sont-ils installés ailleurs?

R17. Le système électrique du bossoir comprend le démarrage/arrêt, l'arrêt d'urgence, le contrôleur du moteur, etc., et tous ces éléments sont contenus dans un boîtier électrique monté sur le bossoir. L'alimentation 440 v triphasée du navire se termine ici. Voir le schéma électrique E20.0026.01 pour plus de détails.

Q18. DSS Marine aura-t-elle besoin de l'aide de l'entrepreneur pendant le déploiement et la récupération du DEM?

R18. L'entrepreneur devra aider DSS Marine, le fournisseur du DEM, de la manière suivante – pendant le déploiement et la récupération du DEM :

- a) pendant l'installation et le déploiement dans le port, DSS aura besoin d'une grue et de nacelles ou de monte-personnes, ainsi que du personnel qualifié pour les faire fonctionner;
- b) des plongeurs devront récupérer les contenants pendant le déploiement.

Q19. Qui sera responsable de la certification du DEM?

R19. DSS Marine sera responsable, en vertu d'un contrat distinct actuellement en place, de contacter LR et de s'assurer qu'une personne sera disponible pour les certifications du DEM.

Clôture

La réunion se termine à 13 h 35 (HAA).

B. Questions supplémentaires posées par les soumissionnaires, après la conférence des soumissionnaires

Q20. Existe-t-il un dessin de la disposition des câbles rapprocheurs? Si ce n'est pas le cas, la responsabilité de sa création et de son approbation incombera-t-elle au fournisseur ou à l'entrepreneur?

R20. Voir le dessin ci-joint pour l'option 3 des engins de sauvetage. Notez que les câbles rapprocheurs avant et arrière seront disposés de manière asymétrique, de sorte que leur longueur sera différente. Le

câble avant a été quelque peu raccourci par rapport au câble arrière afin de ne pas faire obstacle à la mise à l'eau de l'embarcation de sauvetage.

Q21. Existe-t-il des dessins des pieds de scellement et/ou des dessins d'installation du fabricant pour les DEM et les bossoirs?

R21. Voir les dessins ci-joints. (REMARQUE : Le dessin remplace le dessin HOL-01 en ce qui concerne la disposition du câble rapprocheur avant.)

Q22. De nos fournisseurs concernant le matériau de catégorie 44W (Lloyds Grade A). Pensez-vous que cela puisse être une option? « *L'approbation de Lloyd's est quelque chose que nous ne serons probablement pas en mesure de tarifer. Nous pouvons fournir des matériaux de qualité laser avec tous les certificats d'usine requis. Si le matériel équivalent est acceptable, nous devrions très probablement être en mesure d'établir un prix.* »

R22. Le matériau équivalent proposé sera accepté à condition que LR indique qu'il est acceptable pour elle en ce qui concerne les exigences de classe pour ce projet.

C. modifier la date de clôture des soumissions

L'invitation prend fin:

à – 02 :00 PM

le - 2020-09-09 (9 septembre 2021).

Fuseau horaire : Heure avancée de l'Atlantique (HAA)

D. Dessins supplémentaires joints.

1. Dessin d'électricité – E20.0026.01
2. HOL-01 numéro 2
3. HOL-02 numéro 2
4. HOL-03 (numéro 1)
5. J18090-DEM + schéma de l'embarcation de sauvetage/du bossoir – option 3 des engins de sauvetage
6. Fiche technique

E. Feuille de présentation de la soumission financière : *supprimer l'annexe F entièrement et la remplacer par ce qui suit :*

Annexe F – Feuille de présentation de la soumission financière

Lieu de travail proposé : Pictou Marine Terminals
2, rue Depot, Pictou (Nouvelle-Écosse), Canada B0K 1H0

1. Évaluation du prix :

a)	Travaux prévus – Retrait de l'ancien équipement et de son câblage Conformément à l'annexe A pour un PRIX FERME de :	_____ \$
b)	Travaux prévus – Installation de pièces en acier et travaux connexes Conformément à l'annexe A pour un PRIX FERME de :	_____ \$
c)	Indemnité pour sous-traitance – Services d'un représentant détaché (Lloyd's Register) Majoration de l'indemnité _____ % (max. 10 %) x 5 000 \$ (estimation) pour un PRIX de :	_____ \$
d)	Travaux prévus – Grutage (Dont 2 jours pour assister le représentant détaché du DEM pendant le déploiement) Conformément à l'annexe A pour un PRIX FERME de :	_____ \$
e)	Travaux prévus – Déplacement et subsistance Conformément à l'annexe A pour un PRIX FERME de :	_____ \$
f)	Travaux imprévus – Taux de rémunération normal Heures de travail estimatives à un taux de rémunération horaire ferme, y compris les coûts indirects et les bénéfices : 200 heures-personnes x _____ \$ par heure pour un PRIX de :	_____ \$
g)	Prix évalué TVH en sus [a + b + c + d + e + f] : Soit un prix d'évaluation de :	_____ \$

2. Travaux imprévus

2.1 Ventilation des prix :

L'entrepreneur doit, sur demande, fournir une ventilation des prix de tous les travaux non prévus par activités particulières, en indiquant les catégories de main-d'œuvre, les heures-personnes, le matériel, les contrats de sous-traitance et les services.

2.2 Prix établis au prorata :

Les heures et les prix pour les travaux non prévus seront calculés à partir de données passées comparables pertinentes pour des travaux semblables effectués à la même installation ou seront déterminés proportionnellement aux coûts des travaux proposés dans le contrat pour les mêmes zones du navire.

Solicitation No. - N° de l'invitation
T2012-210051/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
T2012-210051

Amd. No. - N° de la modif.
Amd001
File No. - N° du dossier
HAL-0-87063

Buyer ID - Id de l'acheteur
HAL202
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

2.3 Paiement pour les travaux imprévus :

L'entrepreneur sera payé pour les travaux imprévus autorisés par le Canada. Les travaux imprévus autorisés seront calculés de la façon suivante :

Nombre d'heures (à négocier) X _____ \$, soit le montant correspondant au taux de rémunération horaire ferme de l'entrepreneur, y compris les frais généraux et les bénéfices, plus le prix de revient réel des matériaux, auquel sera ajoutée une majoration de 10 % ainsi que les taxes applicables. Le taux de rémunération horaire ferme et la majoration sur le matériel demeureront fermes pour la durée du contrat et toutes autres modifications s'y rattachant. La majoration de 10 % au titre des matériaux s'appliquera également aux frais de sous-traitance.

2.4 Heures supplémentaires

Aucune heure supplémentaire ne sera payée dans le cadre du présent contrat, à moins d'une autorisation écrite à l'avance par l'autorité contractante. Toute demande de paiement doit être accompagnée d'une copie de l'autorisation d'heures supplémentaires et d'un rapport contenant les renseignements que le Canada pourrait exiger relativement au travail effectué en heures supplémentaires. La rémunération des heures supplémentaires autorisées sera calculée en utilisant la moyenne des primes au taux horaire lié aux frais de main-d'œuvre directe, plus les avantages sociaux approuvés, plus un supplément de 7,5 % de la prime liée à la main-d'œuvre et des avantages sociaux. Ces taux resteront fermes pendant toute la durée du contrat, y compris toutes ses modifications, et sont sujets à une vérification si le Canada le juge nécessaire.

Toutes les autres modalités demeurent inchangées.