



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 Refits and Conversions / Radoubss et
modifications de navires and / et

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

6C2, Place du Portage

Gatineau, Québec K1A 0S5

Title - Sujet CCGS Terry Fox PVN	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7049-200041/B	Amendment No. - N° modif. 007
Client Reference No. - N° de référence du client F7049-200041	Date 2021-12-13
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MD-043-28394	
File No. - N° de dossier 043md.F7049-200041	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Eastern Daylight Saving Time EDT on - le 2022-04-14 Heure Avancée de l'Est HAE	
F.O.B. - F.A.B.	
Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Pandini, Madeleine	Buyer Id - Id de l'acheteur 043md
Telephone No. - N° de téléphone (873) 353-9119 ()	FAX No. - N° de FAX () -
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

Solicitation No. - N° de l'invitation
F7049-200041/B
Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7049-200041

Amd. No. - N° de la modif.
007
File No. - N° du dossier
043md F7049-200041

Buyer ID - Id de l'acheteur
043md
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Demande de soumissions – Modification n° 7

La présente modification vise les points suivants:

- 1. De publier le compte rendu de la conférence des soumissionnaires**
-

1. Compte rendu de la conférence des soumissionnaires

Voir les pages suivantes...

NGGC TERRY FOX VLE
F7049-200041/B

CONFÉRENCE DE SOUMISSIONNAIRES

PROCÈS-VERBAUX

La conférence de soumissionnaires est tenue de façon virtuelle, le lundi 6 décembre à 11h00 HAE.

Reportez-vous à la présentation pour plus de détails accompagnant chaque partie et sous-section incluses ci-dessous.

Attendees: SPAC/TPSGC (Madeleine Pandini, Cindy Soyland, Dan Byron, Loubna Jeddi), Services aux Autochtones Canada (Dolores Coelho), GCC (Donald Hartery, Ron Collier, Myles Washburn, Christopher Broemeling, Leslie Veldman, Chief Engineer, Andrew Fleming, Andre Dorion, Piotr Konieczny, Todd Porter, Lewis Phillip), ABB (Oleg Yefremov), Aspin, Kemp and Associates (Marc-André Gouin), Adaptive Marine Solutions (Ben Mugford, Bruce Cutler), Argus Marine Group (Steve Durrell), Babcock (Richard Summers), BluMetric Environmental (Corey Switzer), BMT Global (Lee Hedd), Chantier Davie Canada Inc (Jessie Ursuliak, Willem Verhaak), Groupe Océan (Patrick Beaulieu, Dany Boily, Thomas-Guillaume Tremblay), Hawboldt Industries (Jordon Matheson), Heddle Shipyards (Dave Williams, Stephen Docherty, Joe D'Achille), William Jamer, Andrew Kendrick, Luxton Construction (Reza Afzali Bill Puranen), Mann Energy Solutions (Andrew Edwards), Newdock St. John's Dockyard Ltd., Alan Novotny, Pennecon (Eddy Knox, Mark Whalen), Robert Allan RAL (Rollie Webb, David Christopher Tony Diez Brian Chaulk Lauren Best), Techsol Marine (Stephane Daigle), Thales (Astrid Neuland, Travis Doyd), Vard Marine (Ron Ogoniek, Robert McCraight, Evgueni Sapojnikov, Coralie Andre-Bras, Vincent wood), Vard Electric (Thomas Murrell, Byron Chu, Kamen Stoykov Penev), Verreault Navigation(Nicolas Cote),Wartsila (Ian Brouwer, Mark Keneford, Peter Janssen, Daryl Morse, Barry Broderick).

PARTIE 1: (TPSGC)

1. Bienvenu et remarques ouverture

Introductions:

Madeleine Pandini, Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC/TPSGC) Autorité Contractante (AC)

Cindy Soyland, TPSGC Refit, Directrice - La Direction de la logistique, des radoubs et de la construction de petits navires

Dan Byron, TPSGC Gestionnaire - Division des radoubs

Don Hartery – Représentative de la Garde Côtière Canadian (GCC)

Dolores Coelho - Services aux Autochtones Canada - Responsable du Volet de Participation Autochtone

2. Rappels – processus de soumission
3. Révision de la demande de soumissions et les annexes

1) DEMANDE DE LA SOUMISSIONS ET LES ANNEXES

- PARTIE 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Pas de questions.

- PARTIE 2 INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES SOUMISSIONNAIRES

Q1 : Paragr. 2.7.1 – Vu l'étendue du travail, la période de travail initiale de huit mois est insuffisante. Le Canada pourrait-il envisager de porter à 14 mois la phase de définition et d'ingénierie (c.-à-d. la période de travail initiale)?

R1 : La période de travail initiale est d'au moins 8 mois avant l'arrivée du navire et le début de la période de travail sur le navire. Elle pourrait atteindre 10 mois, sous réserve de la durée du processus d'appel d'offres. Tous les équipements achetés ne seront sans doute pas livrés durant la période de travail initiale. La plus grande partie des travaux d'ingénierie devrait être terminée avant l'étape de la Réunion d'Examen Critique (REC) [voir les livrables de la Réunion d'Examen Préliminaire (REP) et de la REC à l'annexe V, ainsi que l'article 7.33.1 de la demande de proposition (DDP)]; le Canada pourrait donc autoriser un délai supplémentaire pour certains travaux d'ingénierie pendant la période de travail sur le navire. Pour le moment, nous ne prolongerons pas la durée de la période de travail initiale.

Q2 : Combien de jours faudra-t-il au Canada pour analyser l'appel d'offres (évaluer les soumissions)?

R2 : La période d'évaluation des soumissions est estimée à un à deux mois.

- PARTIE 3 INSTRUCTION POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS

Pas de questions.

- PARTIE 4 PROCÉDURES D'ÉVALUATION ET MÉTHODE DE SÉLECTION

Q3 (Question posée en dehors de la conférence) : La méthode de sélection proposée est la sélection de la soumission conforme la moins coûteuse, selon les critères obligatoires uniquement, sans cotation d'éléments. Cette méthode présente des risques tant pour le Canada que pour le soumissionnaire, car le prix le plus bas du soumissionnaire le moins compétent n'est pas un gage de réussite du projet. Évaluer le coût le plus bas en se fondant uniquement sur les critères obligatoires ne garantit en rien la capacité ou la qualité de la solution proposée. Ajouter une évaluation des critères techniques donnera au Canada plus de garanties quant aux capacités de l'entrepreneur. Par conséquent, le soumissionnaire demande la modification des critères d'évaluation en faveur d'une évaluation d'une combinaison de critères obligatoires et de critères techniques, assortie d'une pondération établie pour les critères techniques et pour le prix. Compte tenu de la nature très complexe de ces travaux de radoub, des délais limités et de l'importance des travaux d'ingénierie, le soumissionnaire recommande une méthode de sélection fondée sur le meilleur rapport qualité-prix qui évalue le prix et la valeur technique avec un rapport de 40/60.

R3 : La méthode de sélection et la méthode des critères d'évaluation ne seront pas modifiées. Les critères obligatoires ont été établis pour garantir que les soumissionnaires conformes ont la capacité d'exécuter les travaux (énoncé des travaux [EDT]) après l'attribution du contrat.

Q4 : Pouvez-vous confirmer, au moment opportun, le calendrier global des travaux? La période de travail minimale, sans interstice entre la période d'ingénierie et la période d'exécution, semble être de 26 mois. Est-ce exact?

R4 : La période de travail totale minimale est de 26 mois. La période de travail sur le navire est fixée à 18 mois (du 1^{er} avril 2022 au 30 septembre 2023), mais la période de travail initiale est d'au moins 8 mois. Elle pourrait atteindre 10 mois, sous réserve de la durée du processus d'appel d'offres.

Q5 : Processus d'évaluation. Le Canada peut-il définir ce que sont tous les « critères obligatoires admissibles »? En quoi diffèrent-ils des plus de 11 000 mentions d'obligations que comporte l'EDT?

(Question complémentaire ci-dessous également posée en dehors de la conférence)

L'EDT contient plus de 11 000 mentions d'obligations, ce qui signifie qu'il y a, dans les faits, plus de 11 000 exigences obligatoires. La première exigence générale de la section 1.4.1.3 indique que toutes les exigences sont obligatoires. Étant donné qu'il s'agit d'une demande de proposi-

tions et non d'un appel d'offres, le soumissionnaire sera-t-il autorisé à proposer des solutions différentes des 11 000 obligations si elles répondent aux exigences de rendement de ces obligations? Comment le Canada évaluera-t-il les plus de 11 000 obligations?

R5 : Le Canada évalue les critères obligatoires indiqués dans la DDP (annexe P) pour s'assurer de la capacité du soumissionnaire à exécuter les travaux (EDT) après l'attribution du contrat. L'EDT comprend des obligations contractuelles (mentions d'obligations) que l'entrepreneur doit respecter après l'attribution du contrat.

- PARTIE 5 ATTESTATIONS

Pas de questions.

- PARTIE 6 EXIGENCES / FINANCIÈRES ET AUTRES EXIGENCES

Pas de questions.

- PARTIE 7 CLAUSES DU CONTRAT SUBSÉQUENT

Pas de questions.

- ANNEXE B BASE DE PAIEMENT

Pas de questions.

- ANNEXE C PROGRAMME DE CONTRATS FÉDÉRAUX POUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

Pas de questions.

- ANNEXE D EXIGENCES EN MATIÈRE D'ASSURANCE

Pas de questions.

- ANNEXE E PROCÉDURE DE GARANTIE

Pas de questions.

- ANNEXE F PROCÉDURE DE TRAITEMENT DES TRAVAUX IMPREVUS

Pas de questions.

- ANNEXE G CONTRÔLE DE LA QUALITÉ/INSPECTION

Pas de questions.

- ANNEXE H FEUILLES DE PRÉSENTATION DE LA SOUMISSION FINANCIÈRE

Q6 : Si l'analyse de la soumission est effectuée par étapes, l'annexe H semble être le seul document permettant de comparer les soumissionnaires admissibles. Y a-t-il également une cotation technique? D'autant plus que les coûts du cycle de vie et les travaux connus peuvent être importants. Le seul aspect technique porte sur l'éventualité d'un coût de vie réel inférieur pour les systèmes de remplacement. L'économie de cette solution technique serait importante. Effectuez-

vous une analyse des exigences techniques pondérées par rapport à ceux-ci pour l'évaluation des coûts?

R6 : La méthode de sélection est celle du soumissionnaire conforme proposant le prix le plus bas. Pour être jugé conforme, le soumissionnaire doit satisfaire aux exigences obligatoires énumérées à l'annexe P et répondre aux exigences énumérées dans la DDP, comme le souligne l'annexe O, le document d'orientation de la liste de vérification. Il n'y a pas de critères d'évaluation par points.

Q7 : À l'annexe H, qui présente le tableau du coût du cycle de vie, le coût total inclut une période de 15 ans pour l'huile de lubrification mais un coût annuel uniquement pour le carburant. Le Canada pourrait-il expliquer cette différence? Pourquoi 15 ans d'un côté et 1 an de l'autre?

R7 : Ces données sont exactes. Un calcul de coûts a été effectué et, à partir des résultats, il a été décidé de prévoir un coût annuel pour le carburant dans le coût total du cycle de vie, afin qu'il ne l'emporte pas sur les autres critères pertinents.

Q8 : Il est indiqué que l'équipement est garanti un an à compter de l'acceptation. Par acceptation, entend-on l'acceptation de l'essai de réception en usine ou l'acceptation de l'essai de réception en mer par la Garde côtière canadienne (GCC)?

R8 : La garantie de l'équipement débute après qu'il a été établi que les essais en mer sont réussis et après leur acceptation par la Garde côtière canadienne.

- ANNEXE I GARDE DU NAVIRE

Pas de questions.

- ANNEXE J RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LE VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE

ANNEXE K FORMULAIRE D'ATTESTATION AU VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE

ANNEXE L PLAN DU VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE

ANNEXE M EXIGENCES DE CERTIFICATION AUTOCHTONE

ANNEXE N RAPPORTS DU VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE

Q9 : Un soumissionnaire peut-il accumuler des crédits ou transférer des crédits liés à la facturation interprogrammes à partir d'autres programmes, à l'instar de ce qui se fait dans le programme RIT? Pour les RIT, si un programme présente des crédits non utilisés (par exemple, le Louis Saint Laurent ne dispose pas de RIT, mais des travaux qui sont en cours de réalisation par le Canada peuvent être crédités au budget RIT global de Davie), ce crédit peut être attribué à d'autres programmes qui ont besoin de RIT (comme le programme de construction de traversiers). Cette procédure peut-elle également être appliquée à la facturation interprogrammes (par exemple, si des RIT ne sont pas exigées pour un autre navire, mais que ce navire met en place la participation autochtone), celle-ci peut-elle être créditée et utilisée pour le programme Terry Fox ou les RIT doivent-elles être directement affectées à la PVU du Terry Fox? Si nous disposons de contrats tels que celui du Louis St. Laurent qui n'a pas d'exigence de RIT, pouvons-nous utiliser les crédits de ce projet pour ce contrat?

R9: La réponse à cette question sera développée dans un amendement/modification ultérieur.

- ANNEXE O LISTE DE VÉRIFICATION DES PRODUITS LIVRABLES DES SOUMISSIONS

Pas de questions.

- ANNEXE P CRITÈRES TECHNIQUES OBLIGATOIRES

Q10 : Annexe P – Critères techniques obligatoires. Le Canada peut-il indiquer quelle méthode d'évaluation de la conformité aux critères techniques obligatoires sera utilisée? Étant donné que ces critères ne seront pas notés, comment leur respect sera-t-il vérifié?

R10 : Chacun des critères techniques obligatoires (M#) énumérés à l'annexe P comporte deux parties :

1) La première partie décrit le critère;

2) La deuxième partie détermine les éléments à soumettre afin de prouver la conformité.

Le processus de conformité des soumissions par étapes (PCSE) donne la possibilité au Canada de demander des précisions ou des renseignements supplémentaires aux soumissionnaires. Pour plus de détails concernant le PCSE, veuillez vous reporter à l'article 4.1.1 de la DDP.

Q11 : Le PCSE comporte trois étapes. L'étape I est un simple examen de l'exhaustivité financière. L'étape II se limite à un examen de la soumission technique afin de repérer tous les cas où le soumissionnaire n'a pas satisfait à un critère obligatoire admissible exigé pour la soumission, y compris l'évaluation de produits équivalents conformément à la section 4.1.2, s'il y a lieu.

Cependant, aucun critère obligatoire n'est mentionné pour les équipements de pont. Dans ce cadre, comment l'équipement de pont proposé dans la soumission sera-t-il évalué afin de garantir qu'il répond au moins aux critères énumérés dans les sections individuelles de l'annexe A de l'EDT? En l'absence de critère d'évaluation, il est possible qu'un produit moins coûteux qui ne satisfait pas aux critères obligatoires énumérés dans l'énoncé des travaux soit proposé. La rédaction actuelle de l'évaluation par étapes n'empêche pas cette éventualité.

R11 : Le soumissionnaire retenu sera tenu par contrat de satisfaire à chaque critère en matière d'équipement spécifié dans l'EDT. Selon l'annexe Q, le Canada exige également des renseignements concernant l'équipement proposé. Ce dernier doit satisfaire à tous les critères obligatoires précisés pour chaque élément de l'EDT de l'équipement.

- ANNEXE Q INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR L'ÉQUIPEMENT SÉLECTIONNÉ

Pas de questions.

- ANNEXE R MODÈLES

Pas de questions.

- ANNEXE S ENTENTE DE NON-DIVULGATION

Pas de questions.

- ANNEXE T CONDITIONS GÉNÉRALES 1031-2, PRINCIPES DES COÛTS CONTRACTUELS

Pas de questions.

- ANNEXE U LISTE DE NON-SUBSTITU

Pas de questions.

- ANNEXE V LISTE DES PRODUITS LIVRABLES DU REP-REC

Pas de questions.

- ANNEXE W Processus de la COVID-19 pour les personnes non membres de la GCC qui accèdent à une installation ou à un navire de la GCC

Pas de questions.

PARTIE 2 : ANNEXE A ENONCÉ DE TRAVAIL (EDT)

Q12 : (Soumis en dehors de la conférence) L'énoncé des travaux comporte de nombreuses mentions de l'expression : « à la satisfaction du responsable technique ». Étant donné que la notion de « satisfaction » est subjective, afin de pouvoir soumissionner une exigence subjective, le soumissionnaire demande au Canada de supprimer les clauses concernées ou de les réécrire afin qu'elles comportent des critères d'acceptation définis de façon appropriée.

R12 : L'entrepreneur doit démontrer au responsable technique que les travaux livrés répondent aux critères décrits dans l'énoncé des travaux ou précisés dans tout règlement applicable. SPAC gèrera et traitera tous les problèmes ou litiges qui pourraient survenir. Un représentant technique de SPAC sera également présent sur place pendant la période de travail sur le navire.

Q13 : (Soumis en dehors de la conférence) Si le service d'inspection assure également le service technique, comment SPAC s'assurera-t-il que l'inspection des travaux sera menée de manière objective? L'autorité technique a un intérêt direct à interpréter la spécification en sa faveur. Afin de garantir que l'inspection des travaux se fait de manière objective et équitable pour l'entrepreneur, l'organisme d'inspection ne doit pas dépendre du ministère client. Afin d'assurer une inspection juste et équitable des travaux, le soumissionnaire demande que l'autorité d'inspection soit un tiers objectif.

R13 : La structure du gouvernement canadien considère la Garde côtière canadienne comme l'autorité technique et l'autorité d'inspection du projet. La Garde côtière canadienne désignera différentes personnes pour assurer ces rôles, mais il s'agira de deux personnes employées ou engagées par la Garde côtière canadienne. SPAC gèrera et traitera tous les problèmes ou litiges qui pourraient survenir. Un représentant technique de SPAC sera également présent sur place pendant la période de travail sur le navire.

- PARTIE A EG - EXIGENCES GÉNÉRAL

MODIFICATION de l'EDT (noter que la modification sera également mis à jour dans la version révisée de l'EDT, REV 1):

Sous section **EG 01 RÉFÉRENCE GÉNÉRALES ET EXIGENCES:**

Supprimer (en entier):

3.1

Insérer (les phrases modifiées sont indiquées en gras):

3.1 Détails

Nom :	Terry Fox
Type :	Type 13, gros brise-glace
Société « Ice » :	Classe 4 de la Société arctique canadienne, conformément au règlement canadien sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires Société Lloyds 100A1
Année de construction :	1983
N° de matricule :	803579

N° d'OMI :	8127799
Dimensions principales :	
Longueur	88 m
Largeur hors membrures :	17,1 m
Tirant d'eau à pleine charge :	8,3 m
Tirant d'eau léger :	7,00 m
Jauge brute	4169
Déplacement :	4234 t
Propulsion :	17 300 KW, Diesel, double hélice à pas variable, Hélices libres

Q14 : (*Soumis en dehors de la conférence*) Dans le document EG 01, la section 5 répertorie de nombreuses normes de référence sans indiquer clairement leur pleine applicabilité. Les normes sont mentionnées comme obligatoires, mais peuvent n'être que partiellement applicables. Afin d'être en mesure de présenter une offre précise pour les travaux, le soumissionnaire demande au Canada d'être plus précis quant aux sections exactes des références qui s'appliquent.

R14: Les lois et règlements mentionnés aux sections 5.2 à 5.5 de EG 01 (de la Partie A de l'EDT) sont obligatoires. Toutes les normes, règles, codes ou lignes directrices mentionnés dans les règlements (sections EG 01, 5.2 à 5.5) doivent également être considérés comme obligatoires (références EG 01, 5.6.1.1). Les exigences des règles ABS et de toute norme à laquelle l'EDT fait référence doivent également être respectées, le cas échéant. Les normes, règles, codes ou lignes directrices mentionnés dans un article particulier de l'EDT (de la Partie B) sont également applicables. L'entrepreneur doit appliquer chaque norme et utiliser ses connaissances et son expérience professionnelles pour s'assurer que les travaux, tels qu'ils sont effectués sur le Terry Fox, permettront de livrer un navire conforme à toutes les normes applicables.

- **PARTIE B SECTION 10 – SÛRETÉ ET SÉCURITÉ**

Pas de questions.

- **PARTIE B SECTION 11 – COQUE ET STRUCTURES CONNEXES**

Pas de questions.

- **PARTIE B SECTION 12 – SYSTÈMES DE PROPULSION ET DE MANŒUVRE**

Q15 : *La Garde côtière canadienne connaît-elle réellement cinq ensembles de machines diesel à hélice à pas variable pour brise-glaces de la même taille que celui NGCC Terry Fox? Je pense que ce sera une exigence difficile à satisfaire.*

R15: De la Partie B de l'EDT, articles 12.1, les sections suivantes indique:

3.3.1.13. La MP doit avoir fait ses preuves dans des applications de déglacement sur des navires de disposition, de service et de puissance comparables. L'entrepreneur doit fournir cinq références d'installation dans lesquelles la MP proposée a été appliquée avec succès sur des brise-glaces équipés d'une MP à hélice à pas variable avec moteur diesel.

3.3.1.14. Sinon, au lieu des références d'applications de déglacement, l'entrepreneur doit fournir des références d'installation dans lesquelles la MP proposée a été appliquée avec succès dans des applications de service aussi ardues que le déglacement, impliquant des changements de charge répétés, rapides et extrêmes, de la charge maximale à la charge nulle, et/ou de la charge maximale dans la direction avant à la charge maximale dans la direction

arrière, sur des périodes prolongées.

Notez que 3.3.1.14 propose des alternatives. L'annexe P de la demande de proposition doit être mise à jour à Rév 1, qui sera publiée dans une modification ultérieure, et clarifier l'exigence en tant que critères techniques obligatoires.

- **PARTIE B SECTION 13 – PRODUCTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE**

Pas de questions.

- **PARTIE B SECTION 14 – DISTRIBUTION DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE**

Q16 : Lorsque nous avons participé à la visite du site, nous n'avons pas été autorisés à regarder les équipements de distribution d'électricité; nous n'avons pas pu voir l'intérieur des tableaux de distribution parce qu'ils étaient sous tension. S'il s'agit de la seule visite du site possible, comment pouvons-nous savoir ce qu'il y a à l'intérieur, la dimension, etc.?

R16 : Veuillez fournir une demande détaillant les informations spécifiques dont vous avez besoin.

- **PARTIE B SECTION 15 – SYSTÈMES AUXILIAIRES**

Pas de questions.

- **PARTIE B SECTION 16 – SYSTÈMES DOMESTIQUES**

Pas de questions.

- **PARTIE B SECTION 17 – DECK EQUIPMENT / SHIP SUPPORT SYSTEMS**

Q17 : Dans la section 17.1 pour la grue de pont de 40 tonnes, il est fait référence à une société de classification reconnue, mais il n'est fait mention que d'une seule société dans la section (qui est ABS) qui, je crois, concerne la structure du pont. Pouvez-vous confirmer si la grue peut être certifiée par une société classée approuvée?

(et développé plus en détail en dehors de la conférence, ci-dessous)

Dans l'énoncé des travaux 17.1 et 17.6, la section 2.1.1.1 des deux énoncés des travaux prévoit : « L'entrepreneur doit identifier, coordonner et respecter les exigences spécifiques conformément aux lois, règlements, normes, règles, codes et lignes directrices (LRNRC&D) auxquels il est fait référence dans le présent article de l'EDT, voir l'exigence générale EG 1.0 et la section 5.0, de la Partie A de L'EDT. L'approbation de la conception, des matériaux et des travaux, conformément aux règlements et aux normes applicables qui y sont mentionnés, en plus de l'approbation de la classe, doit être obtenue au besoin ». Dans cette référence pour les grues de pont, il est indiqué que la conformité à l'alinéa 317(1)b) au Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement et à la certification d'appareil de levage de l'ABS (2020).

Lors de la conférence des soumissionnaires, il a été discuté qu'une grue conçue et construite conformément à et certifiée par l'un des membres de l'Association internationale des sociétés de classification qui sont reconnus par Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) serait acceptable. La grue sera ensuite inspectée par l'ABS pour vérifier sa conformité aux règles et règlements de SSMTC.

R17: La grue doit satisfaire aux exigences réglementaires énoncées à l'article 5 de la partie A EG 01 de l'EDT, y compris l'approbation conformément à l'article 317 et 1 (b) du Règlement sur la fumigation des cargaisons. Cette approbation peut provenir de n'importe laquelle des sociétés de classification approuvées par le gouvernement canadien. Le soumissionnaire doit confirmer auprès de l'ABS qu'il acceptera la grue et qu'il satisfera également aux exigences de la « certification ABS des appareils de levage (2020) », le cas échéant.

- **PARTIE B SECTION 18 – COMMUNICATIONS ET NAVIGATION DES NAVIRES**

Q18 : Dans certains cas, un équipement spécifique a été défini et, dans d'autres cas, le remplacement de l'équipement n'est pas défini. Pour l'équipement qui a été défini, cet équipement a-t-il été précédemment (et avec succès) intégré sur un autre navire, par exemple?

R18. Oui, l'équipement défini à l'article 18 est utilisé sur d'autres navires; le Canada souhaite qu'il soit commun à toute la flotte.

- **PARTIE B SECTION 19 – SYSTÈMES DE CONTRÔLE INTÉGRÉS**

Pas de questions.

PARTIE 3 : AUTRES

Q19: Au moment opportun, le Canada pourrait-il confirmer quel est l'état d'avancement de tous les travaux de conception avant que la période d'ingénierie ne soit considérée comme terminée? C'est une chose de dire que les moteurs principaux doivent être commandés, mais quel est le statut requis pour des éléments comme l'équipement de pont, l'équipement auxiliaire, etc.?

R19 : Il n'est pas prévu que tous les équipements achetés soient livrés pendant la période des travaux initiale. La plus grande partie des travaux d'ingénierie devrait être terminée avant l'étape de la Réunion d'Examen Critique (REC) [voir les livrables de la Réunion d'Examen Préliminaire (REP) et de la REC à l'annexe V, ainsi que l'article 7.33.1 de la demande de proposition (DDP)]; le Canada pourrait donc autoriser un délai supplémentaire pour certains travaux d'ingénierie pendant la période de travail sur le navire. Toutefois, le chantier naval aura également besoin d'un soutien technique pendant la période des travaux sur le navire pour les plans de travail et autres.

Q20 : Pour la garantie, quand on parle d'essais en mer, est-ce après ceux effectués dans la glace?

R20 : La garantie commencera après l'acceptation. L'acceptation est évaluée après les essais en mer à la fin de la période des travaux sur le navire (les essais sur glace ne sont pas réalisables en octobre).

Q21 : Je suis un peu inquiet au sujet du calendrier et des dates de clôture. Nous n'avons pas encore pu faire grand-chose à cause des dessins manquants. Je me demandais si cela serait pris en considération pour les dates de clôture.

R21 : La Garde côtière canadienne effectue une vérification du contenu du dossier de données techniques (DDT). Si vous avez besoin de documents ou de dessins spécifiques plus rapidement, veuillez soumettre une demande spécifique. Pour l'instant, nous ne prolongerons pas la date de clôture des offres.

AJOURNEMENT.

Madeleine Pandini
Autorité contractante
Travaux publics et services gouvernementaux Canada