Public Works and Government Services Canada | Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

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 NGCC Terry Fox PVN	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7049-200041/B	**Amendment No. - N° modif.** 021
Client Reference No. - N° de référence du client F7049-200041	**Date** 2022-02-24
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** 2022-05-17 Heure Avancée de l'Est HAE	
F.O.B. - F.A.B. **Plant-Usine:** ☐ **Destination:** ☐ **Other-Autre:** ☐	
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**

Canada

Demande de soumissions – Modification nº 021

La présente modification vise les points suivants :

1. **Inclure les questions et les réponses concernant la demande de soumissions.**
2. **Pour mettre à jour l'annexe A – Énoncé des travaux, EG 01 de la Partie A de l'EDT.**
3. **Pour mettre à jour l'annexe A – Énoncé des travaux, article 12.1 de la Partie B de l'EDT.**
4. **Pour mettre à jour l'annexe A – Énoncé des travaux, article 12.14 de la Partie B de l'EDT.**
5. **Pour vous informer d'une prochaine mise à jour de la fiche de tarification.**

---

1. Inclure les questions du fournisseur et les réponses concernant la demande de soumissions.

Un résumé (ajouté à la fin de cette modification) comprend toutes les questions et réponses précédentes. La modification 021 ajoute les questions réf 211 à 217.

2. Pour mettre à jour l'annexe A – Énoncé des travaux, EG 01 de la Partie A de l'EDT.

L'annexe A – Énoncé des travaux (EDT), dans le dossier ANNEXE A - Énoncé des travaux (inclus dans la pièce jointe 'annex_annexe_a_REV1.zip') est révisé.

Dans le sous-dossier 2. PARTIE A de l'EDT et dans le fichier 'Partie A EG Section - Référence et exigences générales REV1'.

Sous la section EG 01 RÉFÉRENCES GÉNÉRALES ET EXIGENCES :

A)

- Supprimer (en entier) :

7.1

- Insérer :

1. Généralités

7.1.

7.1.1.1. Le navire est connu pour contenir des matières dangereuses, aussi bien de la peinture au plomb que de l'amiante ont déjà été détectées par le passé et renseignées dans le rapport de la peinture au plomb et le rapport de l'amiante, tous deux compris en Appendice A de l'EDT et résumées dans le document CCGS Terry Fox Hazardous Material Summary / NGCC Résumé des matières dangereuses (également inclus dans l'annexe A).

7.1.1.2. L'entrepreneur doit reconnaître le contenu de ces rapports et inclure le prix de tous ces efforts de gestion et d'élimination, conformément aux exigences, lorsque les travaux précisés englobent des zones concernées contenant des matières dangereuses connues.

7.1.1.3. L'entrepreneur doit enlever toutes les matières dangereuses qui seront perturbées lors de l'exécution des travaux ; tous les sites de travail doivent être rendus sécuritaires pour les travailleurs. L'évaluation, l'assainissement et l'élimination de toutes les matières dangereuses

doivent être effectués conformément aux règlements fédéraux, provinciaux et municipaux applicables. En cas de conflit entre les règlements applicables, le plus rigoureux doit s'appliquer.

7.1.1.4. L'entrepreneur doit inclure tous les coûts associés au retrait, à la manutention, à l'entreposage, à l'élimination et/ou au travail à proximité de matières dangereuses telles que l'amiante et le plomb, à bord du navire, y compris les coûts découlant de la nécessité de se conformer aux lois et aux règlements applicables en matière de retrait, de manutention, d'élimination ou d'entreposage de matières dangereuses ou de substances toxiques, tel qu'indiqué dans le document CCGS Terry Fox Hazardous Material Summary (NGCC Teryry Fox - Résumé des matières dangereuses) et dans les rapports d'étude des matières dangereuses figurant à l'annexe A - Énoncé des travaux (qui fait partie de l'ensemble des données techniques, DDT). Les coûts d'assainissement doivent être inclus dans les coûts de chaque article de l'EDT.

7.1.1.5. L'entrepreneur doit faire appel aux services d'un fournisseur de services d'évaluation des matières dangereuses accrédité pour effectuer une inspection du navire avant son arrivée aux installations de l'entrepreneur pour :

- Valider les renseignements fournis dans le DDT concernant le plomb et l'amiante dans le résumé des matières dangereuses du NGCC Terry Fox et les rapports du DDT sur les matières dangereuses ; et

- Évaluer toutes les zones de travail qui doivent être perturbées pour exécuter le travail de l'EDT, afin de détecter la présence de toute matière dangereuse.

7.1.1.6. Le Canada mettra le navire à la disposition de l'entrepreneur pendant la période initiale de travail pour qu'il puisse effectuer les travaux de reconnaissance avant l'arrivée du navire au chantier naval. Le Canada fournira à l'entrepreneur un préavis d'au moins 28 jours de la disponibilité du navire. Le coût de l'inspection doit être inclus dans le prix de la soumission.

7.1.1.7. L'entrepreneur doit fournir au RT:

a) Un rapport sur tous les résultats de l'évaluation des risques, mettant également en évidence les concentrations de plomb ou d'amiante qui se sont révélées supérieures aux valeurs indiquées dans les rapports sur les risques du DDT, ou présumées telles (voir le point 7.2.1.2 b)) ;

b) Un plan complet d'assainissement des matières dangereuses pour chaque élément de l'EDT ; et

c) Une certification que toutes les matières dangereuses ont été identifiées pour les travaux connus, en présumant que les zones étaient accessibles pendant l'enquête.

7.1.1.8. Les travaux d'assainissement résultant des divergences mises en évidence au point 7.1.1.7 (a) Matériaux non couverts par les rapports sur les matières dangereuses proposés dans le DDP seront traités selon le processus TPSGC 1379.

7.1.1.9. Le plan d'assainissement doit inclure un calendrier pour l'achèvement des travaux d'assainissement. L'enlèvement et l'assainissement des matières dangereuses doivent être pris en compte dans le calendrier global du projet pour chacun des articles de l'EDT.

7.1.1.10. Le retrait et assainissement des matières dangereuses doivent commencer dans le premier mois suivant l'arrivée du navire dans les installations de l'entrepreneur ; l'impact sur le calendrier global du contrat doit être minimal.

7.1.1.11. La date d'achèvement des travaux doit tenir compte du fait que le retrait, la manutention, l'entreposage, l'élimination et/ou le travail à proximité de matières dangereuses telles que l'amiante, le plomb et d'autres matières dangereuses ou substances toxiques peuvent être affectés par la nécessité de se conformer aux lois ou règlements fédéraux, provinciaux et municipaux applicables et que cela ne sera pas considéré comme un retard excusable tel qu'énoncé dans la clause Retard excusable des Conditions générales, qui fait partie du contrat subséquent.

7.1.1.12. Après l'arrivée du navire à l'installation de l'entrepreneur, l'entrepreneur doit continuer d'évaluer la recherche de matières dangereuses dans des circonstances où l'échantillonnage pour l'évaluation était auparavant inaccessible (par exemple: 1) l'échantillonnage du joint pour la teneur en amiante, après le démontage d'un tuyau à haute température, 2) vérifier la teneur en plomb du revêtement sur une cloison auparavant inaccessible). Les évaluations doivent être effectuées le plus tôt possible, dans un effort proactif, pour identifier les matières dangereuses dans les zones de travail, afin de planifier et de planifier l'assainissement en temps opportun. Les efforts proactifs visent à minimiser les retards et à ne pas interférer avec la date d'achèvement globale du calendrier PVN.

B)

- Supprimer :

7.2.1.2

- Insérer :

7.2.1.2 Les entrepreneurs doivent initialement présumer que:

a) Toutes les peintures existantes dans les zones visées par le sommaire des matières dangereuses du NGCC Terry Fox contiennent du plomb aux niveaux indiqués ; les entrepreneurs doivent inclure le coût de l'élimination de la peinture au plomb et de l'atténuation des risques conformément aux lignes directrices du Conseil canadien de la prévention de la pollution (anciennement Conseil ontarien de la prévention de la pollution) intitulées Lead Guideline for Construction, Renovation, Maintenance or Repair (Ligne directrice sur le plomb pour la construction, la rénovation, l'entretien ou les réparations), octobre 2014, comme exigence minimale.

b) Toute la peinture existante dans les aires de travail qui n'est pas traitée dans le sommaire des matières dangereuses de la NGCC Terry Fox contiendra du plomb à des niveaux compris entre 1 000 et 5 000 ppm ; les entrepreneurs doivent inclure dans leur prix le coût de l'enlèvement de la peinture au plomb et de l'atténuation des risques conformément aux Lignes directrices sur le plomb pour la construction, la rénovation, l'entretien ou la réparation du Conseil canadien de la prévention de la pollution (anciennement le Conseil ontarien de la prévention de la pollution), octobre 2014, comme exigence minimale.

C)

- Supprimer :

7.2.1.10

- Insérer (***les modifications sont indiquées en italique gras***) :

7.2.1.10 L'entrepreneur doit proposer un prix unitaire séparé et inclure les niveaux de concentration pour chaque type de travail (pour les articles b à f) tel que mentionné ci-dessous :

a) ***Le prix unitaire pour l'échantillonnage/les essais de la peinture pour détecter du plomb (200 quantité à facturer initialement)***

b) Enlèvement type 1 de peinture contenant du plomb (prix en $/m^2 à indiquer)

c) Enlèvement type 2a de peinture contenant du plomb (prix en $/m^2 à indiquer)

d) Enlèvement type 2b de peinture contenant du plomb (prix en $/m^2 à indiquer)

e) Enlèvement type 3a de peinture contenant du plomb (prix en $/m^2 à indiquer)

f) Enlèvement type 3b de peinture contenant du plomb (prix en $/m^2 à indiquer)

g) ***Élimination d'une (1) tonne de déchets contenant du plomb à des niveaux non considérés comme des déchets dangereux (indiquer le montant en dollars par tonne métrique)***

h) ***Élimination d'une (1) tonne de déchets contenant du plomb à des niveaux considérés comme des déchets dangereux (indiquer le montant en dollars par tonne métrique***).

D)

- Insérer :

7.3.1.6 En ce qui concerne le document « Asbestos Reassessment Terry Fox CCGS Mar 11, 2021 » (Réévaluation de l'amiante NGCC Terry Fox, mars 2021), section 3, page 90/102, l'entrepreneur doit présumer ce qui suit :

i. Tous les mastics isolants noirs coupe-feu rencontrés dans les installations de câbles électriques contiennent de l'amiante aux niveaux indiqués dans le rapport de réévaluation de l'amiante.

ii. Tous les coupe-feu gris des pénétrations de câbles électriques contiennent de l'amiante aux niveaux indiqués dans le rapport de réévaluation de l'amiante.

iii. Tout le scellant rouge pour joints de conduits contient de l'amiante aux niveaux indiqués dans le rapport de réévaluation de l'amiante.

iv. Tout le calfeutrage noir des fenêtres contient de l'amiante aux niveaux indiqués dans le rapport de réévaluation de l'amiante.

E)

- Insérer :

7.6 Déclaration

7.6.1.1 L'entrepreneur doit documenter toutes les activités liées aux matières dangereuses et présenter un rapport complet détaillant toutes les activités liées aux matières dangereuses pendant la durée du projet.

7.6.1.2 Ce rapport doit comprendre :

i. L'enquête sur les matières dangereuses effectuée par le contractant avant l'arrivée, y compris un inventaire de tous les échantillons de matières prélevés, leur emplacement et les résultats des tests.

ii. Un rapport sur tous les tests supplémentaires de matières dangereuses effectués après l'arrivée du navire dans les installations du contractant, y compris un inventaire de tous les échantillons de matières prélevés, leurs emplacements et les résultats des tests.

iii. Les détails de tous les efforts d'assainissement entrepris, y compris les emplacements et la portée des enlèvements de matériaux à chaque endroit.

iv. Les certificats d'élimination de toutes les matières dangereuses rencontrées.

v. La preuve de l'accréditation de tous les sous-traitants impliqués dans la collecte et le rapport des échantillons de matières dangereuses ainsi que la preuve de l'accréditation de tous les laboratoires impliqués dans l'analyse des échantillons pour le contenu des matières dangereuses, le cas échéant.

vi. La preuve de l'accréditation de tous les sous-traitants pour la remise en état des matières dangereuses, le cas échéant.

3. Pour mettre à jour l'annexe A – Énoncé des travaux, article 12.1 de la Partie B de l'EDT.

À la suite de la réponse à la question ref 215,
L'annexe A – Énoncé des travaux (EDT), dans le dossier ANNEXE A - Énoncé des travaux (inclus dans la pièce jointe 'annex_annexe_a_REV1.zip') est révisé.

Dans le sous-dossier 3. PARTIE B de l'EDT et dans le fichier 'Partie B Section 12 Propulsion et manœuvres REV1'.

Sous la section 12.1 REMPLACEMENT DE L'APPAREIL DE PROPULSION :

- Supprimer :
  3.4.3.12

- Insérer :

3.4.3.12 L'entrepreneur doit inclure une option, si elle est disponible, pour fournir aux moteurs principaux, des indicateurs, jauges locales montées sur le moteur ayant des affichages pour les paramètres opérationnels suivants :

a) La pression et la température de l'huile de graissage avant et après le refroidisseur
b) La pression du mazout après la pompe de surpression
c) La pression et la température de l'eau des chemises (water jacket) haute et basse température dans et hors du moteur
d) La pression de l'air lors du démarrage
e) Le contrôle de la pression de l'air
f) La température des gaz d'échappement de chaque cylindre
g) La température des gaz d'échappement avant et après le turbocompresseur;
h) La pression et la température de l'air de suralimentation avant et après le refroidisseur d'air de suralimentation.

Si l'option des jauges mécaniques locales n'est pas disponible, les paramètres a) à h) ci-dessus doivent être inclus avec l'ensemble de surveillance électronique du moteur, et une redondance supplémentaire dans l'ensemble de surveillance électronique du moteur doit être fournis pour les paramètres suivants :

a) La pression et la température de l'huile de graissage aux roulements principaux (main lube oil bearings)
b) Pression de l'eau de refroidissement
c) Pression de l'eau de refroidissement au moteur
d) Température de l'eau de refroidissement au moteur
e) Pression d'air de charge
f) Pression du mazout
g) Température des gaz d'échappement avant et après le turbocompresseur

4. Pour mettre à jour l'annexe A – Énoncé des travaux, article 12.14 de la Partie B de l'EDT.

À la suite de la réponse à la question ref 216,
L'annexe A – Énoncé des travaux (EDT), dans le dossier ANNEXE A - Énoncé des travaux (inclus dans la pièce jointe 'annex_annexe_a_REV1.zip') est révisé.

Dans le sous-dossier 3. PARTIE B de l'EDT et dans le fichier 'Partie B Section 12 Propulsion et manœuvres REV1'.

Sous la section 12.14 SYSTÈME D'HÉLICE À PAS VARIABLE :

- Supprimer :
  1.1.1.2

- Insérer :

1.1.1.2 La portée générale doit comprendre les éléments suivants:

a) Inspecter, entretenir et effectuer l'essai au banc de six pompes hydrauliques
b) Effectuer la révision de six moteurs de pompes hydrauliques
c) Vidanger, nettoyer et inspecter tous les réservoirs d'huile et les collecteurs de tête associés.
d) Remplacer tous les tuyaux flexibles

e) Rincer et nettoyer les systèmes hydrauliques
f) Nettoyer et/ou remplacer tous les filtres à huile/crépines
g) Inspecter, ajuster et calibrer tous les raccords de commande mécaniques
h) Remplir et remettre en service avec une nouvelle huile (voir 3.2.1.2).

5. Pour vous informer d'une prochaine mise à jour de la fiche de tarification.

Une mise à jour de la fiche de tarification (ANNEXE H – Appendice 1 - FICHE DE TARIFICATION), qui traite des options et des allocations (des modifications précédents et de la modification actuel), par exemple, devrait être publiée à la fin du mois de mars.

NGCC Terry Fox PNV - F7049-200041/B, Resume des Questions et reponses		
Ref	**Question**	**Réponse**
Notez que les modifications 001 à 010 ont été publiés séparément et copiés ici, pour des raisons de commodité. En cas de divergence de langage entre les questions et les réponses, le langage de l'amendement original aura la priorité.		
MODIFICATION 001 - Ref 1 to 3		
1	Ai-je raison d'interpréter que si nous (par exemple, l'Entreprise ABC - Amérique du Nord) devions vous envoyer un accord de non-divulgation signé par le représentant autorisé d'une autre entité juridique de la nôtre (par exemple, l'Entreprise ABC - Europe où notre équipe d'ingénierie internationale travail), que nous (Entreprise ABC - Amérique du Nord) serions en mesure de partager les informations confidentielles (contenues du dossier de données techniques, DDT) avec l'ensemble de l'équipe (de l'Entreprise ABC - Europe) de cette entité juridique ? Ou avez-vous besoin d'un accord de non-divulgation pour chacun de ces ingénieurs (ou employés)?	Correct. Pour partager les informations avec d'autres collègues d'une entité différente (lorsque l'Entreprise ABC - Amérique du Nord doit partager des informations avec l'Entreprise ABC – Europe, pour acquérir leur expertise en ingénierie, par exemple), alors l'Entreprise ABC - Amérique du Nord et l'Entreprise ABC - Europe, les deux soumettent des accords de non-divulgation, signés par chaque représentant autorisé, qui distribuera les informations (sur la base du besoin de savoir) à leurs employés au sein de leur entité; chaque employé n'est pas tenu de signer un accord de non-divulgation.
2	Est-ce que le Canada à des directives particulières pour les transferts d'informations (du DDT) vers nos fournisseurs & sous-traitant? Sont-ils considérés comme des employés selon les termes utilisés dans l'annexe S (accord de non-divulgation)?	Toute personne à qui les dessins (contenues du DDT) sont divulgués doit signer un accord de non-divulgation (i.e. c'est-à-dire que le représentant autorisé de l'entité doit signer au nom de cette entité). Faites signer l'accord de non-divulgation à vos sous-traitants et fournisseurs et soit : a) me le transmettre (l'accord de non-divulgation signer) en leur nom, et alors, vous pouvez leur envoyer le dessin/document du DDT applicable ; ou b) transmettre l'accord de non-divulgation signer et me demander que je leur envoie les liens (et les mises à jour), puis vous leur dites quel dessin/document du DDT à utiliser, exactement ; ou c) le fournisseur/sous-traitant peut m'envoyer l'accord de non-divulgation directement, alors je lui enverrai le lien (et les mises à jour), et vous pourrez leur dire quel dessin/document du DDT à utiliser (certains fournisseurs m'ont déjà envoyé l'accord de non-divulgation).

3	Quand la fiche de renseignements concernant l'établissement des prix (pricing data sheet) de ce projet sera-t-elle publiée sur Achatsetventes.gc.ca?	La fiche de renseignements concernant l'établissement des prix (pricing data sheet) devrait être publier environs une semaine avant le premier jour de visite du site du 30 novembre.
MODIFICATION 002 - Questions 1 to 2 (ref 4-5)		
4	Est-ce que ça sera 4 jours complets de visite du navire? Ou est-ce que chacun des groupes (comme un soumissionnaire de chantier naval, un fournisseur ou un concepteur technique, par exemple) aurons seulement une période prédéterminée pour effectuer la visite?	Compte tenu de la situation avec la pandémie, le Canada attribuer des plages horaires pour visiter le navire. Le Canada a donc besoin de connaître le nombre total de groupes présents afin de maximiser la durée de la plage horaire sur le navire pour chaque groupe. Modification No. 001 demandait vos réponses au plus tard le 17 novembre 2021 à 18h. NGCC Terry Fox PVN (F7049-200041/B) - Achatsetventes.gc.ca Si vous n'avez pas encore répondu et que vous souhaitez participer à la conférence des soumissionnaires ou à la visite des lieux – navire (ou les deux), veuillez répondre afin que le Canada puisse déterminer et partager les plages horaires attribuées et les durées des plages horaires avec chaque groupe (le 18 novembre), afin que ils peuvent procéder à des arrangements.
5	Je discutais d'une visite potentielle du site avec notre équipe ce matin et, fondamentalement, la nécessité d'y assister est quelque peu influencée par la qualité des scans 3D du navire, etc. Quand le gouvernement a-t-il l'intention de divulguer cette information? Si ce n'est pas avant la visite sur place, y aura-t-il une autre occasion de visiter une fois que cette information sera disponible?	Des scans 3D ont été mis à disposition, conformément aux instructions de la section 1.1.1.7 de la partie A GR01 de l'EDT (également indiquées à l'Appendice A de l'EDT, sous « Autres ressources »). D'autres scans 3D virtuels seront probablement disponibles d'ici le novembre 22 (fin de la journée). Une autre observation de navire n'est pas prévue. Des efforts seront déployés pour accommoder les confirmations tardives, mais il se peut que ces créneaux ne soient pas garantis qu'ils soient aussi longs que les créneaux prédéterminés.
MODIFICATION 003 - Questions 1 to 2 (ref 6-7)		
6	Des vidéos et des photographies peuvent-elles être prises pendant de la visite des lieux - navire?	Les videos et les photographies sont autorisées pour clarifier l'interprétation de l'EDT.

7	Quand la fiche de renseignements concernant l'établissement des prix (pricing data sheet) de ce projet sera-t-elle publiée sur Achatsetventes.gc.ca?	La fiche de renseignements concernant l'établissement des prix (pricing data sheet) devrait être publier environs une semaine avant la Conférence des soumissionnaires du 6 décembre.
MODIFICATION 005 - Questions 1 to 3 (ref 8-10)		
8	Auriez-vous l'obligeance d'expliquer comment ce projet a pu être exempté des exigences en matière de RIT?	Il faut tenir compte de certains facteurs en vue de déterminer si la Politique des RIT est applicable, notamment la valeur en dollars du projet avant taxes, la portée et la durée du projet, et la portion des travaux qui sera exécutée au Canada. Au terme d'une évaluation, il a été déterminé que la Politique des RIT ne s'appliquerait pas au besoin concernant le Terry Fox.
9	La présente invitation fait-elle partie de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN)?	Oui, le besoin concernant la prolongation de la vie du navire (PVN) Terry Fox s'inscrit dans la SNCN.

10	Dans le cadre de la SNCN, le Canada a employé une stratégie de passation de marché fructueuse consistant à attribuer un contrat auxiliaire financé au chantier naval pour l'exécution des travaux de conception détaillée, suivi d'un contrat de définition financé pour l'achèvement des travaux techniques détaillés et la production d'un prix indicatif à partir duquel le Canada peut obtenir une certitude quant au financement ou au budget. Toutefois, dans la présente invitation, SPAC s'attend à ce que le soumissionnaire soit en mesure de terminer les travaux de conception détaillée de la PVN durant la phase de la soumission, avec un degré de certitude suffisant, pour offrir un prix ferme. C'est impossible d'y arriver avec un quelconque degré de précision acceptable. Il est également inéquitable de demander aux soumissionnaires d'entreprendre ce niveau de travail à la phase de la soumission. Les soumissionnaires savent que leurs efforts mèneront à des prix largement inexacts et à une soumission non retenue pour la PVN, même pour le soumissionnaire ayant présenté la soumission recevable la plus basse. Cette stratégie d'approvisionnement est extrêmement risquée pour les deux parties et ira à l'encontre des stratégies de passation de marché très fructueuses employées actuellement dans le cadre de la SNCN. Le Canada peut-il reconsidérer cette stratégie d'approvisionnement pour permettre une approche équilibrée du risque qui mènera à un résultat positif tant pour le soumissionnaire que pour le Canada?	Le Canada reconnaît que des contrats auxiliaires ont été utilisés dans certaines circonstances, mais ils ne sont pas envisagés pour les processus d'approvisionnement concurrentiels menés dans le cadre de la SNCN. Les réponses de l'industrie à la demande de renseignements publiée en octobre 2020 ont confirmé la méthode d'approvisionnement, à savoir regrouper l'acquisition des articles à long délai de livraison avec les travaux de PVN exécutés au chantier maritime. Le Canada va de l'avant avec cette stratégie d'approvisionnement. Le Canada est au courant du niveau d'effort requis pour préparer les dossiers de soumission. La PVN Terry Fox constitue un lot de travaux particulier qui exige un niveau d'effort différent par comparaison avec de précédents besoins en radoub ou en PVN. Les soumissionnaires sont invités, au besoin, à travailler avec les principaux fournisseurs et cabinets d'ingénieurs ou d'experts-conseils pour élaborer leur soumission. Le Canada a inclus une période de travaux initiale de 8 mois après l'attribution du contrat pour l'exécution des travaux de conception détaillée et l'acquisition des articles à long délai de livraison.

MODIFICATION 006 - Questions 1 to 3 (ref 11-13)		
11	Article 12.1 de l'EDT, section 3.4.2.2. Les moteurs principaux doivent être des moteurs diesel à quatre temps à vitesse moyenne, la vitesse moyenne étant définie, aux fins du présent article de l'EDT, comme étant comprise entre 600 et 750 RPM. Article 12.1 de l'EDT, section 3.4.2.20. Les moteurs principaux doivent être capables de prendre en charge le mode de commande de l'appareil de propulsion Combinator Mode (mode combinatoire), dans lequel la vitesse du moteur et de l'hélice est variable et adaptée au pas de l'hélice afin d'offrir une efficacité maximale de fonctionnement de la MP. Étant donné que l'industrie maritime reconnaît que les moteurs à vitesse moyenne ont normalement une vitesse nominale allant jusqu'à 900 RPM, les moteurs "à vitesse moyenne" qui répondent à toutes les autres exigences seraient-ils acceptables s'ils ont une vitesse nominale de 900 RPM? Qu'en est-il des moteurs à quatre temps, sont-ils obligatoires ou un moteur à deux temps serait-il également une possibilité ? Nous disposons des deux produits et aimerions être en mesure de fournir le devis le plus approprié, qui pourrait être un moteur à deux temps et son prix de maintenance très attractif sur toute la durée de vie.	L'objectif est que les moteurs à quatre temps fournis fournissent la Puissance maximale continue (MCR) spécifiée à une vitesse comprise entre 600 et 750 RPM. Selon l'article 12.1 de l'EDT, section 3.4.2.2, 'Les moteurs principaux doivent être des moteurs diesel à quatre temps à vitesse moyenne, la vitesse moyenne étant définie, aux fins du présent article de l'EDT, comme étant comprise entre 600 et 750 RPM.'
12	Dans les modifications futurs, est-il possible de combiner les questions et les réponses afin que la dernier modification inclue toutes les modifications pour le projet?	Cela se fait généralement vers la fin de la période de soumission (environ 2 semaines avant la fin de la période de demande de soumissions). Le Canada a reconsidéré et utilise ce journal (23 décembre 2021, mod 011).

13	Nous notons que de nombreux changements importants (conformément à la modification 005) ont été apportés à l'Annexe A - Énoncé des travaux (EDT). Un EDT révisé sera-t-il publié dans un proche avenir pour intégrer ces changements?	Oui. Nous allons publier un REV 1 à l'EDT, après l'achèvement de la Conférence des soumissionnaires et de son procès-verbal.
MODIFICATION 007 - Questions 1 to 21 (ref 14-34), compte rendu de la conférence des soumissionnaires		
14	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 pé-riode de travail initiale)?	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.
15	Combien de jours faudra-t-il au Canada pour analyser l'appel d'offres (évaluer les soumissions)?	La période d'évaluation des soumissions est estimée à un à deux mois.

16	(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 co-tation d'éléments. Cette méthode présente des risques tant pour le Canada que pour le soumis-sionnaire, car le prix le plus bas du soumissionnaire le moins compétent n'est pas un gage de ré-ussite 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 cri-tères 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 pon-dération 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 soumis-sionnaire recommande une méthode de sélection fondée sur le meilleur rapport qualité-prix qui éva-lue le prix et la valeur technique avec un rapport de 40/60.	La méthode de sélection et la méthode des critères d'évaluation ne seront pas modifiées. Les cri-tères 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.
17	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?	La période de travail totale minimale est de 26 mois. La période de travail sur le navire est fixée à 18 mois (du 1er 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.

18	Processus d'évaluation. Le Canada peut-il définir ce que sont tous les « critères obligatoires ad-missibles »? 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 propositions 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? Com-ment le Canada évaluera-t-il les plus de 11 000 obligations?	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.
19	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 tech-nique? 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. Effectuerez-vous une analyse des exigences techniques pondérées par rapport à ceux-ci pour l'évaluation des coûts?	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.
20	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?	Ces données sont exactes. Un calcul de coûts a été effectué et, à partir des résultats, il a été dé-cidé 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.
21	Il est indiqué que l'équipement est garanti un an à compter de l'acceptation. Par acceptation, en-tend-on l'acceptation de l'essai de réception en usine ou l'acception de l'essai de réception en mer par la Garde côtière canadienne (GCC)?	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.

22	Un soumissionnaire peut-il accumuler des crédits ou transférer des crédits liés à la facturation in-terprogrammes 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 Lau-rent ne dispose pas de RIT, mais des travaux qui sont en cours de réalisation par le Canada peu-vent être crédités au budget RIT global de Davie), ce crédit peut être attribué à d'autres pro-grammes qui ont besoin de RIT (comme le programme de construction de traversiers). Cette pro-cédure 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 au-tochtone), celle-ci peut-elle être créditée et utilisée pour le programme Terry Fox ou les RIT doi-vent-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?	La réponse à cette question sera développée dans un amendement/modification ultérieur.
23	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?	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.

24	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 ré-pond 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.	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 renseigne-ments concernant l'équipement proposé. Ce dernier doit satisfaire à tous les critères obligatoires précisés pour chaque élément de l'EDT de l'équipement.
25	(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 « satis-faction » 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 compor-tent des critères d'acceptation définis de façon appropriée.	L'entrepreneur doit démontrer au responsable technique que les travaux livrés répondent aux cri-tères décrits dans l'énoncé des travaux ou précisés dans tout règlement applicable. SPAC gérera et traitera tous les problèmes ou litiges qui pourraient survenir. Un représentant tech-nique de SPAC sera également présent sur place pendant la période de travail sur le navire.
26	(Soumis en dehors de la conférence) Si le service d'inspection assure également le service tech-nique, comment SPAC s'assurera-t-il que l'inspection des travaux sera menée de manière objec-tive? L'autorité technique a un intérêt direct à interpréter la spécification en sa faveur. Afin de ga-rantir 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.	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 gérera et traitera tous les problèmes ou litiges qui pourraient survenir. Un représentant tech-nique de SPAC sera également présent sur place pendant la période de travail sur le navire.

27	(Soumis en dehors de la conférence) Dans le document EG 01, la section 5 répertorie de nom-breuses 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.	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 règle-ments (sections EG 01, 5.2 à 5.5) doivent également être considérés comme obligatoires (réfé-rences EG 01, 5.6.1.1). Les exigences des règles ABS et de toute norme à laquelle l'EDT fait réfé-rence doivent également être respectées, le cas échéant. Les normes, règles, codes ou lignes di-rectrices mentionnés dans un article particulier de l'EDT (de la Partie B) sont également appli-cables. 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, permet-tront de livrer un navire conforme à toutes les normes applicables.
28	La Garde côtière canadienne connaît-elle réellement cinq ensembles de machines diesel à hélice à pas variable pour brise-glace de la même taille que celui NGCC Terry Fox? Je pense que ce sera une exigence difficile à satisfaire.	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 déglaçage sur des na-vires 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-glace équipés d'une MP à hélice à pas variable avec moteur diesel. 3.3.1.14. Sinon, au lieu des références d'applications de déglaçage, 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 déglaçage, 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 di-rection 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.
29	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 distri-bution 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.?	Veuillez fournir une demande détaillant les informations spécifiques dont vous avez besoin.

30	Dans la section 17.1 pour la grue de pont de 40 tonnes, il est fait référence à une société de classi-fication 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 pré-voit : « L'entrepreneur doit identifier, coordonner et respecter les exigences spécifiques confor-mément 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, con-formément aux règlements et aux normes applicables qui y sont mentionnés, en plus de l'appro-bation 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.	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 ap-pareils de levage (2020) », le cas échéant.
31	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 précé-demment (et avec succès) intégré sur un autre navire, par exemple?	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.

32	Au moment opportun, le Canada pourrait-il confirmer quel est l'état d'avancement de tous les tra-vaux 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 re-quis pour des éléments comme l'équipement de pont, l'équipement auxiliaire, etc.?	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 Réu-nion 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.
33	Pour la garantie, quand on parle d'essais en mer, est-ce après ceux effectués dans la glace?	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 oc-tobre).
34	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 consi-dération pour les dates de clôture.	La Garde côtière canadienne effectue une vérification du contenu du dossier de données tech-niques (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.
MODIFICATION 009 - Questions 1 to 10 (ref 35-44)		
35	1. En ce qui concerne la date de clôture des soumissions, cinq mois sont irréalistes compte tenu de la quantité d'ingénierie requise à l'avance. Est-ce que SPAC serait disposée à prolonger la période de soumission pour la clôturer au mois de septembre? 2. Lors de la réunion des soumissionnaires, il a été demandé s'il était possible d'obtenir une prolongation pour la soumission des offres. Une prolongation d'un mois pour la soumission des offres pourrait-elle être accordée?	Le Canada prolongera la date de clôture des soumissions d'un mois (le 16 mai 2022). Les soumissionnaires sont encouragés, au besoin, à travailler avec les principaux fournisseurs et cabinets d'ingénieurs ou d'experts-conseils pour élaborer leur soumission. Le Canada a inclus une période de travaux initiale de 8 mois après l'attribution du contrat pour l'exécution des travaux de conception détaillée et l'acquisition des articles à long délai de livraison.
36	Pourquoi utilise-t-on un processus de conformité des soumissions par étapes (PCSE) pour ce projet au lieu d'utiliser un processus de pré-qualification?	Notre politique est d'appliquer le PCSE pour ce type d'approvisionnement. Il a été déterminé que le processus de préqualification n'était pas justifié et qu'il était plus avantageux de maintenir le processus compétitif ouvert.
37	Le temps de visite des lieux était insuffisant pour une exigence aussi complexe que celle-ci. De plus, de nombreuses zones clés ne permettaient pas l'accès, c'est-à-dire les tableaux électriques et les consoles. Le Canada permettra-t-il d'autres moyens d'accès aux navires?	Le Canada organise une deuxième visite des lieux du 18 au 21 janvier, 2022, à Botwood, à Terre-Neuve-et-Labrador (voir la modification 8, point 1).

38	En ce qui concerne la section 2.7.1. La période de travail initiale de la demande de proposition (DDP), huit mois est insuffisante pour cette portée de travail. Le Canada envisagera-t-il 14 mois pour cette phase de définition?	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 9 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. La livraison finale des dessins de travail, par exemple, peut avoir lieu après le REC et selon le calendrier réel de la période de travail du navire. Pour le moment, nous ne prolongerons pas la durée de la période de travail initiale.
39	Toujours en ce qui concerne la section 2.7.1. Période de travail initiale, la DDP indique que le Canada se procure le Système de Propulsion. Le Canada peut-il préciser qui achète le Système de Propulsion, le chantier naval ou le Canada? S'agira-t-il de matériel fourni par le gouvernement?	Le système de propulsion, selon l'énoncé de travaux, est fourni par l'entrepreneur et ne sera pas fourni par le Canada. Dans la demande de propositions, supprimer (en entier) : 2.7.1 Insérer (***la phrase en gras et en italique a été modifiée)*** : La Période de Travail Initial du contrat commencera à l'attribution du contrat et aura une durée d'au moins huit (8) mois. Cette période prendra fin au début de la Période de Travail du Navire, définie dans la section suivante. ***Au cours de cette période, l'Entrepeneur acquerra un Système de Propulsion ainsi que tous les composants à long délai (tel qu'identifiés dans l'annexe A – énoncé des travaux). Ces derniers seront installés à bord du NGCC Terry Fox pendant la période de travail du navire.*** Les activités de préparations supplémentaires menées au cours de la Période de Travail Initial doivent inclure tous les travaux d'ingénierie nécessaires pour assurer la bonne intégration du nouvel Equipment sur le navire, ainsi que tout travail de préparation requis pour un autre programme de prolongation de la durée de vie de navire ou de la maintenance de radoub décrits dans l'annexe A – énoncé des travaux. Les réunions d'examen de la conception doivent avoir lieu pendant cette Période de Travail Initial.
40	En ce qui concerne la section 4.1.1.2 (i) Phase I : Soumission financière, puisque la « satisfaction du Canada » est subjective et indéfinie, le Canada publiera-t-il son plan d'évaluation? Le Canada emploiera-t-il un surveillant de l'équité (Fairness Monitor)?	Le plan d'évaluation est déjà publié conformément à la section 4 de la DDP. On a accédé à la nécessité d'un suivi de l'équité et il a été déterminé qu'il n'était pas nécessaire.

41	En ce qui concerne l'alinéa c) de l'article 4.1.2 des procédures d'évaluation des produits équivalents proposés, « si cela est demandé au cours de l'évaluation, le soumissionnaire doit soumettre un échantillon de tout produit équivalent proposé à l'autorité contractante pour analyse ». Ce test, sera t'ils effectués par une 3e partie indépendante ou le Canada déterminera-t-il l'équivalence? Le Canada paiera-t-il pour ce test?	Le Canada prendra des dispositions pour que les tests soient effectués à l'interne ou par un tiers, selon les besoins, et le Canada paiera pour ces tests.
42	En ce qui concerne la section 4.1.6 Évaluation financière, les révisions apportées au protocole gouvernemental Covid, après la clôture des soumissions, seront-elles payées par le Canada selon le processus normal 1379?	Tout problème imprévu résultant de modifications requises par le protocole COVID-19 (exigées par les règlements révisés fédéraux/provinciaux et/ou municipaux) après la clôture de la soumission sera payé par le Canada par l'entremise du TPSGC 1379, à condition que l'entrepreneur fournisse une justification acceptable, qui peut faire l'objet d'une vérification.
43	L'exigence technique obligatoire M5-B est une barre basse et n'est pas représentative de la complexité d'une exigence au niveau d'un grand projet. Un amarrage de 5 millions de dollars pour un navire de la taille du NGCC Terry Fox n'est pas beaucoup. Le Canada envisagera-t-il de changer ce seuil d'expérience à un niveau de complexité plus approprié, disons 50 millions de dollars?	L'exigence ne sera pas modifiée.

44	En ce qui concerne la section 4.1.3 Évaluation technique de la DDP Qui effectuera l'évaluation technique? Comment l'évaluation sera-t-elle menée?	Le service client (GCC) est responsable de l'évaluation technique des soumissions. Pour les exigences techniques obligatoires énumérées à l'annexe P, chaque exigence (M#) comprend deux parties: 1) La première partie énonce l'exigence; et 2) La deuxième partie identifie ce qui doit être soumis afin de démontrer la conformité. Le processus de conformité des soumissions par étapes (PCSE) offre des possibilités où le Canada peut demander des éclaircissements ou demander des renseignements supplémentaires aux soumissionnaires. Pour plus de détails concernant la PCSE, voir l'article 4.1.1 de la DDP. Les critères obligatoires sont évalués sur la base d'une simple réussite ou échec. Les soumissions qui ne répondent à aucun des critères obligatoires seront considérées comme non conformes. Pour plus de détails, reportez-vous aux sections 5.40 et 5.40.1 du manuel d'approvisionnement, ainsi qu'à la section 4.1.1.3 de la DDP.
MODIFICATION 010 - Questions 1 to 14 (ref 45-58)		
45	Partie B de l"EDT, article 12.1 – items 3.4.2.5 & 3.4.2.6: La taille du moteur principal n'est pas claire et, par exigence, ne peut être déterminée avant l'attribution du contrat. Le Canada peut-il indiquer la taille souhaitée du moteur en kW? **Question de fond 1 :** Au point 3.4.2.5b, il est mentionné que 50 % de la charge électrique totale du vaisseau doit être fournie par les moteurs principaux via les générateurs d'arbre. La charge électrique totale est déterminée par l'analyse de la charge définie dans la section 14.1. L'énoncé des travaux (SOW) 14.1 exige une étude technique d'analyse de la charge, dans le cadre de laquelle la GCC doit être consultée au sujet des profils d'utilisation, conformément au paragraphe 3.2.1.2e. Cette consultation doit avoir lieu après l'attribution du contrat, il serait donc impossible de créer l'analyse de charge avec précision avant l'attribution du contrat.	La GCC fournira des informations supplémentaires en janvier 2022.
46	Partie B de l"EDT, article 12.1 – item 3.4.2.10, afin de déterminer si cette exigence peut être satisfaite, la taille du moteur cible doit être connue, le Canada peut-il préciser la taille du moteur?	La GCC fournira des informations supplémentaires en janvier 2022.

47	Partie B de l”EDT, article 12.1 – item 3.4.2.15 Qu'est-ce qui est considéré comme un fonctionnement à faible charge, et qu'est-ce qui est considéré comme des périodes de temps prolongées?	La marche au ralenti (sans charge) peut durer jusqu'à 8 heures.
48	Partie B de l”EDT, article 12.1 – item 3.4.3.2, que signifie l'intégration des commandes de la ME avec les commandes de la boîte de vitesses et de l'embrayage	Les systèmes de commande du moteur ne doivent pas fonctionner indépendamment des commandes de l'embrayage et de la boîte de vitesses. Les fonctions de commande du moteur doivent être coordonnées avec les commandes de l'embrayage et de la boîte de vitesses, soit directement, soit par le biais de la commande globale de propulsion et/ou de la commande de gestion de la puissance.
49	Partie B de l”EDT, article 12.1 – item 3.4.3.6, pourquoi est-il spécifié que le régulateur électronique est un Woodward 733, quelle caractéristique unique rend ce système le plus approprié? Pour de nombreux moteurs diesel, le contrôle de la vitesse et la répartition de la charge sont gérés par le système local de contrôle du moteur. Le Canada peut-il autoriser le système de commande du moteur du fabricant à gérer le contrôle de la vitesse du moteur et la répartition de la charge comme un équivalent?	Si le dispositif de commande du moteur proposé par le motoriste comprend un matériel de commande électronique autonome de gestion de la vitesse et de la charge, ce matériel doit être une commande électronique Woodward 733. Si le dispositif de commande proposé par le constructeur du moteur comprend la commande du régime moteur et de la gestion de la charge en tant que fonctions intégrées dans le matériel/logiciel de commande du constructeur du moteur, ainsi que la gestion autonome du régime/de la charge, le matériel de commande n'est pas requis ; cette solution est acceptable. L'une ou l'autre disposition doit être compatible avec les actionneurs Woodward PGG-EG montés sur le moteur, spécifiés dans la section 3.4.3.7.
50	Partie B de l”EDT, article 12.1 – item 3.4.3.12, les jauges ne sont généralement plus utilisées dans une installation moderne. Les systèmes de contrôle du moteur ont les valeurs de processus disponibles sur une unité d'affichage local numérique. Les paramètres opérationnels peuvent-ils être fournis numériquement sans avoir besoin de jauges ?	Non, les jauges doivent être fournies conformément à l'énoncé de travail.

51	Partie B de l"EDT, article 12.1 – item 3.4.5.18, cette exigence mentionne un PTI, mais la nécessité d'un PTI n'est pas mentionnée dans le SOW 13. Un PTI est-il une exigence?	Dans le sous-dossier 3, SOW PART B, et dans le fichier "Part B Section 12 - Propulsion & Maneuvering Systems", à la section 12.1 Remplacement des machines de propulsion : Supprimer (dans son intégralité) : 3.4.5.18 Insérer : 3.4.5.18. L'agencement actuel du GB comprend une seule sortie auxiliaire de prise de force (PTO) conçue pour entraîner un alternateur de 1000 KW. Les nouveaux GB doivent être équipés à la place d'un entraînement auxiliaire capable d'une prise de force convenant à une application avec une machine électrique (alternateur) de capacité déterminée dans l'article 13.1 de l'ET, Alternateurs d'arbre et stabilisation de l'alimentation. Le fabricant d'engrenages doit fournir les composants de la prise de force jusqu'à et y compris la bride d'accouplement sur l'arbre de la prise de force pour l'accouplement du nouvel alternateur d'arbre.
52	Partie B de l"EDT, article 13.1 - Item 1.1.1.2f & 3.3.1.1, le dimensionnement du système de pontage électrique doit être basé sur les résultats de l'analyse de la charge définie dans la spécification 14.1. Le calcul de cette analyse de charge nécessite une consultation de la GCC concernant les profils d'utilisation. Il est donc impossible de déterminer la taille du système avant la signature du contrat. Le Canada peut-il fournir la puissance nominale nécessaire du système?	La GCC fournira des informations supplémentaires en janvier 2022.
53	Partie B de l"EDT, article 13.1 - Item 3.3.3.7, les convertisseurs modernes sont aujourd'hui de conception sans fusible, le Canada autorisera-t-il les convertisseurs sans fusible?	Oui, une conception sans fusible est acceptable, à condition que les exigences de performance et de la société de classification soient respectées.

54	Partie B de l”EDT, article 13.1 - Item 3.3.3.12, le Canada permettra-t-il une alimentation de 460 V 3AC pour les convertisseurs, à condition que la même redondance soit réalisée ?	L'utilisation d'un onduleur de tableau de distribution est préférable ; le système d'onduleur est redondant et dispose d'une plus grande banque de batteries. La distance ne devrait pas entraîner de chute de tension significative. Il y a des règles à respecter, et généralement les systèmes UPS 24VDC ont une tension de sortie réelle de 27,2V. Une combinaison de deux sources 24VCC : -la première provenant de l'alimentation interne 24V proposée (alimentation 460V), et -la seconde provenant de l'onduleur du tableau de distribution, est acceptable. Note : La solution proposée avec un onduleur interne contient des batteries supplémentaires dans chaque unité ; des batteries de petite taille qui doivent être entretenues, cataloguées et remplacées périodiquement.
55	Partie B de l”EDT, article 13.1 - Item 3.3.7.1, le Canada peut-il fournir les données techniques des moteurs des systèmes de barbotage et du propulseur arrière ? Ces moteurs sont-ils adaptés au fonctionnement du convertisseur ? Quel est l'objectif des VF (variateurs de fréquence), juste pour le démarrage ou également pour le fonctionnement ?	Dans le sous-dossier 3, SOW PART B, et dans le fichier "Part B Section 13 - Electrical Power Generation", à la section 13.1 Remplacement de l'ALTERNATEUR DE L'ARBRE ET STABILISATION DE LA FRÉQUENCE : Supprimer (dans son intégralité) : 3.3.7.1 Insérer : 3.3.7.1 (NON UTILISÉ)
56	Partie B de l”EDT, article 13.1 - Item 3.3.3.5, est-il permis de fournir une tension différente pour le convertisseur PTO et le générateur que celle indiquée sur la ligne unique ?	Une tension plus élevée est acceptable, jusqu'à un maximum de 690 volts.
57	Partie A de l”EDT, EG 01 - Item 5.11.1.1, dans ce tableau, il est fait référence au code électrique CSA. Pour les équipements de qualité marine, les règles CSA ne sont normalement pas applicables, et il est beaucoup plus difficile de trouver et de limiter les options. Si l'équipement fourni répond à la classe ABS et aux règles TC, peut-il être considéré comme conforme ?	Comme indiqué au point 5.11.1.1. Les règles de l'ABS pour la construction et la classification des vaisseaux marins (Marine Vessel Rules), mises à jour le 1er janvier 2020, s'appliquent ainsi que les normes auxquelles les règles de l'ABS font référence. Les exigences de la CSA incluses ci-dessous doivent s'appliquer lorsqu'elles sont définies par l'ABS comme une exigence à appliquer.

58	Définition un fournisseur et intégrateur unique de systèmes (FIUS). - La Journée de mobilisation de l'industrie a décrit le FIUS comme suit : L'entrepreneur doit coordonner la fourniture et l'intégration des machines, des systèmes et des équipements nouveaux et existants par un fournisseur et intégrateur unique de systèmes (FIUS). Le FIUS peut être l'entrepreneur, un sous-traitant, un fournisseur de moteurs ou une société d'ingénierie. Le FIUS est responsable de l'intégration de tous les éléments de spécification suivants : •Machines de propulsion •machines principales, des embrayages, des boîtes de vitesses et de toutes les machines auxiliaires associées, et tous les systèmes de contrôle ainsi que de sécurité et de surveillance des composants individuels. •Remplacement et stabilisation de fréquence des alternateurs d'arbre •Mises à niveau des tableaux de distribution et système de gestion d'énergie •Mise à niveau des centres de commande des moteurs •Remplacement des systèmes de commande de propulsion •Remplacement du système central de commande, de surveillance et d'alarme •Remise en état de la console du PCM Le soumissionnaire demande la révision de l'énoncé de travaux pour s'assurer qu'il définit correctement le FIUS comme suit : soit une personne désignée par le chantier naval, soit un sous-traitant, soit un fournisseur de moteurs ou une société d'ingénierie.	Le FIUS est, comme indiqué, responsable de: •machines principales, des embrayages, des boîtes de vitesses et de toutes les machines auxiliaires associées, et tous les systèmes de contrôle ainsi que de sécurité et de surveillance des composants individuels. •Remplacement et stabilisation de fréquence des alternateurs d'arbre •Mises à niveau des tableaux de distribution et système de gestion d'énergie •Mise à niveau des centres de commande des moteurs •Remplacement des systèmes de commande de propulsion •Remplacement du système central de commande, de surveillance et d'alarme •Remise en état de la console du PCM Ce FIUS peut être l'entrepreneur, un sous-traitant, un fournisseur de moteurs ou une société d'ingénierie. Le CV demandé pour l'évaluation est pour le Gestionnaire de projet FIUS (par conséquent, se reporter aux modifications de la DDP et aux modifications de l'EDT) qui agit à titre de représentant sur place pour superviser et gérer les activités d'intégration. **Se reporter à la modification 010 pour obtenir des modifications détaillées aux sections de la DDP applicables, y compris l'annexe P, et aux sections applicables aux EDT.**

MODIFICATION 011 - ref 59 à 76		
59	En ce qui concerne l'article 4.1.4 de la demande de propositions (DDP) Expérience en coentreprises ; pourquoi le Canada modifie-t-il sa propre politique et limite-t-il les soumissionnaires des coentreprises à seulement 2 membres de la coentreprise? Le Canada envisagera-t-il de suivre sa propre politique et de supprimer les restrictions relatives aux 2 parties à la coentreprise ?	Le Canada n'a pas de politique qui nous empêche de limiter le nombre de membres d'une coentreprise. Après réflexion, le nombre de participants autorisés passera de deux à trois. Voir le point 4 de cette modification pour les changements DDP ultérieurs.
60	En ce qui concerne l'alinéa 6.7.2 (d) de la DDP Calendrier préliminaire des travaux, nous demandons que la Planification du Représentant de services du fournisseur (RSF) soit supprimé. Il sera impossible de programmer les RSFs jusqu'à l'attribution du contrat puisqu'aucun engagement contractuel ne sera pris par les soumissionnaires avant l'attribution du contrat. Les fournisseurs ne garantiront pas les services RSF jusqu'à ce qu'un contrat soit en place.	Aux fins du calendrier préliminaire, ce détail RSF peut être omis. Voir le point 5 de cette modification pour les changements DDP ultérieurs.
61	En ce qui concerne les travaux préliminaires de la section 6.7.2.2 de la DDP, le Canada peut-il expliquer pourquoi le niveau de détail, comme le chargement de la main-d'œuvre, est demandé avec la soumission? Le soumissionnaire certifie déjà qu'il dispose des ressources suffisantes pour respecter la date de livraison contractuelle. Le niveau de détail requis pour fournir le chargement entre les disciplines avant que l'ingénierie détaillée et de production ne soit terminée n'est pas possible avec un niveau de précision quelconque. Le soumissionnaire demande que cette exigence soit supprimée.	À l'appui de la certification du soumissionnaire qu'il dispose des ressources nécessaires pour respecter la date de livraison contractuelle, le Canada a besoin de ces renseignements pour déterminer comment le soumissionnaire prévoit utiliser les ressources de ces travaux compte tenu du niveau d'effort requis pour cette PVN.
62	En ce qui concerne la section 6.7.2.3 travaux préliminaires de la DDP, la même préoccupation mentionnée ci-dessus pour le 6.7.2.2 s'applique à cette exigence, puisque la détermination de la main-d'œuvre directe et indirecte ne sera pas faite avant la phase de planification de la production, lorsque la disponibilité totale de la main-d'œuvre sera connue.	Reportez-vous à la réponse donnée à ref 61, ci-dessus.

63	Annexe P - Exigence technique obligatoire M-6 est irréaliste et excessive en tant que proposition obligatoire. Il sera impossible pour un soumissionnaire de répondre avec précision à moins que le REP (réunion d'examen préliminaire) n'ait été complété et cela ne se produira qu'après l'attribution du contrat.	Reportez-vous à les réponses donnée dans ref 61 et 62, ci-dessus. L'annexe P de la DDP a été ajustée selon la réponse ref 60, et est jointe (ANNEXES_Prev2_Qrev0.zip).
64	La partie 2.9 de la DDP énumère les mécanismes de contestation et de recours des soumissions. Toutefois, il semble que ni le BOA (Bureau de l'ombudsman) ni le CITT n'aient autorité sur cette offre. Le Canada précisera-t-il quelles possibilités seront offertes aux fournisseurs potentiels?	Le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) serait une option viable pour cette offre.
65	Partie A de L'EDT, EG-01, 2.1 - L'énoncé de travaux définit les deux semaines et les bimensuels de sorte qu'il s'agit essentiellement de la même chose (toutes les deux semaines). Est-ce exact?	Ils sont similaires; bihebdomadaire signifie toutes les 2 semaines, et bimensuel signifie 2 fois par mois. Voir la Partie A de l'EDT, EG 01 (2.1.1.4 et 2.1.1.5).
66	Suite à ce qui précède, de nombreux livrables de gestion doivent être fournis deux fois par mois. Ce sera un lourd fardeau administratif. Le Canada peut-il confirmer qu'il s'agit de l'échéancier prévu?	Oui. Le Canada a besoin que l'information sur l'avancement des travaux soit fournie deux fois par mois, c'est-à-dire pour détecter une indication précoce de tout retard dans l'échéancier.
67	DDP L'annexe H, appendice 1, exige que les entrepreneurs fournissent des renseignements sur les coûts du cycle de vie, comme les taux de main-d'œuvre d'entretien dans 15 ans. Il s'agit d'une exigence irréaliste, qui sera interprétée de manière incohérente par les soumissionnaires. Le Canada voudrait-il revoir cette exigence pour quelque chose de plus sensé?	Les fabricants de moteurs déterminent l'intervalle entre les révisions majeures et les listes de pièces chiffrées pour les différents moteurs. Les soumissionnaires doivent utiliser ces renseignements pour remplir les formulaires requis. Cette approche n'est pas nouvelle.
68	Les fiches de renseignements concernant l'etablissement des prix (Annexe H, appendice 1) supposent que tous les articles sont autonomes, ce qui ne sera pas le cas. Dans l'éventualité où l'étendue des travaux serait réduite, le Canada accepte-t-il que les articles de référence ne puissent pas nécessairement être utilisés isolément comme base de révision des prix ?	Oui, dans le cas d'une réduction de l'étendue des travaux, le Canada comprend que les articles de référence ne peuvent pas être utilisés isolément comme base pour les révisions de prix.

69	En plus de ce qui précède, comme une grande partie du travail doit être fournie par un intégrateur de fournisseur de système unique (FIUS),un FIUS citera normalement une grande partie du travail par rapport à la tâche d'intégration, qui sera répartie sur de nombreux éléments. Sera-t-il obligatoire de répartir ces coûts de manière arbitraire?	Oui, la tarification doit être pondérée séparément dans la fiche technique.
70	Les fiches de renseignements concernant l'etablissement des prix (Annexe H, appendice 1) comprennent un seul poste pour toutes les activités de gestion de projet et semblent n'avoir nulle part où citer les travaux d'ingénierie qui seront nécessaires pour accomplir le projet. Étant donné qu'ils risquent d'être beaucoup plus coûteux que la plupart des autres postes, le Canada peut-il expliquer comment ils doivent être présentés pour s'assurer que les entrepreneurs présentent des devis réalistes pour ces éléments essentiels du travail?	Les coûts d'ingénierie doivent être incorporés dans les éléments individuels de l'EDT, selon le cas pour chaque élément de travail de l'EDT.
71	La réponse 2 de la modification 005 indique clairement que le Canada a calculé un coût estimatif pour cette modernisation. Le Canada partagera-t-il cela avec les soumissionnaires pour leur permettre de déterminer un niveau d'effort approprié pour appliquer leurs propositions? Pour expliquer davantage cette question, nous notons que la politique de la RIT doit s'appliquer à tous les approvisionnements de la GCC de 100 millions de dollars ou plus. Il semble très probable que les travaux dépasseront ce seuil et, par conséquent, le projet risque d'être retardé, annulé ou délimité si les soumissions dépassent ce seuil.	Non, cette information ne sera pas fournie dans le cadre d'un appel d'offres.
72	La consommation de carburant du moteur évaluée conformément à l'annexe H est spécifiée comme étant de 100 % de la puissance et de 85 % de la puissance. Comment faut-il l'interpréter? Il est très peu probable que tous les moteurs proposés aient le même MCR (maximum continuous rating; nominale continue maximale) les uns que les autres ou que les moteurs existants.	Le soumissionnaire doit utiliser les chiffres de consommation de carburant publiés pour son moteur proposé.

73	Pour un contrat à prix fixe, les attentes ci-dessous sont déraisonnables? "8.7.1.1.L'entrepreneur doit soumettre des copies au RT pour révision et commentaires de tous les bons de commande pour la machinerie et l'équipement principal nécessaire pour réaliser les travaux prescrits. 8.7.1.2.Le RT mettra une liste des bons de commande nécessaires pour la révision à disposition de l'entrepreneur. 8.7.1.3.L'entrepreneur doit fournir des bons de commande supplémentaires si le RT le demande." L'équipement sera spécifié pendant la phase d'ingénierie et cité dans les nomenclatures des dessins. L'approbation du GCC au cours du PDR et du CDR est l'occasion de discuter de la façon dont l'équipement sélectionné répond aux exigences techniques de la DP. L'examen des demandes d'achat individuelles est inefficace et inutile.	L'objectif est de permettre au RT (responsable technique) de procéder à un examen rapide des informations relatives aux spécifications. L'entrepreneur est responsable du respect des exigences de l'EDT. Si une anomalie est constatée, l'entrepreneur peut, à ce moment-là, économiser des frais de réapprovisionnement. L'examen n'implique pas l'approbation du RT.

74	En préparation de ce projet, le Canada a commandé un certain nombre d'études liées à des éléments de travail, par exemple certaines réparations de l'acier, une nouvelle écoutille de pont, l'aménagement de la cuisine, etc. Les documents fournis sont très utiles pour établir les coûts de ces éléments. Toutefois, nous notons également que dans bon nombre de ces cas, il existe encore une incertitude quant à l'étendue finale des travaux, avec une possibilité d'ajustement par 1379. Entre-temps, pour la grande majorité des éléments de travail, y compris les éléments les plus complexes, aucune étude de ce type n'est disponible. D'après la modification 009, réponse 1, il est clair que le Canada s'attend à ce que les soumissionnaires travaillent "avec les principaux fournisseurs et cabinets d'ingénieurs ou d'experts-conseils pour élaborer leur soumission". Afin de fournir des prix fermes et réalistes, les soumissionnaires et leurs sociétés d'ingénierie devront développer au moins le même niveau de détail que celui des études existantes. Cela doit être fait à leurs propres frais, avec un accès limité au vaisseau, sans aucune certitude quant à l'exactitude des dessins et des scans existants, et sans aucune capacité de tenir compte du niveau d'incertitude reconnu par le Canada dans la majorité des études existantes.	Reportez-vous à la réponse donnée 'a la Modification 007, questions 3 et 6.

	Évidemment, un niveau extrêmement élevé de risque technique, de coût et de calendrier est impliqué dans cette approche. Le fait de baser la sélection de l'entrepreneur uniquement sur la soumission la plus basse et les exigences obligatoires minimales transfère tout ce risque au Canada, car le soumissionnaire retenu peut ne pas avoir la compétence ou les ressources nécessaires pour exécuter le travail, et le Canada n'exige actuellement aucune preuve substantielle de la capacité du soumissionnaire à le faire. Le Canada envisagera-t-il donc de modifier son approche d'évaluation des soumissions afin de permettre aux soumissionnaires de fournir des informations supplémentaires qui démontrent leur diligence raisonnable dans la détermination de la portée du travail et dans la constitution de l'équipe de projet nécessaire pour l'entreprendre ?	
75	Les tableaux des produits livrables du REP/REC comprennent, dans un certain nombre de domaines, une formulation telle que " inclure, sans s'y limiter ". Le Canada expliquera-t-il comment les entrepreneurs sont censés répondre à ce type d'exigence ouverte ? Quelle opinion de ce qui est nécessaire prévaudra ?	Ce document est rédigé comme une spécification de performance. Les soumissionnaires sont responsables de déterminer le nombre d'unités requises pour chaque élément de la spécification. Les soumissionnaires doivent utiliser leur expérience et il leur est conseillé d'inclure un facteur de risque s'ils craignent d'oublier une unité.

76	Les produits livrables du REC pour la grue de pont comprennent les données d'essai du FAT approuvées par la société de classification, etc. Ces données sont requises au plus tard en février 2023.Le Canada peut-il expliquer comment le calendrier de cet élément est censé être réalisé ?	On ne prévoit pas que tout l'équipement acheté sera livré au cours de la période de travail initiale. Bien que la plupart des travaux d'ingénierie soient censés être terminés à l'étape de la revue critique de définition (voir l'annexe V pour les produits livrables du REP et du REC ainsi que l'article 7.33.1 de la DDP), le Canada peut autoriser un délai supplémentaire pour certains travaux d'ingénierie pendant la période de travail du vaisseau. La livraison finale des dessins d'exécution, par exemple, peut avoir lieu après le REC et selon le calendrier de la période de travail du vaisseau. La procédure pour le TAU peut être approuvée à d'ici là, mais les essais n'auront évidemment pas lieu à ce moment-là.
MODIFICATION 012 - ref 77 à 80		
77	La réponse du Canada à la question 1 de l'amendement 5 (Qestion ref 8) est évasive, mais elle confirme que la politique des RIT, telle que publiée par l'ISDE, n'est pas suivie, le lien renvoie à : https://https://www.ic.gc.ca/eic/site/086.nsf/fra/accuei. Par conséquent, nous posons les questions supplémentaires suivantes : a. Veuillez fournir aux soumissionnaires la valeur monétaire avant impôt du projet estimée par le Canada. b. Où la portée et la durée sont-elles définies dans la politique des appels d'offres comme un facteur permettant de déterminer l'admissibilité ? c. Comme tous les projets de réaménagement, la grande majorité des travaux seront effectués au Canada. Pourquoi ce projet serait-il traité différemment de la PCS des frégates, par exemple, qui nécessite des RIT ? d. Le Canada peut-il fournir aux soumissionnaires l'évaluation réalisée par le Canada et mentionnée dans sa réponse à cette question ?	a. Le Canada ne communiquera pas la valeur estimée du projet. b. La portée et la durée sont des exemples d'un certain nombre de facteurs que l'ISDE (Innovation, Science and Economic Development Canada) prend en compte pour déterminer l'application de la politique des appels d'offres. c. Le Canada a un pouvoir discrétionnaire dans l'application de la politique des RIT (Retombées industrielles et technologiques). Conformément à la réponse à la question Réf. #8, une évaluation a été effectuée et il a été déterminé que la politique des RIT ne s'appliquerait pas. d. Non, cette information ne sera pas divulguée.

78	Supplément à la réponse du Canada à l'amendement 5, question 2 (Q ref 9), comme suit : a.Ce projet est-il également considéré comme un grand projet de l'État ? b.Un contrôleur d'équité sera-t-il utilisé ?	a. Le besoin en matière de PVN du NGCC Terry Fox n'est pas considéré comme un grand projet de l'État. b. Un surveillant de l'équité ne sera pas utilisé pour cette exigence (voir la réponse à la question réf. 40).
79	La réponse du Canada à la question 3 de la modification 5 (Q ref 10) est incorrecte sur le plan des faits et les soumissionnaires posent les questions supplémentaires suivantes : a. Le Canada a déclaré : " ... des contrats auxiliaires ont été utilisés dans certaines circonstances, mais ils ne sont pas considérés comme des processus d'approvisionnement concurrentiels dans le cadre de la SNCN (Stratégie nationale de construction navale). " Les contrats résultant de la SNCN ont été attribués à la suite d'un processus concurrentiel et plusieurs contrats auxiliaires ont été accordés à ces chantiers navals. En outre, les contrats auxiliaires ou de transition sont courants dans les projets d'ingénierie ou complexes. Parmi plusieurs autres raisons, ils sont utilisés pour atténuer le risque de poursuivre les travaux avant que les travaux de conception détaillée ou d'ingénierie ne soient achevés et que des coûts indicatifs précis puissent être établis. Ce qui rend les choses encore plus risquées dans cet appel d'offres, c'est que le Canada exige des soumissionnaires qu'ils effectuent ce travail de conception détaillée pendant la phase de soumission. Compte tenu des faits, le Canada va-t-il reconsidérer sa réponse ?	a. Des contrats auxiliaires ont été utilisés dans certaines circonstances, mais ils ne sont pas utilisés de manière générale pour les processus d'approvisionnement concurrentiels. Ils ne seront pas utilisés pour les besoins de la PVN du NGCC Terry Fox.

b. Toujours dans sa réponse à la question 3 de l'amendement 5 (Q ref 10), le Canada a déclaré : "Les réponses de l'industrie à la demande de renseignements publiée en octobre 2020 ont confirmé l'approche de l'approvisionnement, à savoir regrouper l'approvisionnement des articles à long délai de livraison avec les travaux de la PDV effectués au chantier naval." Il s'agit d'une fausse représentation de la DR, le lien ci-joint y fait référence : https://buyandsell.gc.ca/cds/public/2020/10/05/9f352c50a72272bee4c997de501a706f/ABES.PROD.PW__MD.B042.E27915.EBSU000.PDF . Dans la Demande de renseignements (DR), le Canada a décrit une stratégie d'approvisionnement acceptable comme suit : "L'intention serait d'émettre un contrat pour l'acquisition de la plupart de l'équipement, des matériaux, de l'ingénierie et de la conduite de la PVN. Le Canada a l'intention de fournir des spécifications basées sur la performance pour les moteurs principaux et d'autres articles à long terme. Le contrat résulterait d'un appel d'offres concurrentiel auprès de chantiers navals compétents de l'Est du Canada. En raison de la nature et de la complexité du besoin, le Canada n'envisagera pas de faire appel à des maîtres d'œuvre/sous-traitants traditionnels ou à des coentreprises dans le cadre du projet. Le Canada a l'intention d'utiliser un processus d'évaluation des soumissions coté par points pour évaluer les soumissions. Les critères d'attribution du contrat seront déterminés par l'évaluation globale la plus basse des soumissions. Le nombre total de points serait déterminé par une combinaison d'évaluations obligatoires, techniques et financières des soumissions." Il est clair que le Canada a abandonné sa stratégie de DR selon laquelle la capacité serait déterminée en premier lieu, suivie de l'évaluation de la meilleure proposition parmi les chantiers préqualifiés. Il s'agit d'un véritable "leurre". Le Canada va-t-il reconsidérer cette stratégie d'approvisionnement à haut risque et à coût élevé pour l'industrie, alors qu'elle était annoncée dans sa DR ?	b. La stratégie d'approvisionnement pour la PVN du Terry Fox ne sera pas modifiée pour inclure des critères cotés par points. Au moment de l'affichage de la demande de renseignements, l'intention était d'utiliser un processus d'évaluation coté par points. Après un examen plus approfondi, le Canada a mis en œuvre une stratégie d'évaluation utilisant les critères obligatoires sélectionnés résumés dans l'annexe P qui simplifie le processus d'évaluation et fournit aux soumissionnaires des critères clairement définis qui doivent être respectés pour être considérés comme conformes. Les critères obligatoires énoncés à l'annexe P, combinés aux exigences contractuelles de l'EDT, permettent d'atteindre l'objectif initial.

	c. Le Canada déclare qu'il " apprécie le niveau d'effort requis pour préparer les dossiers de soumission ". En ne tenant pas compte de la demande de l'industrie de modifier cette stratégie, les soumissionnaires ne croient pas que le Canada apprécie le coût de la soumission de ce marché. Les soumissionnaires posent les questions supplémentaires suivantes : i. Le Canada dédommagera-t-il les soumissionnaires pour leurs coûts s'il n'y a pas de soumissionnaire retenu ? ii. Les soumissionnaires estiment que le Canada ne dispose pas de fonds suffisants pour effectuer tous les travaux définis dans le présent document. Le Canada assurera-t-il aux soumissionnaires qu'il n'annulera pas ce marché pour cause de fonds insuffisants ?	c.i. En aucun cas, le Canada ne dédommagera les soumissionnaires pour leurs coûts de préparation des soumissions. c.ii. Conformément à l'article 11 du CCUA 2003 (https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat/1/2003/25#droits-du-canada), le Canada se réserve le droit d'annuler l'appel d'offres à tout moment.
80	En ce qui concerne l'annexe A, partie B, section 12.2, section 2.2.1.2 et 2.2.1.4, l'EDT indique que l'acquisition du nouveau système ABCS n'a pas été finalisée. Quand cela sera-t-il terminé et quand la documentation requise sera-t-elle mise à la disposition des soumissionnaires ?	L'annexe A, partie B, section 12.2 Remplacement du compresseur à bulles a été révisée pour inclure une allocation pour l'installation. Veuillez vous référer au point 2 de cet amendement pour une nouvelle version de 12.2.

81	Partie B de l'EDT, article12.1 - Points 3.4.2.5 et 3.4.2.6 : La taille du moteur principal n'est pas claire et, par exigence, ne peut être déterminée avant l'attribution du contrat. Le Canada peut-il indiquer la taille souhaitée du moteur en kW? **Question de fond 1 :** Au point 3.4.2.5b, il est mentionné que 50 % de la charge électrique totale du vaisseau doit être fournie par les moteurs principaux via les générateurs d'arbre. La charge électrique totale est déterminée par l'analyse de la charge définie dans la section 14.1. L'énoncé des travaux (EDT) 14.1 exige une étude technique d'analyse de la charge, dans le cadre de laquelle la GCC doit être consultée au sujet des profils d'utilisation, conformément au paragraphe 3.2.1.2e. Cette consultation doit avoir lieu après l'attribution du contrat, il serait donc impossible de créer l'analyse de charge avec précision avant l'attribution du contrat.	Pour les besoins de l'appel d'offres, les moteurs doivent être dimensionnés pour fournir la puissance nominale de l'hélice plus une allocation de 1200 KW par côté (bâbord et tribord) pour répondre à la charge électrique du navire, plus ou moins 5% au total. Le choix définitif du moteur doit être basé sur l'analyse finale de la charge électrique qui sera effectuée par l'entrepreneur.

82	Partie B de l'EDT, article12.1 - Point 3.4.2.10, afin de déterminer si cette exigence peut être satisfaite, la taille du moteur cible doit être connue, le Canada peut-il préciser la taille du moteur ?	Référez-vous à la réponse donnée à la question Ref n°81.
83	Partie B de l'EDT, article13.1 - Point 1.1.1.2f & 3.3.1.1, le dimensionnement du système de pontage électrique doit être basé sur les résultats de l'analyse de la charge définie dans la spécification 14.1. Le calcul de cette analyse de charge nécessite une consultation de la GCC concernant les profils d'utilisation. Il est donc impossible de déterminer la taille du système avant la signature du contrat. Le Canada peut-il fournir la puissance nominale nécessaire du système ?	Référez-vous à la réponse donnée à la question Ref n°81.
84	Partie B de l'EDT, article13.1, Point 3.3.4.1a, le Canada peut-il expliquer la nécessité de cette exigence puisque les pompes nécessaires au fonctionnement des moteurs et des prises de force ne fonctionneront pas ?	L'auteur pourrait-il, à des fins de clarification, être plus précis ? Il semble que le "bus CA" soit mal interprété, probablement comme la sortie du générateur de la prise de force (PTO). Dans l'énoncé des travaux, partie B, section 13.1 : "AC bus" fait référence aux bus respectifs du tableau de distribution principal (460V).
85	Demande de proposition section 2.7.1 - Le Canada peut-il fournir un calendrier des dates auxquelles le vaisseau sera disponible pour effectuer des visites pendant la phase 1 du contrat, à l'appui des enquêtes visant à compléter les travaux d'ingénierie ?	Le vaisseau sera disponible dans la mesure du possible, conformément au calendrier opérationnel du navire. Ce calendrier sera confirmé à une date ultérieure.
86	On a besoin de clarifications sur l'article 15.12 de la Partie B de l'EDT (Systèmes d'air comprimé), 3.3.3. Stations de réduction de la pression d'air : Les valeurs écrites des stations de réduction doivent être clarifiées (il y a des divergences entre l'EDT et les dessins).	Référez-vous au point 2 de cette modification pour une mise à jour de l'article 15.12 de la Partie B de l'EDT.
87	Article 10.7 de la Partie B de l'EDT (Système de lutte contre l'incendie par brouillard d'eau haute pression à application locale (SLLCI)) ; les espaces protégés au point 3.2.1.2 sont-ils toujours protégés par du Halon ? S'agira-t-il d'une protection supplémentaire contre l'incendie pour ces espaces ? Le déclenchement automatique du SLLCI (3.2.1.13) affectera-t-il le système déjà installé (Halon) ?	Les espaces concernés continueront à être protégés par le FM200. Le LAFFS s'ajoutera aux systèmes FM200 existants. La libération automatique du SLLCI n'aura pas d'impact sur le fonctionnement des systèmes FM200.

88	Article 15.12 de la Partie B de l'EDT: 4.3.1.4. Au cours de chaque essai de fonctionnement des compresseurs, toutes les conditions surveillées doivent être enregistrées à des intervalles de 10 minutes. Les données enregistrées doivent comprendre les suivantes :_____ (il manque la fin de la phrase).	•Température de l'air ambiante. •Pression d'air et température entrant et sortant de chaque étage de compression. •Pression d'huile Référez-vous au point 3 de cette modification pour une mise à jour de la partie B de l'EDT, article 15.12, 4.3.1.4.
89	Article 16.3 de la Partie B de l'EDT, 4.2.1.1 T - Est-ce possible d'indiquer une longueur de soudure à tester plutôt qu'un pourcentage?	Non. L'entrepreneur doit déterminer la longeur en utilisant des informations fournies dans le dossier de données techniques (le DDT est disponible pour ceux qui ont signé l'accord de non-divulgation dans l'Annexe S - Annex S - Non-Disclosure Agreement of Request for Proposal, RFP/Annexe S - Accord de non-divulgation).
90	En ce qui concerne l'annexe A, partie B, section 14.2B, tableau de distribution d'urgence, on ne peut pas s'attendre à ce que le soumissionnaire propose un prix pour le tableau de distribution d'urgence alors qu'on ne sait pas s'il doit être remplacé ou non, puisque l'étude technique à ce sujet n'a pas encore été effectuée. Le Canada pourrait-il envisager de modifier la portée de cet énoncé des travaux afin d'exclure la modification ou le remplacement du tableau de distribution et de confier cette tâche à un 1379 ? C'est cette approche qui est demandée pour l'élément 17.12 de l'EDT, Installation de la broche de remorquage, où l'achat et l'installation seront effectués par le biais d'un 1379 après l'achèvement de l'étude de faisabilité.	Le Canada ne modifiera pas la portée de l'article 14.2B. Le soumissionnaire doit présenter une offre pour la remise à neuf du tableau de distribution existant. Tout changement d'approche jugé faisable après l'attribution du contrat sera traité à ce moment-là. Référez-vous au point 4 de cette modification pour une mise à jour de la partie B de l'EDT, article 17.12, 1.1.1.2 (la 'Note', à la fin de la section 1.1.1.2, est supprimée; aucun PWGSC 1379 ne sera appliqué).
91	Article 15.3 de la Partie B de l'EDT - Est-ce que les surfaces intérieures des 12 réservoirs sont disponibles?	Non. L'entrepreneur doit déterminer les surfaces internes des réservoirs à partir des informations fournies dans le dossier des données technique (DDT).
92	Article 15.3 de la Partie B de l'EDT, 4.2.1.1 - Est-ce possible d'indiquer une longueur de soudure à tester plutôt qu'un pourcentage?	Non. L'entrepreneur doit déterminer la longeur en utilisant des informations fournies dans le dossier de données techniques (DDT)
93	Article 15.10 de la Partie B de l'EDT - Est-ce que les surfaces intérieures des 23 réservoirs sont disponibles?	Non. L'entrepreneur doit déterminer les surfaces internes des réservoirs à partir des informations fournies dans le dossier des données technique (DDT).
94	Article 15.10 de la Partie B de l'EDT, 4.2.1.1 -Est-ce possible d'indiquer une longueur de soudure à tester plutôt qu'un pourcentage?	Non. L'entrepreneur doit déterminer la longeur en utilisant des informations fournies dans le dossier de données techniques (DDT)

95	Article 13.1 de la Partie B de l'EDT, 3.3 - question partie 1 - En l'absence du résultat des études de charge à produire à 14.1 qui dictera la puissance des alternateurs d'arbre, peut-on envisager proposer les puissances équivalentes à ce qui est présentement à bord et ajuster la puissance et le prix une fois les études réalisées?	Référez-vous à la réponse donnée à la question Ref n°81.
96	Article 13.1 de la Partie B de l'EDT, 3.3 - question partie 2 - Est-ce que cette façon de faire peut s'appliquer à d'autres items du devis où l'ingénierie doit être complété avant que les équipements soient sélectionnés afin de fermer/sécuriser nos soumissions?	L'entrepreneur est prié de préciser à quels éléments cela peut s'appliquer.
97	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT, 3.13.1.2 - Quel est le mélange du liquide de refroidissement, quel est le produit utilisé et quelle est la quantité à pomper/disposer?	Le fluide de refroidissement central est de l'eau douce traitée avec Liquidewt par Ashland Drew Marine. Le volume du système d'eau douce est de 10 mètres cubes.
98	Article 11.10 de la Partie B de l'EDT - Peut-on préciser la longueur de chacune des soupapes à remplacer? (espace entre les brides)	Non, pour la soumission de l'appel d'offres, assumez un espace basé sur une norme de vanne, telle que ASME B16.10. L'ingénierie détaillée doit être achevée après l'attribution.
99	Article 11.19 de la Partie B de l'EDT, 3.3.1.4 - Est-ce que le Canada fournit les 24 ferrures en question? Si oui peut-on voir les détails, sinon pouvez-vous préciser ce qui doit être fourni?	Non, les accessoires ne seront pas fournis. Aucune information supplémentaire ne sera fournie.
100	Article 11.13 de la Partie B de l'EDT - Est-ce possible d'avoir les surfaces de chacun des éléments à peindre à cet item (Superstructures, ponts, pavois, épontilles, rails, échelles, tuyaux et autres structures sur les ponts exposés de la superstructure du navire, du pont principal jusqu'au haut de la cheminée et des rambardes de la timonerie pour y appliquer des revêtements neufs)?	Non. L'entrepreneur doit déterminer les surfaces à partir des informations fournies dans le DDT.
101	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT, 3.3.1.3 (f) - Le nouvel appareil de propulsion (AP) ne doit pas dépasser le poids de l'ensemble de l'AP existant. Le Canada peut-il fournir une explication détaillée du poids de l'ensemble de l'AP existant ?	Moteurs principaux - 78 500 kg chacun Boîtes de vitesses - 33 000 kg chacune

102	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT, 3.3.1.3 (f) - En plus de ce qui précède, existe-t-il une limite/un objectif de poids global pour la modernisation ? Il ne semblerait pas logique de limiter un seul aspect vital sans contrôler l'ensemble du problème.	Voir EG 8.0 de la Partie A de l'EDT.
103	Partie A de l'EDT, EG 02 - Quel est le but de l'énoncé suivant sur la portée ? 3.2.1.2.L'entrepreneur doit traiter tous les articles gênants, au besoin, pour faciliter l'achèvement des travaux spécifiés.	L'entrepreneur doit évaluer chaque élément des travaux et déterminer s'il y a des matériaux interférents dans la zone entourant l'objet sur lequel on travaille. L'entrepreneur doit inclure (dans ses coûts) le retrait temporaire de ces éléments, le remplacement de ces éléments à la fin des travaux et la vérification du rendement des éléments remplacés à la fin des travaux.
104	Partie A de l'EDT, EG 01, 5.7.2 - Le vaisseau doit respecter la Loi sur la marine marchande du Canada (EG 01 Section 5.3), y compris le Règlement sur la sécurité de la navigation dans l'Arctique et la prévention de la pollution. La section 5.7.2 énumère les instruments de l'OMI à titre indicatif, mais précise que les références des sections 5.1 à 5.5 sont obligatoires. Le Canada peut-il confirmer que le Code polaire est obligatoire ?	Le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique (RPPEAN) et le Code polaire ne s'appliquent pas aux navires du gouvernement lorsqu'ils sont utilisés uniquement pour des services gouvernementaux non commerciaux ; toutefois, les nouveaux composants fournis et installés dans le cadre de ce contrat devraient satisfaire aux exigences du RPPEAN et du Code polaire en général, bien qu'une classe polaire ne soit pas prescrite.
105	Partie A de l'EDT, EG 01, 8.2 - Afin de définir suffisamment le travail pour soutenir une prix ferme, les dessins du système "tels que montés " sont nécessaires. Cependant, la demande de propositions indique que: "L'entrepreneur doit noter que les dessins d'orientation fournis ne sont pas tous des dessins "tels que montés ". L'entrepreneur doit vérifier physiquement tous les éléments concernés et toutes les dimensions nécessaires pour les travaux". Il n'est pas raisonnable d'attendre de chaque soumissionnaire qu'il définisse les systèmes tels que montés afin de répondre à la proposition. Il est demandé que le Canada certifie que les dessins fournis constituent une définition exacte des systèmes tels que montés.	L'entrepreneur doit établir l'offre sur la base des informations fournies dans le DDT. Tout écart démontré entre la documentation fournie et l'état final tel que monté, au moment de l'exécution, sera traité à l'aide de TPSGC 1379.
106	Partie A de l'EDT, EG 01, 8.4 - Afin de fournir une prix ferne à la DDP, il se peut que l'équipement soit à définir et à chiffrer pendant l'étape de la proposition. Le Canada peut-il confirmer que l'étape de l'examen, telle que définie à la section 8.4, n'entraînera pas le changement d'équipement?	Aucune modification ne sera requise, à condition que l'équipement proposé réponde à toutes les exigences de l'EDT.

107	Partie A de l'EDT, EG 01, 8.3-8.4 - Le DDP exige que les dessins de travail soient soumis au RT pour examen et commentaires. Cela ajoutera des délais et des coûts importants au projet. De plus, la possibilité d'un changement d'envergure par le biais des commentaires du RT sur les dessins de travail individuels signifie que le coût final et le calendrier du projet sont indéterminés. Afin de créer un appel d'offres équitable et concurrentiel, le Canada pourrait-il envisager de supprimer les éléments de portée de cette nature qui empêchent les entrepreneurs de soumissionner ?	Le RT examinera les dessins afin d'indiquer s'il y a des divergences entre les dessins et les exigences spécifiées. Le Canada s'assurera d'affecter les ressources nécessaires pour que cet examen ne retarde pas indûment l'effort de conception de l'entrepreneur. L'entrepreneur peut effectuer des travaux parallèles pendant que cet examen a lieu.
108	Quelle est la classe polaire requise pour le vaisseau ? Cela aura un effet fondamental sur le coût et le poids de la boîte de vitesses et d'autres éléments.	La classe polaire du navire n'est pas définie aux fins de l'EDT. Le remplacement de chaque composant doit être basé sur les données de l'équipement d'origine, la classification de glace d'origine du navire et les spécifications fournies dans l'EDT.
109	Partie A de l'EDT - La plage de basse température pour le vaisseau est fixée à -35C. S'agit-il d'un PST, MDLT ou autre ?	La basse température requise pour le navire doit être considérée comme une température de service polaire (PST) de -35C.
110	Article 13.1 de la Partie B de l'EDT, 1.1.1.2 (f) - L'exigence pour le nouveau système de convertisseur de courant statique note : "La puissance nominale de chaque système de convertisseur de courant doit être basée sur les résultats de l'étude de la charge, définie dans l'article 14.1 de l'EDT, Analyse du système électrique. En termes pratiques, en raison de l'espace disponible, le système de convertssuer de courant statique doit avoir la plus grande capacité possible." Cette exigence est contradictoire sur le plan interne. Comment le Canada décidera-t-il si " la plus grande capacité possible " a été atteinte ? Quelles sont les exigences en matière d'accès, etc.?	Référez-vous à la réponse donnée à la question Ref n°81.

111	Article 13.1 de la Partie B de l'EDT, 3.3.2.1 - En plus de ce qui précède, différents types d'alternateurs à arbre sont autorisés. Ces types ont généralement des densités de puissance différentes (etc.). La sélection pour un prix bas entraînera presque inévitablement une performance inférieure. La GCC accepte-t-elle que la sélection effectuée au stade de la proposition constitue une limite contraignante pour la performance ?	Les performances spécifiées doivent être respectées, quel que soit le type d'alternateur proposé. Les alternateurs proposés doivent s'adapter à l'espace disponible et répondre à tous les critères (a à j) définis dans la partie B de l'EDT, article 13.1, point 3.3.2.2. Une attention particulière doit être accordée à la capacité de fournir la puissance nominale à toutes les vitesses du mode combinateur de propulsion et à la capacité d'alimenter de manière autonome le bus CA avec la puissance active (kW) et réactive (kVAR) requise.
112	Article 13.1 de la Partie B de l'EDT, 3.3.2.2 - La sélection du refroidissement par air ou par eau pour les alternateurs devra également être faite au stade de la proposition. La GCC accepte-t-elle que le choix effectué au stade de la proposition constitue une limite contraignante pour la performance ?	Oui. L'entrepreneur a la responsabilité de confirmer et de s'assurer que, quel que soit le moyen de refroidissement choisi, il est viable compte tenu de toutes les autres structures et de tous les systèmes existants et nouveaux du navire, le cas échéant, c'est-à-dire que le choix doit s'inscrire dans le cadre global de la PVN et ne doit pas entraîner d'autres travaux ou coûts après le choix.
113	Partie A de l'EDT, 9.1.1.5 - L'entrepreneur doit s'assurer que l'équipement sélectionné est "actuellement en production illimitée...". Comment cela doit-il être interprété pour les articles personnalisés tels que la boîte de vitesses, la grue, etc.	Une certification par le fabricant indiquant que l'équipement (ou les pièces d'équipement pour l'équipement personnalisé) est en cours de production et que les pièces de rechange, le soutien technique et le service d'assistance seront disponibles pendant au moins 15 ans est requise. Notez qu'il s'agit d'une certification qui doit être soumise à la clôture de l'appel d'offres pour les équipements associés aux machines de propulsion (PME, comme indiqué dans l'annexe P de la DDP, article M19b) et pour les équipements de machines auxiliaires (comme indiqué dans l'annexe P de la DDP, article M19f).
114	Article 11.11 de la Partie B de l'EDT, section 3 - L'application de remplacement de tablier SPS décrite dans l'énoncé des travaux ne donne aucune information sur les épaisseurs ou les qualités de tôle qui seront (nous le supposons) fournies par le chantier. Cela peut-il être clarifié ?	Référez-vous à la mise à jour du DDT datée du 20 décembre 2021 pour des documents de référence supplémentaires (le DDT est les mise à jour sont disponible pour ceux qui ont signé l'accord de non-divulgation dans l'Annexe S - Annex S - Non-Disclosure Agreement of Request for Proposal, RFP/Annexe S - Accord de non-divulgation).
115	Article 11.11 de la Partie B de l'EDT, 3.3.1.2 - Dans les spécifications pour le remplacement des ponts SPS, il est noté que la déperdition du pont existant peut atteindre 70 % avant qu'une réparation ne soit nécessaire. Cela peut-il être confirmé, car cela semble extrême?	Référez-vous à la mise à jour du DDT datée du 20 décembre 2021 pour des documents de référence supplémentaires. Le rapport d'évaluation UT du pont principal est également inclus dans la mise à jour du DDT (Reportez-vous aux "ETS UT Survey Reports" inclus dans la section 11, dans le dossier Documents).

116	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - L'inspection du vaisseau et des dessins montre clairement que la conception ne permet pas de retirer facilement le moteur, la boîte de vitesses, etc. Le Canada a-t-il entrepris des études de faisabilité sur les options privilégiées, ou cela relève-t-il entièrement de la responsabilité de l'entrepreneur ?	Non. L'entrepreneur est responsable de la détermination des parcours de retrait des machines et des exigences qui y sont associées.
117	Exemple précis est tiré de l'article 15.2 de la Partie B de l'EDT, 3.2.1.4 - Dans de nombreuses parties de l'énoncé des travaux, des énoncés tels que " Le matériel original de suspension, de support et de fixation des tuyaux doit être conservé et réutilisé pour faciliter l'installation de la nouvelle tuyauterie " sont utilisés. Le Canada peut-il expliquer comment cela s'appliquera lorsque des travaux importants seront effectués, par exemple lors de la dépose du moteur ? Ces éléments devront-ils tous être conservés pour être réinstallés ?	Les supports de tuyauterie, le matériel de support et de fixation d'origine doivent être utilisés dans la mesure du possible. Dans les cas où une modification du système de tuyauterie est spécifiée, ou lorsqu'une structure adjacente est enlevée ou remplacée, du nouveau matériel de suspension des tuyaux peut être installé. L'entrepreneur doit rester responsable de l'entretien et/ou de la réfection de tous les nouveaux parcours de tuyauterie d'une manière acceptable pour le RT.
118	Exemple est tiré de l'article 15.2 de la Partie B de l'EDT - Certains éléments des spécifications relatives à la remise à neuf des systèmes d'assèchement et de ballast semblent contradictoires, par exemple, les paragraphes 3.4.2.1 et 3.4.2.2 exigent d'abord de conserver l'existant, puis de le remplacer. Le Canada clarifiera-t-il l'intention ?	La fonctionnalité actuelle des vannes télécommandées du système de cale et de ballast est assurée par un simulateur et un panneau de commande dans le PCM. Ce simulateur et ce panneau de commande doivent être retirés et non remplacés. La fonctionnalité fournie par le simulateur et le panneau de commande d'origine (à retirer et à ne pas remplacer) doit être assurée par le nouveau SCCSA défini a l'article19.2 de l'énoncé des travaux (EDT), voir point 3.15.27.
119	Partie A de l'EDT EG 02, 1.3 - L'EDT exige que tout équipement situé au-dessus des ponts soit protégé par une enceinte. Le Canada peut-il préciser à quels types d'équipement s'applique cette exigence ?	Tous les équipements de contrôle sensibles aux conditions météorologiques doivent être protégés de manière appropriée contre les intempéries et faciliter le fonctionnement des équipements dans des conditions météorologiques défavorables pendant toute la durée de vie de l'équipement.
120	Partie B, article 12.3 de l'EDT, 4.2.27 - Si les moteurs de propulsion peuvent être offerts avec certaines capacités, celles-ci doivent être évaluées séparément (par exemple, le calage variable des soupapes d'admission). Le Canada peut-il préciser l'intention et confirmer si l'inclusion d'options fera partie du prix évalué ?	Non, le coût des options proposées ne sera pas inclus dans le prix évalué.

121	Partie A de l'EDT EG 01 - Comment l'exigence ci-dessous est-elle mesurée ? "1.1.1.4.Les capacités de performance générales du navire doivent être conservées et ne doivent pas être compromises de quelque manière que ce soit à cause de cette PDV".* Les exigences en matière de rendement du vaisseau devront être définies et mises à jour au moyen d'essais sur le vaisseau avant la PDV afin de créer une exigence mesurable à la fin de la PDV. Le Canada fournira-t-il une définition des "capacités de rendement global" qui seraient vérifiées par le chantier naval avant la PDV ?	Avant l'arrivée du navire au début de la période de travail du navire, c'est-à-dire au cours de la période de travail initiale, il est spécifié que des essais en mer en eau libre doivent être effectués, à cet effet, se référer à EG 7.0 (Partie A de l'EDT). Les données originales de performance dans la glace sont documentées dans le matériel de référence proposé dans la mise à jour DDT datée du 20 décembre 2021.
122	Partie A de l'EDT EG 01, 1.2.1.3 - L'exigence ci-dessous est déraisonnable. La responsibilité totale du système ne peut être responsable que des personnes travaillant sur le contrat NGCC Terry Fox qui sont employées par l'entrepreneur principal ou qui travaillent dans ses locaux. "La protection de tout le personnel associé au projet contre les mauvais traitements ou toutes les sortes de blessures. Le soumissionnaire retenu devrait être tenu de respecter les exigences applicables en matière de santé et de sécurité au travail et les exigences générales de la DDP telles que celles-ci devraient être supprimées ou modifiées.	L'intention de cette clause est de s'appliquer au personnel travaillant sur le contrat du NGCC Terry Fox qui est employé par, ou qui travaille dans les locaux de l'entrepreneur principal.
123	Partie A de l'EDT EG 01, Quel est le but de ces dessins ? 2.1.1.21.« Dessins de référence » Les dessins de référence sont fournis à l’entrepreneur aux fins de référence seulement. Ce dernier est tenu de vérifier physiquement toutes les exigences du Contrat et de produire ensuite des dessins d’exécution pour approbation. La GCC s'attend-elle à recevoir des dessins de référence ?	Les 'dessins de référence' sont fournis par la GCC comme référence de base et doivent être développés en tant que 'dessins d'exécution' une fois la solution technique déterminée, conformément à l'EDT. La GCC ne s'attend pas à recevoir des dessins de référence de l'entrepreneur.

124	Partie A de l'EDT EG 01, 5.12.21 - Les normes SAE sont-elles acceptables pour les fixations plaquées ? ISO 2081 - Revêtements métalliques - Dépôts électrolytiques de zinc sur fer ou acier	Oui.
125	Partie A de l'EDT EG 01, 7.2.1.6 - Il s'agit d'une compétence provinciale, quel rôle joue le RT dans ce domaine ? Y a-t-il d'autres attentes que la simple réception d'un document de sécurité interne ? 7.2.1.6.L'entrepreneur doit fournir, 5 jours avant la réunion de lancement, les procédures de travaux relatifs à la peinture au plomb en place qui sont conformes aux règlements provinciaux et qui ont été approuvées par le comité de santé et de sécurité au travail de l'entrepreneur.	Référez-vous aux sections 6.1.1.4 et 6.1.1.5 de section EG 01 (partie A de l'EDT). Le système de la santé et de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement (SSSE) doit respecter ou dépasser le Manuel de Sécurité et de Sûreté de la Flotte de la Garde Côtière Canadienne (MSSF), et doit être entièrement accessible au RT. Les employés du Canada doivent travailler selon les exigences du Code canadien du travail. Les employés de la Garde côtière canadienne doivent travailler selon les exigences du MSSD. Le RT doit avoir accès au système SSSE de l'entrepreneur et à toute la documentation connexe afin de s'assurer que les employés du gouvernement sont adéquatement protégés par le système SSSE de l'entrepreneur.
126	Partie A de l'EDT EG-01, 7.2.1.8 - Pourquoi le RT empiète-t-il sur le fonctionnement et la gestion de la santé et de la sécurité au travail alors qu'il s'agit d'une compétence provinciale ? "7.2.1.8.L'entrepreneur doit conserver des documents qui prouvent que son département d'assurance de qualité a les capacités de contrôler le progrès des travaux sur place, est en mesure de réaliser un contrôle continu de la qualité de l'air conformément aux exigences du règlements sur la santé et la sécurité au travail, et d'évaluer les zones touchées après le processus d'élimination. Les documents de formation actuels doivent être conservés et mis à disposition lors des inspections."	Référez-vous à la réponse à la question #125.

127	Partie A de l'EDT EG 01, 8.4.1.6 - L'utilisation de dessins tracés a pris fin dans les années 1990. L'approbation des dessins doit se faire sans papier et par voie électronique à l'aide de l'outil PDM choisi par le chantier naval. Le Canada acceptera-t-il un flux de travail électronique et s'efforcera-t-il de procéder à l'examen des dessins d'atelier sans papier, par le biais d'un flux de travail électronique contrôlé par configuration, qui fournira des données sur la performance et l'efficacité de l'approbation des dessins ? "8.4.1.6.Les dessins soumis pour révision, sauf mention contraire, doivent être sous forme d'originaux tracés. Les feuilles de données imprimées du fabricant pour les éléments standards sont acceptables à condition que des caractéristiques pertinentes soient indiquées et se rapportent aux éléments prescrit."	L'exigence ne changera pas.
128	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT, 3.3.1.13/3.3.1.14 - Amendement 7 Réponse 15 (question ref 28) – Le Canada a noté que la section 3.3.1.14 permet des alternatives. Le Canada peut-il fournir des exemples d'autres services pénibles qu'il juge applicables au déglaçage ?	Des exemples d'autres services ardus jugés comparables au déglaçage comprennent les navires de manutention et d'approvisionnement d'ancres en mer, les traversiers et les dragueurs. Ces services pénibles sont aussi mentionnés dans l'annexe P de la DDP (rév. 2), point M19h, qui fait partie des critères obligatoires de soumission.
129	Article 16.2 de la Partie B de l'EDT - L'installation d'un deuxième chauffe-eau domestique est nécessaire. Est-ce pour la capacité ou la redondance ? Comme peu d'indications sont données sur les exigences d'installation ou de performance, il n'est pas évident de savoir comment l'installer dans le système global.	Il est destiné à la fois à la capacité et à la redondance. Il doit être installé en parallèle avec le chauffe-eau existant. Il doit avoir une capacité similaire à celle du chauffe-eau existant. De plus amples détails concernant le nouveau chauffe-eau ont été fournis dans la mise à jour du DDT datée du 20 décembre 2021.

130	Article 16.3 de la Partie B de l'EDT, 3.4.2.13 - Les exigences relatives aux réservoirs d'eau domestiques précisent que: L'alimentation en eau requise pour le présent article de l'EDT ne doit pas être ajoutée à l'utilisation quotidienne d'eau domestique du navire. Si l'entrepreneur utilise la même alimentation en eau domestique que celle qui sert à alimenter l'usage général du navire, le volume requis dans le cadre du présent article de l'EDT doit être soustrait du compteur de consommation d'eau domestique du navire au moment de calculer l'utilisation globale pour la facturation des services. Le Canada peut-il clarifier l'intention de cette exigence ?	Le coût de l'eau qui sera utilisée pour le rinçage, la désinfection et le remplissage des réservoirs d'eau domestique doit être inclus dans le coût de l'offre pour cet article 16.3 de l'EDT, et n'est pas inclus dans les coûts de consommation quotidienne comptabilisés dans EG 10 de l'EDT (Partie A), section 3.3.
131	Section 19 de la Partie B de l'EDT, 3.4.2.13 - La Garde côtière canadienne (par l'intermédiaire de TPSGC) achètera-t-elle directement l'équipement et le matériel de navigation, ou cet équipement sera-t-il offert par le chantier naval retenu ? Nous sommes heureux d'offrir un devis dans les deux cas. Y a-t-il un endroit préféré pour le radoub ? Sperry Canada a des bureaux à St John's et à Halifax. Nous pouvons desservir n'importe quel emplacement de la GCC dans l'Est du Canada. Les partenaires de service Alliance Nav ont des bureaux au Québec et en Ontario.	Chaque article de l'EDT sous la section 19 (ou sous toute autre section) précise si l'équipement est MFG, c'est-à-dire que l'équipement et le matériel de navigation seront fournis par la Garde côtière. Le lieu du radoub n'est pas encore connu.

132	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT, REMPLACEMENT D'UNE GRUE DE PONT DE QUARANTE (40) TONNES 3.4.1.6. La grue offerte doit être capable d'effectuer les tâches suivantes: a)Récupération d'une barge d'équipage à bâbord ou à tribord du navire. b)Récupération d'une barge d'intervention environnementale de quinze (15) tonnes du côté bâbord du navire. c)Capacité de soulever des hommes alors que le navire se trouve en mer ou au port. Pourrait-il être clairement indiqué quelle sera l'exigence maximale de levage de personnel pour la grue de pont de 40 tonnes (c'est-à-dire, clarifier le point c), ci-dessus).	L'exigence maximale de levage de personnel doit être de 1500 lb au rayon maximal de la flèche de la grue. Référez-vous au point 5 de cette modification pour une mise à jour de l'article 17.1, 3.4.1.6
MODIFICATION 014 - ref 133 à 140		
133	Besoin de clarifications sur l'article 16.10 de la Partie B de l'EDT (Remplacement de l'incinérateur), 3.3.3. Réservoirs de boue / décantation : Le nombre requis de réservoirs de boues est de un ou deux (car ces réservoirs sont fournis en une seule unité) ?	Référez-vous au point 2 de cette modification pour une mise à jour de l'article 16.10 de la Partie B de l'EDT.

<table>
<tr><td>134</td><td>Le calendrier des paiements jalons (annexe H de la demande de propositions, appendice 2) est très chargé en amont et se concentre entièrement sur le système de propulsion, tandis que d'autres éléments de grande valeur (par exemple, la grue) sont ignorés. Cela pose un risque considérable pour la trésorerie des soumissionnaires. Le Canada permettra-t-il aux soumissionnaires de proposer un autre ensemble de jalons et un calendrier connexe ?</td><td>Le Canada n'est pas prêt à modifier les jalons pour le moment.
Il y a des jalons associés à l'équipement autre que les systèmes de propulsion (énumérés ci-dessous), où le Canada paie l'entrepreneur à la réception et à l'inspection de cet équipement ; cet équipement comprend la grue de 40 tonnes.
<table>
<tr><td>15</td><td>Partie B Section 11.29 - Ensemble d'équipement de cuisine</td></tr>
<tr><td>16</td><td>Partie B Section 13.1 Alternateurs d'arbre et stabilisation de la fréquence - Équipement</td></tr>
<tr><td>17</td><td>Partie B Section 14.2a -Tableau de bord principal - Équipement</td></tr>
<tr><td>18</td><td>Partie B Section 14.2b -Tableau de distribution de secours - Équipement</td></tr>
<tr><td>19</td><td>Partie B Section 14.3 - Salles de commande de moteur et des panneaux de démarrage locaux - Équipement</td></tr>
<tr><td>20</td><td>Partie B Section 16.4 - Traitement des eaux usées - Équipement</td></tr>
<tr><td>21</td><td>Partie B Section 16.10 - Incinérateur - Équipement</td></tr>
<tr><td>22</td><td>Partie B Section 17.1 - Grue de pont de quarante (40) tonnes - Équipement</td></tr>
<tr><td>23</td><td>Partie B Section 17.2 - Machinerie du pont - description mécanique - Équipement</td></tr>
<tr><td>24</td><td>Partie B Section 17.3 - Machinerie du pont - description électrique - Équipement</td></tr>
<tr><td>25</td><td>Partie B Section 17.5 - Installation du treuil d'amarrage - Équipement</td></tr>
<tr><td>26</td><td>Partie B Section 17.6 - Remplacement de la grue du magasin avant - Équipement</td></tr>
<tr><td>27</td><td>Partie B Section 18.1 - Remplacement du système de télécommunications intégré - Équipement</td></tr>
<tr><td>28</td><td>Partie B Section 19.1 - Système de commande de propulsion - Équipement</td></tr>
<tr><td>29</td><td>Partie B Section 19.2 - Système d'alarme et de surveillance centralisé - Équipement</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>135</td><td>Suite à la réf #64 des Q&R. La DDP est désigné comme faisant partie de la SNCN. La SNCN est couverte par l'exemption de sécurité nationale. Le Canada a déjà utilisé cette exemption pour bloquer des demandes au TCCE. Le Canada confirmera-t-il qu'il n'invoquera pas l'exemption pour ce marché ?</td><td>Le Canada n'invoquera pas une NSE (National Security Exception, Exception relative à la sécurité nationale) pour cette exigence.</td></tr>
<tr><td>136</td><td>Article 16.1 de la Partie B de l'EDT, 2.6.1.1 et 3.5.5 - Pour le nouveau système d'eau douce, l'entrepreneur est tenu d'installer cinq (5) dispositifs antirefoulement MFG, mais il est indiqué que seuls quatre (4) seront fournis. Le Canada peut-il préciser ce qui est correct ? De plus, comme des problèmes de compatibilité peuvent survenir, pourquoi ces articles relativement mineurs sont-ils fournis en tant que MFG ?</td><td>Tous les dispositifs anti-refoulement requis doivent être fournis par l'entrepreneur. Pour les modifications de l'EDT, référez-vous au point 3 de cette modification pour une mise à jour de l'article 16.1 de la Partie B de l'EDT.</td></tr>
<tr><td>137</td><td>Le Canada envisage-t-il d'installer un système de traitement des eaux de ballastage pour le Terry Fox ?</td><td>Non, nous n'allons pas installer une nouvelle unité de traitement des eaux de ballastage.</td></tr>
</table>

138	DDP, section 7.2, Clauses et conditions standard : Q : Sur le site web d'achat et de vente, il y a de nombreuses clauses et conditions standard qui ne sont pas applicables à ce contrat, par exemple : le prix du lait et du beurre. En outre, beaucoup d'entre elles sont "obsolètes" et/ou non mises à jour. Donc, afin d'avoir une vue claire de toutes les clauses et conditions applicables à ce projet majeur, nous demandons au Canada de produire un contrat complet comprenant toutes les clauses et conditions extraites du site Web d'achat et de vente et les autres clauses et conditions de toutes les sections spécifiques produites pour ce projet.	Pour la section 7.2 (et pour toute la section 7), les seules clauses qui s'appliquent à partir du site des CCUA sont celles qui sont soit référencées, soit écrites en entier. Dans la section 7.2, par exemple, les clauses référencées (liens) comprennent, uniquement, les suivantes : -2030 (2020-05-28), Conditions générales - besoins plus complexes de biens; (Lien : https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat/3/2030/19) -1029 (2018-12-06) Réparation des navires; et (Lien : https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat/4/1029/5) -4006 (2010-08-16) L'entrepreneur détient les droits de propriété intellectuelle sur les renseignements originaux (Lien : https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat/4/4006/3)

139	Le prix le plus bas par rapport au coût du cycle de vie Le format actuel de l'évaluation de l'offre au prix le plus bas encourage les soumissionnaires à se procurer l'équipement le moins cher disponible. Bien que les coûts du cycle de vie des vaisseaux aient été pris en considération en ce qui a trait aux pièces de rechange et à la consommation de fluides et de carburant, aucun critère ne tient compte de la réputation des FEO (fabricant d'équipement d'origine) ou de l'équipement dans le portefeuille de produits d'un fabricant d'équipement original. a) Le Canada envisagera-t-il un critère pondéré pour les principaux éléments d'équipement, fondé sur les antécédents de performance du FEO ? b) Le Canada envisagerait-il de spécifier les FEO pour les équipements majeurs ?	a) Reportez-vous à la réponse à la question ref 79b. En outre : Dans l'annexe P de la DDP, des critères obligatoires ont été considerés et inclus pour (i) les fabricants d'équipements majeurs, ainsi que pour (ii) les équipements majeurs identifiés dans l'ensemble de la M19 (a à h) comme équipements de machines de propulsion (CMP définis dans la M19b) et comme machines auxiliaires (MA définis dans la 19g). L'équipement CMP comprend : -Les moteurs des machines de propulsion (CMP dans la partie B de l'article 12.1 de l'EDT) ; -Embrayages des machines de propulsion (CMP dans la partie B de l'article 12.1 de l'EDT) ; -Alternateurs d'arbres pour les machines de propulsion (article 13.1 de la partie B de l'EDT) ; -Équipement de tableau de bord (article 14.2 de la partie B de l'EDT) ; -les centres de commande des moteurs (article 14.3 de la partie B de l'EDT) ; -la mise à niveau du système de contrôle des machines de propulsion (partie B, article 19.1 de l'EDT), et -Système d'alarme et de surveillance (article 19.2 de l'EDT de la Partie B). L'équipement MA comprend : -les composants MA associés (article 12.1 de l'EDT de la partie B), y compris les pompes, les compresseurs, les réservoirs préfabriqués, les récepteurs, les filtres, les vannes, les régulateurs, les soupapes de sûreté et l'instrumentation générale liés à la PME, ainsi que le remplacement des compresseurs d'air de démarrage et auxiliaires (article 15.11 de l'EDT de la partie B). b) Le Canada a déjà établi une "liste de non-substitut", sans autoriser de produits équivalents, à titre exceptionnel, comme indiqué à l'Annexe U de la DDP. Aucun autre ajout à cette liste ne peut être fait, pour le moment.

140	Capacité: La capacité d'un entrepreneur à exécuter les travaux n'a pas été prise en compte ou pondérée dans cette demande de soumissions. Les soumissionnaires ne devraient-ils pas être tenus de fournir un niveau raisonnable d'assurance qu'ils disposent des installations, de la main-d'œuvre, etc. pour exécuter les travaux dans les délais prescrits par le Canada ? Plus précisément, en ce qui concerne les arriérés de travail dans les installations respectives des soumissionnaires ? Le Canada envisagerait-il une évaluation pondérée des soumissions en vertu de laquelle les soumissionnaires fourniraient un calendrier de travail démontrant clairement la capacité des installations à exécuter le projet dans le délai spécifié par le Canada ?	Reportez-vous à la réponse à la question ref 79b. En outre, pour démontrer la capacité d'une installation à exécuter le projet dans les délais prescrits, le Canada a demandé d'inclure, dans l'annexe P, l'exigence obligatoire M6, ou le soumissionnaire doit fournir un calendrier de travail préliminaire qui doit inclure le plan de déploiement de la main-d'œuvre, ou la charge de travail, pour les disciplines suivantes : -Travaux d'acier ; -tuyauterie -Mécanique ; -Électronique ; -Contrôles/Instrumentation. Le soumissionnaire doit indiquer la source des ressources de main-d'œuvre nécessaires pour soutenir la charge de travail; à l'interne ou sous-traitant ou fournisseur. Indiquer les noms des sous-traitants et spécifie les fournisseurs. De plus, M7 demande un engagement anticipé de sous-traitant, y compris une liste de tous les sous-traitants et des détails supplémentaires. **Reportez-vous aux M6 et M7 de l'annexe P (modifiée à la rév 2 de la modification 011) pour voir le contenu complet.**
MODIFICATION 015 - ref 141 à 161		
141	Article 16.19 de la Partie B de l'EDT - Les critères de conception de la nouvelle centrale de traitement d'air de la timonerie prévoient des températures différentes de celles requises pour la plupart des autres systèmes ; de plus, les capacités de l'unité sont spécifiées. Comment les températures doivent-elles être interprétées, et quel type de critères d'acceptation doivent être suivis ?	Référez-vous au point 5 de cette modification pour une mise à jour de l'article 16.19, 3.6.2.1.

142	Calendrier d'ingénierie Compte tenu de la portée et de la complexité anticipées du projet, nous prévoyons qu'une quantité importante de dessins détaillés personnalisés et d'informations sur la fabrication devra être générée. Nous ne pensons pas que la période de huit mois entre l'attribution du contrat et l'arrivée du navire soit suffisante pour tenir compte de l'effort d'ingénierie requis. De plus, comme de nombreux éléments de l'étendue des travaux sont conceptuels et en grande partie non définis, la quantité de dessins personnalisés et d'information sur les fabricants requise est une variable difficile à prendre en compte et crée un risque important tant pour le coût que pour le calendrier des travaux d'ingénierie. Le Canada prolongera-t-il la période de conception/approvisionnement de huit mois à, au moins, dix-huit mois ?	Le Canada prolongera la période de travail initiale. Veuillez vous reporter aux points 2, 3 et 4 du présent amendement pour une mise à jour de la demande de propositions.
143	Calendrier d'ingénierie Compte tenu de la portée et de la complexité anticipées du projet, nous prévoyons qu'une quantité importante de dessins détaillés personnalisés et d'informations sur la fabrication devra être générée. Nous ne pensons pas que la période de huit mois entre l'attribution du contrat et l'arrivée du vaisseau soit suffisante pour tenir compte de l'effort d'ingénierie requis. De plus, comme de nombreux éléments de l'étendue des travaux sont conceptuels et en grande partie non définis, la quantité de dessins personnalisés et d'information sur les fabricants requise est une variable difficile à prendre en compte et crée un risque important tant pour le coût que pour le calendrier des travaux d'ingénierie. Le Canada prolongera-t-il la période de conception/approvisionnement de huit mois à, au moins, dix-huit mois ?	a) L'entrepreneur est obligé de fournir du matériel qui répond aux exigences de l'EDT. La procédure relative aux travaux imprévus (annexe F de la DDP, formulaire TPSGC 1379) sera utilisée pour négocier les travaux de réingénierie qui peuvent être attribués au Canada avec une justification acceptable. Les retards seront traités conformément au document 2030 11, Retard justifiable. b) Voir la réponse à la question ref 142.

144	Point 3.3.1.8, de l'Article 15.1 de la Partie B de l'EDT stipule que "L'entrepreneur doit remplacer les soupapes des conduites de vidange par de nouvelles soupapes de même type et de même style." En regardant le dessin 71-01-02, la révision 3 indique que les vannes sur les lignes de retour des refroidisseurs ont été supprimées. Pouvez-vous valider ?	Ces soupapes n'ont pas été supprimées et restent en place. Elles doivent être remplacées par de nouvelles soupapes, conformément à l'EDT.
145	Pour le même article de l'EDT (15.1), il est mentionné au point 3.1.1.2 que les sections à remplacer ont été indiquées sur le dessin 71-01-02. Ces sections ne sont pas identifiées sur le dessin spécifié.	Ces sections ont été identifiées sur le dessin spécifié dans une mise à jour du DDT (mise C129à jour du DDT 22.01.06 ; section 15, Dessins).
146	Article 17.1 de la partie B de l'EDT - La nouvelle grue de pont semble représenter une augmentation de la capacité par rapport à la grue existante et une capacité supérieure à celle des autres grues en service dans la flotte de la GCC. Comme il s'agit d'un article coûteux qui aura des répercussions considérables sur les navires, la GCC envisagera-t-elle d'installer la même grue que celle qui a été choisie récemment sur d'autres navires de la GCC, ce qui permettra de réduire les coûts et d'assurer une plus grande uniformité au sein de la flotte ?	Les soumissionnaires doivent choisir une grue qui répond aux exigences de l'EDT.
147	Point 3.6.1.5 de l'Article 17.1, de la Partie B de l'EDT - Les exigences en matière de documentation pour la grue de pont précisent que "3.6.1.5.Trois (3) ensembles complets en anglais et trois (3) ensembles complets en français (si disponibles) des catalogues/manuels..." Le Canada confirmera-t-il que la documentation en langue française n'est pas requise ?	Des manuels en français sont requis. Veuillez vous reporter au point 6 du présent amendement pour une mise à jour du point 3.6.1.5 de l'Article 17.1, 3.6.1.5, de la Partie B de l'EDT .

148	Point 5.3.1.1 de l'Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - Les exigences en matière de pièces de rechange pour la grue de pont comprennent a)Pièces de rechange en quantité suffisante pour deux (2) routines de maintenance préventive et toutes les autres pièces de rechange essentielles que le FEO recommande de transporter à bord. b)Pièces de rechange nécessaires afin de réaliser deux (2) années de routines de maintenance et toutes les autres pièces de rechange essentielles qu'on doit stocker. Est-ce qu'ils doivent être considérés comme cumulatifs, ou est-ce que la plus étendue des deux alternatives est requise ?	a) et b) sont des exigences cumulatives.
149	Point 3.2.1.4 de l'Article 17.2, de la Partie D de l'EDT - L'entrepreneur est obligé d'évaluer si le câble de remorquage du treuil doit être retiré dans le cadre de la proposition. Comment l'entrepreneur est-il censé prendre cette décision sans avoir la possibilité de procéder à une inspection ? La GCC enlèvera-t-elle une partie ou la totalité du câble dans le cadre d'une deuxième visite du navire ? Le Canada modifiera-t-il cette exigence pour permettre que l'enlèvement, l'arrimage et la réinstallation soient considérés comme un article 1379 ?	L'entrepreneur doit déterminer si l'entretien spécifié du treuil peut être effectué avec le câble en place sur le tambour. Si ce n'est pas le cas (et que le câble doit être retiré pour permettre l'exécution de l'entretien spécifié du treuil), l'entrepreneur doit répondre aux exigences de la section 3.2.1 de l'article 17.2 de l'EDT en conséquence. L'entrepreneur n'est pas tenu d'inspecter le câble.
150	Point 3.4.2.1 de l'Article 17.2 de la Partie B de l'EDT - L'entrepreneur est tenu d'effectuer un essai de traction de 200 tonnes sur le treuil remis à neuf ; toutefois, les données sur le rendement du navire (article 13 de la Partie B de l'EDT de la partie B) laissent entendre qu'il ne peut appliquer 200 tonnes. Le Canada peut-il clarifier cette exigence ?	Le contractant doit effectuer un essai de bollard pour démontrer la capacité maximale du treuil, sans dépasser 200 tonnes.
151	Section 3.5 de l'Article 17.2 de la Partie B de l'EDT - L'étendue des travaux requis pour la remise à neuf du treuil de manutention des ancres peut dépasser le coût du remplacement du treuil. L'entrepreneur peut-il proposer cette solution comme alternative ?	Non, l'entrepreneur ne peut pas proposer une alternative.

152	Point 5.5.1.2 de l'Article 15.2 de la Partïe B de l'EDT "L'entrepreneur doit fournir une preuve d'inspection et d'acceptation par la société de classification pour tous les composants et toutes les fonctions du nouveau système d'assèchement et de ballastage." Cet EDT ne peut pas être réalisé sans qu'une exception aux règles soit accordée, car le système de ballast existant ne comprend pas d'unité de traitement des eaux de ballast et il n'existe pas d'EDT pour en ajouter une.	L'acceptation par la société de classification de la dérogation à l'exigence d'un BWTS (système de traitement des eaux de ballastage) sera organisée par la GCC. L'entrepreneur doit fournir la preuve de l'inspection et de l'acceptation par la société de classification de tous les autres aspects des systèmes d'assèchement et de ballastage.
153	Articles 17.5, 17.7 etc. de la Partie B de l'EDT - Les dispositifs d'amarrage du pont avant (en particulier) doivent être profondément remaniés, mais aucun croquis ou autre information n'est offert pour garantir que les propositions des soumissionnaires répondront aux exigences opérationnelles de la GCC. Les soumissionnaires peuvent-ils donc supposer que tout arrangement prévu dans leur proposition sera acceptable ? Dans le cas contraire, les soumissionnaires peuvent-ils supposer que tout remaniement nécessaire pour obtenir l'approbation de la GCC entraînera des travaux ?	Le document de référence 17.5-1 est disponible dans la mise à jour du DDT 21.12.20 ; cette ressource garantit que les propositions des soumissionnaires répondront aux exigences opérationnelles de la GCC.
154	Article 19.5 de la Partie B de l'EDT - Les consoles du PCM doivent être remises à neuf plutôt que d'être fournies neuves, malgré le fait que la plupart des éléments seront entièrement nouveaux. Cette approche sera difficile à mettre en œuvre et entraînera des risques considérables en termes de performances et de calendrier, car elle exclut toute possibilité de tester la plupart des aspects par TAU plutôt qu'in-situ. Elle soulève également de nombreux problèmes d'ingénierie humaine, notamment parce que les plans doivent être approuvés par la GCC sans qu'aucun critère objectif ne soit établi à cet effet. Le Canada envisagera-t-il de modifier cette exigence pour permettre la fourniture de nouvelles consoles ?	Oui. Toute nouvelle console doit être conforme à toutes les exigences de l'EDT, ainsi qu'à la conservation de tout le matériel et de toutes les fonctionnalités de la console existante qui ne sont pas traités dans l'EDT.
155	Section 3.4.2 de l'Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - Le nouveau système de MP doit inclure une nouvelle option de contrôle du combinateur. Cette option doit-elle être disponible en mode eau libre et en mode glace ? Dans l'affirmative, quels régimes moteurs limites seront acceptés pour le fonctionnement dans la glace ?	La disponibilité du mode Combinator est définie dans la section EG 12 de la Partie A de l'EDT.

156	Article 12.9 de la Partie B de l'EDT - L'entrepreneur doit fournir et installer un jeu complet de nouvelles pales d'hélice selon la conception originale. Cela empêchera toute amélioration de l'efficacité et de la réduction du bruit que l'on pourrait obtenir en utilisant une conception de pointe, et limitera la conception d'autres aspects des MP. Étant donné que l'approche de " l'offre conforme la plus basse " empêchera de proposer de meilleures solutions de rechange, le Canada envisagera-t-il d'entreprendre une étude des solutions de rechange pendant la période initiale des travaux ?	Non, le Canada n'entreprendra pas une telle étude.
157	Question ref #72 Modification 011 - Suivi de la question ref #72. Pour clarifier notre question, veuillez noter que des moteurs similaires n'ont généralement pas des puissances nominales identiques, et que les soumissionnaires devraient normalement proposer ce qu'ils considèrent comme la meilleure solution technique. Cependant, l'approche d'évaluation des offres pénalisera les bonnes pratiques. Les MP existants ont une puissance nominale de 4275kW chacun. Supposons qu'un candidat de remplacement soit disponible à 4200kW, et le moteur d'un autre fournisseur à 4500kW. Les deux ont une consommation spécifique de carburant similaire. Cependant, le moteur de 4500 kW semblera avoir une économie de carburant inférieure d'environ 7% en utilisant l'approche d'évaluation. En réalité, il pourrait avoir un meilleur rendement, car le fonctionnement à 100 % de la charge est pire pour l'économie de carburant et pour l'entretien. Nous demandons donc au Canada de revoir l'exigence afin de refléter une exigence de puissance fournie spécifiée qui évite ce problème.	L'entrepreneur doit sélectionner le moteur qu'il souhaite inclure dans sa proposition et utiliser la consommation de carburant spécifique pour ce moteur.
158	Question ref #76 Amendement 11 - Suivi de la question ref #76. Nous remercions le Canada pour la clarification, mais nous constatons que l'exigence n'a pas été réellement modifiée. Le Canada peut-il modifier les exigences afin de s'assurer qu'il n'y a pas de différend quant à l'intention après l'attribution du contrat ?	Oui. Veuillez vous référer au point 4 de cet modification pour une mise à jour de la DDP.

159	Point Article 17.1, 3.4.1.1 de la partie B de l'EDT - La nouvelle grue de pont doit "La grue proposée doit être à tout le moins en cours de production et en service maritime en plus d'être bien prise en charge au Canada". Le Canada peut-il confirmer quelles caractéristiques doivent être couvertes par cette exigence, étant donné que les exigences prévoient une unité personnalisée plutôt qu'un modèle de production standard ?	Le soumissionnaire doit démontrer que les pièces de rechange et le service seront disponibles pendant la période spécifiée. Une référence vérifiable et approuvée par la société de classification pour une grue similaire sur un navire nommé satisfera à cette exigence.
160	Question ref #67 Amendement 11 - Suivi de la référence Q&R #67. Pour clarifier notre préoccupation, nous comprenons parfaitement que les équipementiers fourniront les coûts des pièces pour l'année en cours. Cependant, la demande de proposition exige que nous indiquions les prix des pièces et de la main-d'œuvre pour 15 ans dans le futur, ce qui n'est pas réaliste. Nous réitérons donc notre demande que cette exigence soit revue.	Tous les coûts d'entretien et d'exploitation du moteur (tant pour la main-d'œuvre que pour les matériaux) doivent être basés sur les données du fabricant du moteur choisi et être calculés en dollars d'aujourd'hui.
161	Performance du vaisseau Aucune ingénierie ou modélisation n'a été effectuée pour évaluer les caractéristiques opérationnelles du vaisseau avec le nouvel équipement installé. Étant donné que l'entrepreneur est responsable de l'acquisition et de l'installation des principaux équipements, nous estimons qu'une part de risque insoutenable est placée sur l'entrepreneur principal en ce qui concerne la performance et l'acceptation du vaisseau. La meilleure façon de procéder serait de modéliser le vaisseau avec tous les nouveaux équipements et systèmes, afin de prévoir avec précision les caractéristiques opérationnelles du vaisseau avant que les travaux ne soient effectués et de donner au Canada la certitude que le vaisseau fonctionnera comme prévu. Cette modélisation devrait être faite pour comparer les différentes options d'équipement avant que l'équipement ne soit choisi. Qui sera responsable si les caractéristiques opérationnelles du vaisseau sont jugées insatisfaisantes pendant la phase d'acceptation?	L'entrepreneur est tenu de fournir de l'équipement qui répond aux exigences de l'EDT. La procédure relative aux travaux imprévus (annexe F de la DDP, formulaire TPSGC 1379) sera utilisée pour négocier les travaux de réingénierie qui peuvent être attribués au Canada avec une justification acceptable. L'entrepreneur sera responsable de la mise en œuvre de chaque élément de l'EDT et de la performance de tout équipement installé ainsi que de l'intégration de cet équipement avec tout autre équipement nouveau ou conservé. Les caractéristiques opérationnelles ne devraient pas changer.

MODIFICATION 016 - ref 162 à 177		
162	Point 1.1.1.2 de l'Article 17.1, de la Partie B de l'EDT - L'appel d'offres indique que si la nouvelle grue nécessite une structure de support de pont supplémentaire, cela sera traité comme un travail supplémentaire. Le travail supplémentaire qui en découle couvrira-t-il également l'ingénierie supplémentaire requise pour la nouvelle conception ?	La réalisation de l'analyse par éléments finis (FEA) initiale, spécifiée en 3.1.2, doit être incluse dans le coût de l'offre. L'ingénierie requise pour la définition de la structure supplémentaire et des travaux d'acier sera traitée à l'aide du processus TPSGC 1379.
163	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - La nouvelle grue de pont nécessitera probablement de nouveaux dispositifs de support arrimé. Ces derniers sont-ils définis à la discrétion de l'entrepreneur ? Si non, quels sont les emplacements et autres contraintes applicables ?	L'entrepreneur doit évaluer et modifier la béquille de stockage de la flèche de grue existante pour l'adapter à la nouvelle grue. L'entrepreneur doit également évaluer toute interférence potentielle entre la grue arrimée et les opérations de remorquage et ajuster le dispositif d'arrimage de la grue pour éviter toute interférence.
164	Point 3.5.10.1 de l'Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - "L'entrepreneur doit évaluer le système de conduits d'échappement du moteur principal existant par rapport aux besoins de la nouvelle MP et définir toutes les modifications du système de conduits d'échappement nécessaires pour répondre aux besoins de la nouvelle MP." Veuillez indiquer les exigences en matière de bruit pour les moteurs de remplacement et les systèmes d'échappement des moteurs (dB).	Les exigences en matière de niveau du bruit du système d'échappement doivent être conformes aux règlements et aux règles et codes ABS stipulés dans l'EDT, EG 01 (Partie A), section 5.0. Cela inclut les limites de bruit dans la salle des machines et dans les locaux d'habitation. Au minimum, les niveaux ne doivent pas dépasser les niveaux de bruit mesurés précédemment, selon l'enquête 287478, Rapport de surveillance du bruit du NGCC Terry Fox , NL le 5 mars 2021. La limite maximale du niveau de bruit dans la salle des machines est de 110 dB.
165	Question ref #75 Modification 011 - Suivi de la question réf#75. Nous ne comprenons pas cette réponse, car une liste d'articles n'est pas une spécification de performance. Les entrepreneurs ne peuvent pas déduire quels autres documents le Canada pourrait décider d'exiger, ni sur quelle base. Nous demandons donc que cette exigence soit reformulée.	Les modifications apportées à l'annexe V ont été complétées et référencées dans la dernière modification (015). Les articles de l'énoncé de travail de l'annexe V indiquant « inclure, sans s'y limiter » ont été reformulés. Reportez-vous au point 4 de la modification 015, y compris l'annexe V mise à jour (Rev 1).

166	Article 12.2 de la partie B de l'EDT - L'amendement 12 met à jour les exigences relatives aux compresseurs de barbotage, mais réduit la quantité d'informations utiles fournies. Les barboteurs consomment une très grande quantité d'électricité (1200HP pour le système actuel, les exigences du nouveau système sont inconnues). En tant que tels, ils auront un impact sur de nombreux éléments des modifications du système électrique. Il est impossible de vérifier la conformité à de nombreuses autres exigences sans une meilleure définition du système de barboteur. Le Canada fournira-t-il cette information aux soumissionnaires pendant la phase de demande de propositions ?	L'appel d'offres pour le nouvel ABCS sera publié dans la semaine du 25 janvier et comprendra le cahier des charges de l'ABCS. Tous les soumissionnaires de PVN pourront le consulter sur la page Acheter et vendre ; si des questions restent encore sans réponse, les soumissionnaires pourront alors soumettre leurs questions.
167	Article 12.2, 12.3, de la Partie B de l'EDT - Aucune exigence de performance n'est spécifiée pour le système de barbotage et il n'est donc pas clair quelles sont les exigences d'essai et d'acceptation ou quelle fonctionnalité le barboteur est censé fournir. Le Canada fournira-t-il des précisions supplémentaires sur les modes de fonctionnement, l'équilibrage, les pressions de travail et d'autres informations ?	L'entrepreneur doit démontrer que le nouvel ABCS, une fois installé, répondra aux spécifications de performance du fabricant.
168	Point 1.1 de l'Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - Les exigences relatives au fonctionnement de la grue font référence à l'état de la mer de Beaufort, ce qui ne correspond pas aux définitions normales de l'état de la mer. (a) Le Canada peut-il confirmer les exigences relatives à la hauteur significative des vagues ? (b) Le Canada fournira-t-il une analyse de tenue en mer qui permettra aux soumissionnaires d'évaluer les accélérations et les mouvements qui s'ajoutent aux exigences de charge statique ?	a) Reportez-vous au lien, https://www.rmets.org/metmatters/beaufort-scale. b) Non, l'entrepreneur est responsable de la détermination des paramètres de conception de la nouvelle grue.

169	Pointe 3.4.1.2 de l'Article 15.4 de la Partie B de l'EDT - Les nouvelles pompes de cale/ballast et d'incendie doivent "être de la même marque, du même modèle, de la même capacité et de la même disposition que les pompes d'origine. La série QVP ne figure pas dans le matériel de marketing du fabricant (seules les séries QV et QVK sont détaillées). Le Canada a-t-il confirmé que ces pompes sont toujours en production ? Pourquoi la connexion d'eau de mer ne peut-elle pas être modifiée pour convenir à une nouvelle pompe alors que la tuyauterie est remplacée de toute façon ?	En 2020, le fabricant avait confirmé que ces pompes pouvaient être fournies et qu'elles continueraient à faire l'objet de soutien technique. Les nouvelles pompes doivent être soutenues pendant 15 ans.
170	Point 3.5.5.1 de l'Article 16.1 de la Partie B de l'EDT "L'entrepreneur doit installer les dispositifs anti-refoulement fournis par le gouvernement dans chacun des cinq tuyaux principaux d'eau domestique à des endroits pratiques après le principal collecteur de distribution.". Ces dispositifs anti-refoulement seraient-ils plus utiles dans les conduites menant aux réservoirs collecteurs des machines et à la station d'épuration pour empêcher le refoulement dans le système domestique plutôt que d'empêcher le refoulement d'eau propre dans les systèmes des machines ?	Les soumissionnaires doivent proposer l'installation de dispositifs anti-refoulement conformément à l'énoncé des travaux et à la réponse à la Question ref 136.
171	Article 16.3 de la Partie B de l'EDT - Des mesures d'hivernisation supplémentaires sont-elles nécessaires pour la conversion d'un réservoir de ballast d'eau en réservoir d'eau douce ? Le réservoir s'étend au-dessus de la ligne de flottaison et contient désormais un liquide dont le point de congélation est plus élevé.	Non.
172	La réponse à cette question semble contredire la réponse à la question 27, où le Canada a déclaré que " (EG01, Sections 5.2 à 5.5) sont obligatoires ". Le Canada peut-il préciser la liste des normes de référence, en indiquant celles qui sont obligatoires dans leur intégralité, celles qui sont partiellement applicables, y compris les sections spécifiques qui sont applicables, et celles qui ne sont pas applicables.	Les réponses précédentes à la Question ref 104 et à la Question ref 27, concernant l'application des règlements et des normes, sont correctes. L'entrepreneur peut demander des éclaircissements s'il a une question relative à un règlement, une règle, un code ou une norme en particulier.

173	DDT - De nombreuses réponses fournies dans l'amendement 13 font référence à la mise à jour des DDT datée du 20 décembre 2021. Nous n'avons été informés de cette mise à jour que le 11 janvier 2022. Le Canada va-t-il (a) confirmer que tous les soumissionnaires ont été informés de cette mise à jour en même temps (b) veiller à ce que les futurs changements substantiels apportés au dossier de demande de propositions soient communiqués par le biais du processus officiel de modification et (c) veiller à ce que les informations essentielles soient diffusées plus rapidement, compte tenu des délais extrêmement serrés pour répondre à la demande de propositions ?	a) Oui, selon nos dossiers, tous les destinataires DDT éligibles, y compris l'auteur de cette question, ont eu accès aux mises à jour le 23 décembre (pour la mise à jour DDT nommée TDP Update 21.12.20). La mise à jour TDP Update 22.01.06 et la mise à jour TDP Update 22.01.14 ont également été envoyées par e-mail les 11 et 14 janvier, respectivement. b) À l'avenir, les mises à jour du DDT, accessibles aux destinataires éligibles, ne seront annoncées que par le biais d'une modification de la sollicitation sur Achats et ventes. c) Merci pour vos commentaires.
174	La mise à jour du DDT (6 janvier 2022) a un index de dessin qui suggère que des fichiers ".dwg" sont disponibles. Aucun n'a été trouvé dans ce dossier ou dans tout autre DDT. Le Canada peut-il fournir ces fichiers s'il vous plaît ?	Les plans d'ensemble ont été mis à disposition au format ".dwg" dans la mise à jour du DDT du 22.01.14. Le reste des dessins sera disponible en format ".dwg" après l'attribution du contrat.
175	Pour ce qui est de la réponse réf. 54 (concernant le point 3.3.3.12 de l'article 13.1 de la partie B de l'EDT), comment le Canada veut-il faire fonctionner les pompes et effectuer le pré-chargement en utilisant 24V ?	Le point 3.3.3.12 de l'article 13.1 de la Partie B de l'EDT, définit les exigences relatives à l'alimentation de contrôle de 24 VDC. Il n'est pas envisagé de faire fonctionner les pompes et d'effectuer la précharge à partir du circuit 24 VDC. Les questions et commentaires concernant les pompes et le circuit de précharge ne doivent pas être mêlés à ce point.
176	En réponse à la demande de clarification pour la réponse réf 84 (concernant le point 3.3.4.1 de l'article 13.1 de la Partie B de l'EDT) : Les auxiliaires de la prise de force-convertisseur et du moteur principal d'entraînement (eau de refroidissement) ne fonctionnent pas sans apport d'énergie électrique, il n'est pas possible de démarrer le réseau de bord ("bus CA") avec le seul alternateur d'arbre. La procédure normale pour faire fonctionner le réseau du navire à partir d'une panne de courant passe par le groupe électrogène de secours, car il est refroidi par air et essentiellement autonome. Une autre solution consiste à utiliser un grand onduleur, conçu pour 460 V 3AC, pour jouer le rôle du groupe électrogène d'urgence.	La capacité de connecter le convertisseur de courant à un bus mort est nécessaire. Le convertisseur se connecte au bus PDF (prise de force), et ce bus PDF peut être mis hors-tension lorsque son coupleur de bus vers le bus de service du navire est ouvert. La source d'énergie auxiliaire, le circuit de précharge et les pompes de refroidissement, nécessaires au démarrage du convertisseur de courant doivent être définis par l'entrepreneur. Les possibilités sont : 1- le générateur PDF (s'il est capable de fonctionner de manière autonome), 2 - une alimentation supplémentaire (disjoncteur de rechange) à partir du bus de service du navire.
177	Point 3.3.3.3, de l'Article 13.1 de la Partie B de l'EDT, est-ce qu'une autre extrémité frontale vers le générateur de l'arbre peut être considérée s'il est considéré qu'elle fournit la même performance vers le réseau ?	Le convertisseur doit répondre aux exigences du point 1.1.1.2b de l'Article 13.1 de la Partie B de l'EDT L'AFE (l'extrémité avant active) fait référence à un convertisseur capable de maintenir/réguler la tension de la liaison CD au niveau requis dans tous les modes de fonctionnement.
MODIFICATION 017 - ref 178 à 184		

178	Article 16 de la Partie B de l'EDT - Document PL 70-11-02 grey water system de 31 pages, la page 22 est illisible;	La page 22 contient les éléments répertoriés pour les drains de cuisine. Une copie plus claire n'est pas disponible, mais les éléments requis pour cette page sont référencés dans une **analyse virtuelle 3D, mise à jour (lien - https://mpembed.com/show/?m=K7qtxRJn1yy&mpu=71&mpv=CCGTFOX; mot de passe = TerryFoxVLE),** sous le répertoire de section 'Bubbler Compartment' et 'FWD AUX Machinery Compartment Upper landing'. Les nouvelles balises (New tags) sont étiquetées sous l'index des spécifications de zone (Area Spec Index) comme "16.6 Sewage & Grey Water Piping System".
179	DDP section 6.1 Capacité financière : Pour la présentation des rapports financiers, point 6.1, et dans le but de divulguer ces informations confidentielles uniquement aux personnes compétentes. Avons-nous la possibilité de faire une réunion en vidéoconférence pour présenter ses informations ? Cela permettrait de ne pas divulguer ses documents.	Les informations à fournir nécessitent une évaluation détaillée par un analyste des coûts ; une réunion par vidéoconférence n'est pas suffisante pour effectuer l'évaluation. Les informations demandées seraient envoyées, par le soumissionnaire, directement à l'analyste des coûts.
180	Article de l'entente DDP 7.11 Exigences en matière d'assurance : - Pouvons-nous avoir la valeur assurable du navire Terry Fox ? - Annexe D, point D4, Pouvez-vous préciser ce qui est inclus dans la liste des biens de 15 000 000 $?	Non, la valeur d'assurance du navire ne sera pas divulguée. Le point D4 (assurance tous risques des biens) est demandé car le contractant va commander des équipements de grande valeur, des pièces de rechange, etc., et les biens resteront sous le soin, la garde et le contrôle de l'entrepreneur après leur livraison.
181	Article de la DDP 7.13 Garantie financière du contrat : Pour la garantie financière, pouvez-vous confirmer que TPSGC reconnaîtra que les extras seront soumis aux coûts accrus de la garantie financière ?	Non, TPSGC ne reconnaît pas qu'il y aura une augmentation. Après l'attribution du contrat, le Canada effectuera des paiements d'étape (jalons) et des paiements progressifs mensuels sur les travaux terminés ; les travaux restants à facturer pendant la durée du contrat ne seront pas supérieurs à la valeur initiale et au risque garanti à l'attribution, même si des extras s'ajoutent.
182	En ce qui concerne la section 2.7 Période de travail (de la demande de proposition, DDP), un soumissionnaire ne peut pas faire cette certification de bonne foi sans savoir ce qu'est une quantité raisonnable de travail non programmé. Cela devient de plus en plus difficile car le Canada modifie l'énoncé des travaux (l'amendement 5 y fait référence) pour réaménager des zones sélectionnées par le biais d'un prix unitaire, ce qui est essentiel, réaménagement par 1379. Compte tenu de cette réalité, le Canada peut-il définir précisément le nombre d'heures qui est "raisonnable" ?	Non, le Canada ne peut pas définir avec précision le nombre d'heures qui constitue une quantité raisonnable de travail imprévu.

183	DDT, 1-07-80-2 Analyse de la charge - Nous constatons que la seule analyse de la charge électrique fournie date d'avant la livraison du navire et que de nombreuses lignes ne correspondent pas aux données fournies ailleurs dans les exigences. Le Canada peut-il fournir une version plus récente de l'analyse de la charge, car il s'agit d'un document de conception essentiel pour le dimensionnement des nouveaux équipements et systèmes ?	Reportez-vous au point 2 de cette modification. La GCC a récemment terminé une analyse de la charge générale de l'installation électrique existante (TDP Update 22.01.27, Mise à jour 22.01.27 du DDT). Cette analyse est à titre de référence seulement et ne limite en rien la responsabilité de l'entrepreneur attribué d'élaborer et de maintenir l'analyse de la charge électrique, conformément à l'article 14.1 de l'EDT, afin de refléter tous les changements associés au radoub PVN et de déterminer toutes les exigences finales en matière de conception du système électrique.
184	Article 11.4 de la Partie B de l'EDT * Point 3.3.1.1. L'entrepreneur doit isoler, débrancher et retirer tous les câbles électriques actuels reliant le tableau de commande athelco actuel aux quatre cellules de référence et aux dix anodes. * Point 3.5.1.6 L'entrepreneur doit installer tout le nouveau câblage électrique pour relier le nouveau tableau de commande du système de protection de coque et le tableau de commande original à leurs cellules et anodes de référence respectives de la manière décrite dans les instructions de Jastram. * Et la modification 5 "Les quatre anodes avant et les deux cellules de référence avant doivent être connectées à la nouvelle armoire de commande à thyristor avant." * Je viens d'entrer en contact avec le représentant FEO (Charles Brown) de Jastram. Il nous a dit que les câbles électriques ne devaient pas tous être remplacés (sa recommandation). * Pouvez-vous confirmer que TOUS les câbles doivent être remplacés par de nouveaux pour toutes les anodes arrière et avant et les cellules de référence ?	Oui, tous les câbles électriques doivent être remplacés comme spécifié aux points 3.3.1.1 et 3.5.1.6 de l'article 11.4 de l'EDT.
MODIFICATION 018 - ref 185 à 187		
185	Réf Q&R 166, Quand l'invitation à soumissionner abcs (air bubbler compressor system;système de compresseur à bulles d'air) sera-t-elle publiée?	L'invitation à soumissionner ABCS a été publiée le 31 janvier 2022. https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-OLZ-002-7757

186	Annexe P de la DDP, CRITÈRES TECHNIQUES OBLIGATOIRES, M18, Équipe d'approvisionnement, point b. <<'Le soumissionnaire doit fournir deux Spécialistes de l'Approvisionnement qui achèteront du matériel détaillé à l'annexe H– Appendice 2– Jalons (Prix et calendrier de livraison) comme spécifié dans l'annexe A– Énoncé de travaux. Chaque individu doit: b. a géré l'acquisition d'un composant évalué à un minimum de 10 millions de dollars au cours de son expérience>> Cette exigence suggère que le spécialiste de l'approvisionnement doit avoir émis un bon de commande pour un seul composant d'une valeur minimale de 10 M$. C'est une valeur très élevée pour un seul composant, il est très peu probable que cela se produise même sur de grands projets. Une exigence telle que « l'acquisition de composants évalués à un minimum de 10 M$ pour un seul projet » serait plus conforme à ce qui se passe dans l'industrie maritime canadienne. Dans cette perspective, la démonstration n'a pas pu être faite avec la soumission d'un seul bon de commande. Sinon, réduire les 10 M$ à 1 M$ ou 2 M$ ouvrirait la porte à des candidats sérieux.	Après plus de réflexion et un examen plus approfondi, le Canada a corrigé et clarifié l'intention, et a ajouté un critère équivalent à M18, b. Voir le point 2 de cette modification pour une mise à jour de l'annexe P (REV 3). REMARQUE: La modification 010 (Annexe P, rev 1) a mis à jour les exigences M19h (selon le point 2 de la modiciation) et M10 (selon Q14 dans la modification ou Q ref 58 dans le journal)). La modification 011 (REV 2) a mis à jour l'exigences M6 (selon Q ref 61 et point 2).

187	L'exigence actuelle en matière de garantie financière du contrat stipule que le soumissionnaire doit fournir un prix pour : a) un cautionnement de performance (formulaire PWGSC-TPSGC 505) et un cautionnement de paiement de la main-d'œuvre et des matériaux (formulaire PWGSCTPSGC 506), chacun d'un montant de 20 % du prix du contrat ; OU b) un dépôt de garantie tel que défini ci-dessous, d'un montant de dix pour cent (10 %) du prix du contrat. Le coût de cette garantie fera partie du prix évalué. Il s'agira d'un montant excessivement élevé qui n'ajoutera aucune valeur au navire, au réaménagement ou à la protection contre la non-exécution. Nous demandons à nouveau au SPAC de reconsidérer sa stratégie d'approvisionnement et de présélectionner d'abord les chantiers navals, puis de les évaluer sur la base de la meilleure valeur, une combinaison de prix et de mérite technique, sans inclure le coût de la garantie financière	Cette demande, concernant la méthode d'évaluation, a déjà fait l'objet d'une réponse. Les réponses à des questions de type identique ou similaire se trouvent dans les Questions réf. 16, 79b, 139, et 140. En ce qui concerne la nécessité d'une garantie financière : 1) La garantie financière protège le Canada contre le non-paiement de l'entrepreneur ; si un entrepreneur manque à ses obligations, toute garantie financière contractuelle sera rachetée et appliquée pour dédommager le Canada dans la limite permise par le contrat ; 2) Elle s'applique également à tous les soumissionnaires et doit être incluse dans le coût évalué ; et 3) Si le contrat est attribué, le Canada paiera la totalité du coût de la garantie financière, tel qu'il apparaît dans la soumission.
MODIFICATION 019 - ref 188 à 196		
188	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - En ce qui concerne le point 3.4.3.7, un régulateur avec sauvegarde mécanique n'est plus considéré comme avantageux, car il peut causer des problèmes de stabilité et éventuellement rompre l'accouplement du moteur. Dans ces conditions, l'utilisation d'un PG-EG Woodward sans sauvegarde est-elle autorisée?	L'exigence définie au point 3.4.3.7 restera inchangée.
189	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - En ce qui concerne l'article 3.4.3.14, la commande du moteur est câblée ; nous pensons qu'elle doit être câblée pour des raisons de sécurité (confirmation formelle en attente). Quoi qu'il en soit, que la classe l'exige ou non, il est jugé plus sûr que les signaux de commande du moteur soient câblés. Le Canada peut-il s'il vous plaît permettre que la commande du moteur soit câblée ?	Les fonctions de commande du moteur peuvent être câblées. Le système embarqué de contrôle et de surveillance du moteur doit pouvoir communiquer par bus avec le système central de commande, de surveillance et d'alarme (SCCSA).

190	Un soumissionnaire peut-il accumuler des crédits ou transférer des crédits liés au Volet de participation autochtone (VPA), un peu comme ce qui se fait avec le programme Retombées industrielles et technologiques (RIT) ? Par exemple, le Louis Saint Laurent n'a pas de RIT, mais il contient des travaux canadiens que nous sommes autorisés à créditer à notre budget global de RIT; ce crédit peut être utilisé pour d'autres programmes qui nécessitent un RIT. Est-ce que la même chose peut être faite pour le VPA, ou est-ce que le VPA doit être directement pour le Terry Fox PVN ?	Non, cela doit être directement pour le contrat Terry Fox PVN.
191	EG 7.0 de la Partie A de l'EDT : La réponse à la question ref 121 de la modification 013 indique que les essais en mer avant réaménagement doivent être effectués conformément au bulletin des essais en mer de la SNAME, EG 7.0, de la Partie A de l'EDT. Ce bulletin couvre de nombreux essais, dont beaucoup nécessitent des instruments qui ne sont pas actuellement installés sur le navire. L'entrepreneur est-il tenu de fournir et d'installer cet équipement et, dans l'affirmative, comment et quand cela doit-il être fait et chiffré ?	L'entrepreneur doit soumissionner conformément à l'EDT. L'entrepreneur doit prendre des dispositions pour qu'une évaluation du rendement du navire soit effectuée par des personnes expérimentées dans ce domaine et capables de fournir les instruments nécessaires. La GCC accordera le temps nécessaire à l'installation et au retrait de ces instruments, avant et après les essais.
192	Divers, Q&R réf 81 : La demande de proposition (DDP) fait référence à divers endroits à la "puissance nominale de l'hélice" et la réponse à la question réf 81 indique que cette valeur doit être utilisée pour le dimensionnement de l'installation de propulsion. Cependant, nous ne trouvons pas de définition de cette valeur dans la DDP ou dans la documentation à l'appui. Le Canada peut-il préciser la valeur qui doit être utilisée ?	Voir le dessin n° A111582 CPP Propeller (CPP Hélice), proposé dans le DDT Mise à jour 21.12.20, Section 12, Documents, Dossier 12.1-1. La puissance de l'hélice existante doit être considérée comme étant de 8088 Kw par arbre.

193	11.18 de la Partie B de l'EDT L'énoncé des travaux pour le nouveau mât avant indique "c) fabrication d'un nouveau mât conformément au dessin fourni". Le dessin d'orientation fait-il référence à 2046-418-S-045 Rev2 Détails des plateformes d'accès aux feux de navigation du mât avant (Allswater) ? Le Canada peut-il confirmer l'intention d'avoir un mât identique à l'original, avec de nouvelles plates-formes. Y a-t-il une raison pour laquelle les plates-formes ne peuvent pas être ajoutées au mât existant ?	Reportez-vous au point 3.1.1.1 (de l'Article 11.18 de la Partie A de l'EDT) qui stipule que "L'entrepreneur doit remplacer le mât avant du navire par un nouveau mât conformément au dessin de référence 20046-418-S-045 rév. 2." L'Entrepreneur doit faire une offre en conséquence, sur la base du dessin d'orientation référencé. Reportez-vous au point 1.1.1.1 (de l'Article 11.18 de la Partie B de l'EDT) qui stipule que "Le présent article de l'EDT a pour but de remplacer le mât avant du navire par un mât dont la structure et la configuration sont différentes."
194	12.6 de la Partie B de l'EDT Le modèle Jastram S2-723-35 a été identifié comme l'ensemble de remplacement présélectionné. Il incombe à l'entrepreneur de s'assurer que le système proposé respectera ou dépassera la fonctionnalité et la performance du système actuel, et qu'il répondra aux exigences de l'ABS et de la SMTC. Les modifications à apporter à l'ensemble présélectionné de l'appareil à gouverner doivent-elles être identifiées au stade de l'offre et incluses dans une nouvelle proposition/offre technique ?	Le soumissionnaire doit supposer que la proposition, telle que présentée, est suffisante et qu'aucune modification n'est requise.
195	EG 07 de la Partie A de l'EDT Il est exigé que les performances du navire après la PVN soient, à tous égards, égales ou supérieures à celles obtenues avant la PVN. Cela doit être démontré en comparant les essais en mer avant l'arrivée et les essais de livraison. Cependant, cela pose un certain nombre de défis et nous demandons une définition plus précise des attentes du Canada. Les essais avant l'arrivée seront effectués avec des revêtements de coque dégradés, etc. Si cela rendra certains attributs de performance plus faciles à atteindre, d'autres deviendront plus difficiles - par exemple l'arrêt en cas de collision et d'autres manœuvres. Comment les résultats des essais doivent-ils être interprétés pour tenir compte de ces facteurs ?	Les essais avant l'arrivée seront effectués immédiatement après les opérations de déglaçage ; on peut présumer que la coque est propre. La coque est recouverte d'Inerta et peut être considérée comme étant en bon état.

196	EG 08 de la Partie A de l'EDT Les documents présentés dans la GR 08, 1.2.1.1 peuvent-ils être fournis? Doc. de MSI Mai 2019 (poids et centres..), Doc. de MSI Janvier 2012 (stabilité du remorquage), No. de dessin # à déterminer (courbes hydrostatiques), No. de dessin # à déterminer (marques d'ébauche), No. de dessin # à déterminer (livre d'assiette et de stabilité) et No. de dessin # à déterminer (manuel de modélisation 3D).	A inclure dans la mise à jour du DDT 22.02.11 (TDP Update 22.02.11).
MODIFICATION 020 - ref 197 à 210		
197	Article 11.14 de la Partie B de l'EDT : Le rapport de ETS ne fait qu'identifier les points où l'acier est sous la diminution d'épaisseur acceptable, il ne délimite pas les zones d'acier à remplacer. La GCC devrait s'assoir avec la compagnie qui a pris les tests d'épaisseurs et la société de classification du navire afin de s'entendre et produire un plan/dessin délimitant précisément les inserts de plaques et éléments de structure à remplacer considérant un pourcentage de diminution supplémentaire depuis la prise des tests et sachant qu'elle ne veut pas retourner dans ces espaces dans les prochaines années pour remplacer à nouveau de l'acier. Il est toujours de la responsabilité du Propriétaire du Navire de s'entendre avec sa Société de Classification qu'est-ce qu'il doit remplacer sur son navire. Cet exercice ne peut pas être fait par les chantiers dans le cadre d'un appel d'offres évalué sur le prix. Est-ce qu'un plan/dessin d'acier à remplacer avec un résumé détaillant, l'emplacement, l'échantillonnage, longueurs ou dimensions et le grade d'acier de chacun des éléments à remplacer, sera fourni aux soumissionnaires afin qu'ils soumissionnent tous les mêmes quantités d'acier?	Reportez-vous au point 3 de cette modification.

198	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT : Pour le point 3.4.2.26d, Les capteurs de pression individuels des cylindres sont courants dans les moteurs à bicarburation ou à gaz. Lorsqu'un moteur à gaz fonctionne selon le principe d'Otto, les culasses doivent être équipées de capteurs électriques spéciaux pour ajuster le processus de combustion sensible spécifique à chaque cylindre. Cela est nécessaire pour charger les cylindres de manière égale, afin d'éviter les cognements et les ratés d'allumage qui peuvent entraîner des explosions dans le conduit d'échappement. Il y a donc de arguments solides en faveur du moteur à gaz. Cependant, dans les moteurs diesel, le processus de combustion est différent et aucun ajustement spécifique au moteur n'est nécessaire. Il n'y a pas non plus d'autres arguments forts qui pourraient valoriser l'investissement. C'est pourquoi les culasses ne sont généralement pas équipées d'un système de contrôle continu de la pression des cylindres, car cela ajoute des coûts et apporte peu de valeur. Si nous devions mettre en œuvre le contrôle continu de la pression des cylindres sur nos moteurs diesel, cela nécessiterait des travaux de recherche et développement, d'ingénierie et d'essais spécifiques pour le mettre en œuvre sur la culasse. En outre, le Canada serait propriétaire d'un moteur dont les culasses seraient fabriquées spécialement et ne seraient pas utilisées ailleurs. Et il est peu probable qu'elles soient utilisées ailleurs non plus. Les moteurs diesel à vitesse moyenne ont des soupapes indicatrices sur le dessus de la culasse où les pressions de pointe peuvent être mesurées par un appareil portatif. Serait-il possible d'éliminer cette exigence et de permettre que les pressions de pointe soient mesurées par des appareils portatifs ?	La fourniture d'un système de surveillance de la pression des cylindres individuels sera considérée comme facultative. Les soumissionnaires doivent inclure le coût de la fourniture d'un tel système, tel que spécifié, comme une option, si disponible. Le coût ne sera pas inclus dans le prix global de l'offre. Se reporter à l'article 4 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.

199	Demande de propositions (DDP) pour le barboteur et l'Article 12.2 de la Partie B de l'EDT du PVN du NGCC Terry Fox : Le système doit être livré à St. John's, NL, pendant la période de radoub prévue. Cela obligera tout soumissionnaire qui n'est pas basé à St. John's à payer des frais d'expédition inutiles et à assumer le risque de multiples livraisons sur de longues distances. Le Canada va-t-il réviser cette exigence pour éviter de pénaliser certains soumissionnaires ?	Le Canada livrera le compresseur au site attribué.
200	DDP pour le barboteur et l'Article 12.2 de la Partie B de l'EDT du PVN du NGCC Terry Fox : L'appel d'offres pour le barboteur comprend une exigence pour le fournisseur de développer un dossier de conception d'installation. Cependant, le soumissionnaire du PVN est tenu d'en assumer la responsabilité. Comment les conflits éventuels seront-ils résolus ?	L'entrepreneur PVN doit installer le nouveau matériel du système de compresseur de barboteur d'air (ABCS - air bubbler compressor system) conformément aux exigences d'installation spécifiques définies par le fournisseur du nouveau ABCS, comme on s'y attendrait pour l'installation de tout nouvel équipement ou matériel. Des exigences d'installation plus générales telles qu'un plan d'accès et de fermeture, des exigences de levage, le remplacement des câbles électriques et d'autres exigences générales propres au navire doivent être élaborées par l'entrepreneur PVN, en tenant compte des exigences spécifiques à l'équipement et au matériel du fournisseur ABCS. L'entrepreneur PVN est responsable de l'installation correcte du nouveau ABCS. Cette mesure est couverte par l'allocation d'installation de l'EDT de Terry Fox (article 12.2 de l'EDT de la partie B, voir la question ref 80). Un plan d'accès et de fermature a été ajouté à l'ANNEXE V PDR-CDR (REV 2), conformément à la section 3.2.1.5 de l'article 12.2 de l'EDT (voir le point 9 de cette modification). Notez que REV 1 a été publié par question ref 158 (et point 4 de la modification 015).
201	DDP pour le barboteur et l'Article 12.2 de la Partie B de l'EDT du PVN du NGCC Terry Fox : L'étendue de la fourniture du barboteur comprend divers panneaux de remplacement pour les consoles qui doivent être retirées dans le PVN. Comment les soumissionnaires peuvent-ils s'assurer que ces panneaux seront compatibles avec les nouvelles consoles ?	Le soumissionnaire doit présumer que tout nouveau panneaux n'entrera pas en conflit avec la planification des consoles. Tout conflit sera réglé après l'attribution au moyen du processus TPSGC 1379.

202	DDP pour le barboteur et l'Article 12.2 de la Partie B de l'EDT du PVN du NGCC Terry Fox : The bubbler RFP does not include any space, weight or power information, other than a not to exceed power. Are VLE bidders required to assume that this maximum power will be used? What other information can be utilized to assure that the delivered equipment will not conflict with other aspects of the VLE, given that bubbler selection will presumably not be confirmed until after VLE bids are finalized?	Le soumissionnaire doit présumer que la nouvelle machine à bulles : a) Nécessite une alimentation électrique de 485 kW à chaque nouveau compresseur à bulles VFD; b) s'adaptera à la même empreinte que l'équipement existant; c) Ne présentera aucun changement de poids; et d) N'entrera pas en conflit avec d'autres aspects de la PVN. Tout changement à ce qui précède confirmé après l'attribution du contrat sera traité dans le cadre du processus TPSGC 1379. Se reporter à l'article 5 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.

203	DDP pour le barboteur et l'Article 12.2 de la Partie B de l'EDT du PVN du NGCC Terry Fox : L'appel d'offres pour le barboteur ne comprend aucune information sur l'espace, le poids ou la puissance, autre qu'une puissance à ne pas dépasser. Les soumissionnaires du PVN sont-ils tenus de supposer que cette puissance maximale sera utilisée ? Quelles autres informations peuvent être utilisées pour s'assurer que l'équipement livré n'entrera pas en conflit avec d'autres aspects du PVN, étant donné que le choix du barboteur ne sera vraisemblablement pas confirmé avant que les offres du PVN ne soient finalisées ?	Les soumissionnaires peuvent demander des avis pour tout avis d'appel d'offres sur Achatsetventes.gc.ca (voir l'image ci-dessous pour obtenir des conseils). Veuillez noter que toute question concernant la demande de propositions sur le compresseur Bubbler peut être adressée à l'autorité contractante de ce fichier. Reportez-vous à la réponse à la question ref 185 pour le lien.
204	DDP pour le barboteur et l'Article 12.2 de la Partie B de l'EDT du PVN du NGCC Terry Fox : D'une manière générale, pourquoi le compresseur de barboteur est-il traité comme un MFG de cette façon, alors que d'autres articles plus grands et plus complexes font partie de l'ensemble PVN ? Cette approche ajoute un risque considérable en raison des types de problèmes d'interface mentionnés ci-dessus.	De telles approches sont déterminées à la discrétion de la GCC.

NGCC Terry Fox PVN (F7049-200041/B)

Nouveau! **AchatsCanada est ici ! Fournisseurs inscrivez-vous aujourd'hui !**

Inscrivez-vous maintenant pour vous assurer de faire la **transition** vers le nouveau service d'approvisionnement du gouvernement du Canada. **Cliquez ici pour commencer**.

Appels d'offres - Avis de projet de marchés (APM)

État	Actif
Jours jusqu'à la fermeture	Dans *3 mois 1h*

Dates

Date de publication	2021/11/02
Date de modification	2022/02/11
Date de fermeture	2022/05/17 14:00 Heure avancée de l'Est (HAE)

Avis

Recevez des avis pour cet appel d'offres :

Pour de plus amples renseignements comment recevoir des notifications, consulter la page Surveiller les occasions d'affaires.

205	DDP pour le barboteur et l'Article 12.2 de la Partie B de l'EDT du PVN du NGCC Terry Fox : Nous constatons que la DDP pour les barboteurs utilise une approche d'évaluation des offres techniques cotées, ce qui est judicieux compte tenu de la complexité des questions techniques en jeu. Le Canada va-t-il donc reconsidérer l'approche d'évaluation de l'ensemble du PVN, qui est beaucoup plus complexe et plus risquée ?	Cette demande, concernant la méthode d'évaluation, a déjà fait l'objet d'une réponse. Les réponses à des questions de type identique ou similaire se trouvent dans les Questions réf. 16, 79b, 139, et 140.
206	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - Grue à 40T - Le point 3.4.1.6 a) exige que la grue récupère une barge d'équipage du côté bâbord ou tribord du navire. Le poids de la barge d'équipage pourrait-il être fourni ?	Le poids de levage de la barge est de 19000 lb. Le dessin de la barge sera disponible dans la mise à jour du DDT (TDP Update 22.02.18).
207	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - Grue à 40T - Le point f) exige que la grue positionne les charges sur le pont sur la majorité de la zone de travail du pont. Le poids des charges en pontée pourrait-il être fourni ? Le terme "majorité de la zone de travail" pourrait-il être clarifié ?	Ces éléments ne dépasseront pas les exigences de levage et de prolongement de la grue spécifiées ailleurs dans l'EDT.
208	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - Grue à 40T - Le point 3.4.1.6 (g) exige que la grue décharge les provisions, les conteneurs, les marchandises palettisées et les équipements du navire à la côte. Le poids de ces articles pourrait-il être fourni ?	Ces éléments ne dépasseront pas les exigences de levage et de prolongement de la grue spécifiées ailleurs dans l'EDT.
209	DDT Section 11 - Dans le dessin 07-07-04/05, Double Fond Cadres 60 à 79 Bâbord et Tribord, Cadre 2, les citernes de double fond entre les cadres 60 et 95 sont identifiées comme contenant du lest liquide. Le dessin T131027, Plan de capacité des réservoirs, identifie les mêmes réservoirs de double fond comme étant des réservoirs de mazout. Veuillez confirmer que ce dernier point est correct.	Réservoirs #2 à double fond, entre les cadres 60 et 94, transportent du mazout diesel. La notation sur le dessin 07-07-04 est incorrecte.

210	EG 08 de la Partie A de l'EDT : Le dernier modèle de GHS (General HydroStatics) peut-il être fourni s'il vous plaît ?	Non. Il n'existe pas de modèle GSH. L'entrepreneur doit effectuer une analyse de stabilité GSH et construire un modèle GSH, au besoin, en fonction de la pertinence. L'analyse de la stabilité du GSH doit être examinée et approuvée par la classe avant d'être soumise à la GCC. La GCC fournira un modèle 3D partiel dans RHINO, dans la mise à jour DDT (TDP Update 22.02.18), pour un développement ultérieur par l'entrepreneur et pour une utilisation conjointe avec le modèle GSH produit par l'entrepreneur. Se reporter à l'article 7 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.
MODIFICATION 021 - ref 211 à 217		
211	Exigences obligatoires, Annexe P : La réponse à la question ref 140 de la modification 014 note l'obligation de fournir un calendrier de travail préliminaire, comme le prévoit la modification 011. Toutefois, cela n'aborde pas la question du réalisme telle que posée dans la question initiale. Le Canada évaluera-t-il la faisabilité du calendrier et de la charge de travail proposés sur la base des paramètres de capacité du chantier et des sous-traitants ou se contentera-t-il de cocher des cases pour noter que chaque point est traité ? Dans ce dernier cas, quelles seront les pénalités, le cas échéant, imposées à un entrepreneur qui soumet une proposition déraisonnable ?	Comme il est indiqué à la partie 2 de la demande de propositions, Instructions à l'intention des soumissionnaires, section 2.7 Période des travaux , en présentant une soumission, le soumissionnaire confirme qu'il a suffisamment de matériel et de ressources humaines affectées ou disponibles et que la période de travail définie permettra de terminer les travaux prévus ainsi qu'une quantité raisonnable de travaux imprévus. À l'appui de la certification du soumissionnaire qu'il dispose des ressources nécessaires pour respecter la date de livraison contractuelle, le Canada a besoin de ces renseignements pour déterminer comment le soumissionnaire prévoit utiliser les ressources de ces travaux compte tenu du niveau d'effort requis pour cette PVN. Les recours prévus par le contrat ou par la loi seront exercés, au besoin, au cas où l'entrepreneur manquerait à ses obligations contractuelles.
212	Annexe S de la DDP: Le Canada peut-il expliquer pourquoi une entente de non-divulgation est exigé pour tout partage de données dans le cadre de ce projet ? Quelle politique motive et justifie cette restriction, étant donné que le navire a 40 ans et n'utilise aucune technologie sensible ? La nécessité d'établir des ententes de non-divulgation avec un très grand nombre de fournisseurs d'équipement potentiels constitue un problème important et croissant et un risque pour la présentation des propositions dans les délais impartis.	Il n'y a pas de politique qui motive cette décision. Pour le NGCC Terry Fox, l'entente de non-divulgation est légalement tenue de protéger le contenu sélectionné par des tiers dans le dossier de données techniques (DDT).

213	Annexe S de la DDP: Suite à ce qui précède, si le Canada continue d'exiger ces ententes de non-divulgations, peut-on fournir des précisions sur la portée de cette exigence ? Par exemple : a) Les entrepreneurs indépendants (personnel contractuel) sont-ils tenus de signer des ententes de non-divulgation, ou sont-ils considérés comme couverts par l'organisation à laquelle ils fournissent des services ? b) Les entreprises sont-elles tenues de signer des ententes de non-divulgation avant de recevoir des demandes de prix basés sur des informations du DDT, ou seulement lorsque des éléments du DDT lui-même doivent être transmis ? c) Les fournisseurs spécifiés dans l'appel d'offres sont-ils tenus de signer des ententes de non-divulgation, ou cela a-t-il déjà été aménagé par le Canada ? d) Si les entreprises doivent transmettre des informations à leurs propres fournisseurs et sous-traitants, doivent-elles également mettre en place des ententes de non-divulgation ? e) Quelles sanctions seront appliquées aux soumissionnaires et aux fournisseurs qui ne respectent pas ces procédures ?	a) Toute personne à qui les dessins ou les documents (contenu du DDT) sont divulgués doit signer une entente de non-divulgation contenant les mêmes conditions (c.-à-d. que le représentant autorisé de l'entité doit signer au nom de cette entité). b) Si un document ou un dessin doit être partagé, alors oui, selon le point a), une entente de non-divulgation est requise, mais l'entente de non-divulgation peut être signée au moment où l'information est partagée c) Voir la réponse dans a). Non, le soumissionnaire sera responsable de faire signer les ententes de non-divulgation par ses sous-traitants. d) Oui, voir la réponse dans a) et les Conditions générales 2030-06 Sous-traitants sous-section 3.). e) Les renseignements fournis aux soumissionnaires sont concédés sous licence au Canada et, à ce titre, le Canada ne peut partager ces renseignements qu'à la condition qu'ils soient partagés en vertu d'une entente de non-divulgation. Si un soumissionnaire ou un fournisseur omet de signer l' entente de non-divulgation ou n'agit pas conformément à l' entente de non-divulgation, le Canada ou le propriétaire de l'information pourrait intenter une action en justice contre le soumissionnaire. De plus, le Canada peut considérer qu'en omettant de le faire, vous ne vous êtes pas conformé à toutes les exigences de la demande de soumissions et que vous n'êtes pas réceptif, de sorte que votre soumission sera rejetée.
214	Annexe S de la DDP: En plus de ce qui précède, étant donné que tous les soumissionnaires communiqueront avec un grand nombre des mêmes fournisseurs, équipementiers, etc., le Canada établira-t-il et fournira-t-il aux soumissionnaires une copie d'un registre de toutes les entreprises qui ont déjà signé des ententes de non-divulgation pour ce projet, afin d'éviter les demandes multiples ?	Non. Le Canada ne fournira pas un tel registre.

215	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT : Pour le point 3.4.3.12, Concernant les jauges locales, Les systèmes modernes de contrôle du moteur disposent de manière standard de toutes les informations requises sur un écran local, où les valeurs sont faciles à trouver et confortables à lire. Les capteurs électriques répondent aux normes élevées de sécurité et de fiabilité attendues d'un moteur moderne, et il n'est pas nécessaire de lire des jauges mécaniques à ces fins. Les capteurs et les dispositifs de mesure électriques les plus récents sont très fiables, plus que les jauges mécaniques traditionnelles. La maintenance, y compris le remplacement des capteurs électriques, est une tâche facile et rapide. L'utilisation de dispositifs de mesure doubles entraînerait des coûts d'investissement élevés et une augmentation des coûts de maintenance opérationnelle sans valeur ajoutée. Cela signifierait également que le Canada se retrouverait avec une configuration unique en son genre. Compte tenu des déclarations précédentes, le Canada peut-il expliquer pourquoi les jauges mécaniques sont considérées comme essentielles ?	La fourniture de jauges mécaniques locales sera considérée comme facultative. Les soumissionnaires doivent inclure le coût de la provision pour un tel arrangement, tel que spécifié, comme option, si disponible. Le coût ne sera pas inclus dans le prix global de l'offre. Si des jauges locales ne sont pas offertes, tous les paramètres pour lesquels des jauges mécaniques ont été spécifiées doivent être inclus dans l'ensemble de surveillance électronique du moteur. En outre, la redondance dans la surveillance électronique des appareils doit être fournie pour les points suivants : a) La pression et la température de l'huile de graissage aux roulements principaux (main lube oil bearings) b) Pression de l'eau de refroidissement c) Pression de l'eau de refroidissement au moteur d) Température de l'eau de refroidissement au moteur e) Pression d'air de charge f) Pression du mazout g) Température des gaz d'échappement avant et après le turbocompresseur Se reporter au point 3 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.
216	Pour le point 1.1.1.2 h) de l'article 12.14 de l'EDT (Partie B), il est demandé de remplir le système HPV avec de l'huile LRE (Lubrifiant respectueux de l'environnement). Pour faire fonctionner la HPV avec de l'huile LRE, la HPV doit être mise à niveau pour être conforme au LRE. Le Canada demande-t-il d'effectuer une telle mise à niveau ?	Non, le Canada ne demande pas une mise à niveau de l'huile pour en faire un lubrifiant acceptable pour l'environnement. Cette exigence est supprimée et une référence à la clause 3.2.1.2 sera faite. Les systèmes doivent être remplis de nouvelle huile. La « nouvelle huile » doit être interprétée comme étant du même type que celui qui est actuellement utilisé selon la liste d'application « CCGS Terry Fox Lube 2021 » offerte dans le DDT, PVN Documents de l'EDT/Documents EG, ou un produit équivalent tel que défini dans EG 02, Section 7. Se reporter au point 4 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.

217	Pour l'annexe H (coûts du cycle de vie des moteurs de propulsion) ; Par souci de clarté pour tous les soumissionnaires, le Canada peut-il préciser les activités pour l'inspection de la SMTC à 5 et 10 ans à prendre en compte ?	Les soumissionnaires ne sont pas tenus de tenir compte des exigences 'Coût des inspections quinquennales de la SMTC' aux fins de l'évaluation des coûts du cycle de vie. Le tableau 2 de l'annexe H appendice 1 ne doit pas être tenu compte des coûts du cycle de vie

Tableau 2 Coût des inspections quinquennales de la SMTC (Inspection 1 terminée après 5 ans, Inspection 2 terminée après 10 ans)

Inspection n°	Description de l'activité d'inspection quinquennale de la SMTC	Niveau d'effort (h)	Tarifs applicables ($/h)	Pièces, matériel, équipement, outils Coûts totaux ($)	Coût ($) de l'activité d'inspection de la SMTC	Références des pages de soumission
1		0	$ -	$ -	$ -	
1		0	$ -	$ -	$ -	
1		0	$ -	$ -	$ -	
1		0	$ -	$ -	$ -	
1		0	$ -	$ -	$ -	
1		0	$ -	$ -	$ -	
2		0	$ -	$ -	$ -	
2		0	$ -	$ -	$ -	
2		0	$ -	$ -	$ -	
2		0	$ -	$ -	$ -	
2		0	$ -	$ -	$ -	
2		0	$ -	$ -	$ -	
	Coût total pour le tableau 2			$ -	$ -	