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.** 038
Client Reference No. - N° de référence du client F7049-200041	**Date** 2022-06-16
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** 2022-07-12 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 038

La présente modification vise les points suivants :

1. **Inclure les questions et les réponses concernant la demande de soumissions.**
2. **Fournir la version finale REV 3 de la fiche de tarification (en Annexe H de la DDP).**
3. **Fournir les versions finales de l'annexe P (Rev 5) et de l'annexe Q de la DP (Rev 2, inchangées par rapport à la version précédente).**
4. **De présenter la question 425 dans son intégralité.**
5. **Informer les soumissionnaires de la version finale REV 2 de l'énoncé des travaux (EDT, Annexe A de la DDP) dans la prochaine modification finale 039.**

---

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 038 ajoute les questions réf 423 à 430.

2. Fournir la version finale REV 3 de la fiche de tarification (en Annexe H de la DDP).

Suite aux réponses aux questions 412 et 423, les modifications suivantes s'appliquent.

Reportez-vous à la section Pièces jointes (fichier = annex_annexe_h_rev3.zip) pour la version REV 3 . Cette version finale doit être remplie et incluse avec la soumission.

Les formulaires les plus récents pour l'ajustement des prix économiques et pour l'ajustement de change sont également inclus. Les derniers formulaires d'ajustement de prix économique et d'ajustement de change sont insérés dans la fiche de tarifications (feuille formsECON).

3. Fournir les versions finales de l'annexe P (Rev 5) et de l'annexe Q de la DP (Rev 2, inchangées par rapport à la version précédente).

Suite aux réponses aux questions 414 et 430, les modifications suivantes s'appliquent.

Reportez-vous à la section Pièces jointes (fichier = annex_annexe_Prev5Qrev2.zip) pour la version REV 5 de l'annexe P de la DDP et la version REV 2 de l'annexe Q de la DDP.
Ces versions finales doivent être remplies et incluses dans la soumission.

4. De présenter la question 425 dans son intégralité.

Q425.
Pourriez-vous nous aider à clarifier la fourniture de lubrifiants ?
Il existe des déclarations contradictoires entre les sections des spécifications.
En ce qui concerne l'étendue/les quantités (litres) de lubrifiants, veuillez consulter les commentaires suivants de notre groupe.

(1) De EG 02 de la Partie A de l'EDT :
• DESCRIPTION/LOCALISATION
-EG 02 (RÉFÉRENCES TECHNIQUES ET EXIGENCES GÉNÉRALES)

-7. LUBRIFIANTS
-7.1.1.6. L'entrepreneur doit remplir tous les réservoirs de stockage en vrac d'huile de lubrification jusqu'au niveau de fonctionnement (capacité de 90 %) à la fin de tous les essais des machines.

CAPTURE 1:

7.1.1.6. L'entrepreneur doit remplir tous les réservoirs de stockage en vrac d'huile de lubrification jusqu'au niveau de fonctionnement (capacité de 90 %) à la fin de tous les essais des machines.

- OBSERVATIONS

La section 7.1.1.6 précise que tous les "réservoirs de stockage en vrac d'huile lubrifiante" doivent être remplis. Selon le "Plan de capacité des réservoirs", le total des réservoirs d'huile de graissage sera de 78,08 m3 = 78 080,00 litres (voir Capture 2).

CAPTURE 2:

LUBE OIL TANKS	S.G. = 0.900			LUB OIL TANKS			MIDSHIP AT 0.100M AFT FR 80		
20	L.O. STORAGE TANK	PORT	53 – 60	24.98	22.49	7.60	-11.65	-2.90	3.1
21	L.O. STORAGE TANK	STBD	53 – 60	17.3	22.49	7.60	-11.65	-0.63	3.1
22	#1 M.E. LUB OIL SUMP TANK	PORT	73 – 88	7.03	6.32	1.46	0.47	-4.99	1.2
23	#2 M.E. LUB OIL SUMP TANK	PORT	73 – 88	7.03	6.32	1.46	0.47	-1.99	1.2
24	#3 M.E. LUB OIL SUMP TANK	STBD	73 – 88	7.03	6.32	1.46	0.47	1.99	1.2
25	#4 M.E. LUB OIL SUMP TANK	STBD	73 – 88	7.03	6.32	1.46	0.47	4.99	1.2
59	SS GEN. L.O. STORAGE TANK (REV 8)	STBD	53 – 60	7.68					
	TOTAL LUB OIL TANKS (98% FULL)			78.08	70.26				

(2) De EG 02 de la Partie A de l'EDT :

- DESCRIPTION/LOCALISATION

-EG 02 (RÉFÉRENCES TECHNIQUES ET EXIGENCES GÉNÉRALES)
-7. LUBRIFIANTS

- 7.1.1.1 La liste de lubrifiants existants du navire est incluse dans le dossier de données techniques en tant que document de référence EG 2.0-1 de la Partie A de l'EDT.

CAPTURE 3:

7.1.1.1. La liste de lubrifiants existants du navire est incluse dans le dossier de données techniques en tant que document de référence EG 2.0-1 de la Partie A de l'EDT.

- OBSERVATIONS

Le point 7.1.1.1 indique que le "Dossier des données techniques" contient une liste de lubrifiants. Cette liste de lubrifiants ne contient pas toutes les quantités/litres de lubrifiants. Si nous prenons l'exemple des "réservoirs de stockage d'huile de lubrification ", il y a 3 des 4 quantités qui, au total, représentent 8 159,00 litres (voir capture 4). La différence pour le 4ème équipement/partie sera de 69,921.10 Litres (selon le point 1 de cet email et Capture 2/Capture4), ceci n'a pas de sens.

CAPTURE 4:

CCGS Terry Fox Machinery Oil List - Updated August 05 2021					
Manufacturer	Equipment	Part Lubricated	Lubricant Type	Location	Quantity
Wartsila	8 Cylinder TM410	M/E Sump	P.C. Duron 40	L/O Storage Tanks	7500 L
ASSA	8 Cylinder TM410	M/E Cyl Lubricators	P.C. Duron 40	L/O Storage Tanks	
ABB	8 Cylinder TM410	Turbo Chargers	Hydrex AW 68	Storage Tank AER	
Wartsila	Turning Gear	Turning Gear Gearcase	Enduratex EP 150	Storage Tank AER	
Wartsila	Turning Gear	Airline Lubricator	Hydrex MV 22	Storage Tank AER	
Caterpillar 3512	Ship Service Generator	Engine sump	Duron E 15W40	L/O Storage Tanks	625 L
Caterpillar 3406	Emergency Generator	Sump	P.C. Duron 40	L/O Storage Tanks	34 L
AVK Shaft Generator	PTO	Pedestal Bearing	Turboflow 32	Chemical Alley	13 L Fwd 8 L Aft
Alfa Laval	Lube Oil Purifier	Sump / Gearbox	Turboflow 320	Drum Tank In Mud Room	7 L
GEA	Fuel Oil Purifier	Sump / Gearbox	Mobile Nuto H 68	Pail	

(3) De l'Article 15.16 de la Partie B de l'EDT:

- DESCRIPTION/LOCALISATION

-15.16 RÉSERVOIRS D'HUILE DE LUBRIFICATION
-Point 3.1.1.2 L'entrepreneur doit retirer et éliminer le contenu de tous les réservoirs indiqués au tableau 2-2.

CAPTURE 5

3.1.1.2. L'entrepreneur doit retirer et éliminer le contenu de tous les réservoirs indiqués au tableau 2-2.

- OBSERVATIONS

Le point 3.1.1.2. Indique que tout le contenu des réservoirs du tableau 2-2 doit être retiré. Le tableau 2-2 (voir Capture 6) n'inclut pas tous les réservoirs inclus dans "Réservoirs d'huile de lubrification" (Capture 2) ; il existe également des réservoirs plus nombreux/différents. Les réservoirs indiqués au point 1 de ce courriel (réservoirs rechargés) devraient correspondre aux réservoirs à nettoyer (point 3 de ce document) mais ce n'est pas le cas.

CAPTURE 6:

2.2.1.2. Tableau Désignation des réservoirs

N° de réservoir	Nom du réservoir/de la citerne	Emplacement sur la membrure	Volume M³	Contenu
20	Réservoir d'HL	53-60	24,98	Duron 40
21	Réservoir d'HL	53-60	17,3	Duron 40
41	Engrenage du réservoir d'HL	55-58	5,06	Enduratex EP150
43	Réservoir d'HL pour l'hélice à pas variable	54-57	4,95	Hydrex AW68
59	Réservoir d'huile de lubrification du SB	53-60	7,68	Duron E 15W40
42	Divers réservoirs d'HL	52-60	5,43	5 réservoirs d'une capacité d'environ 1,1 m³ chacun. 3-Hydrex MV22 1-Traxxon 75W90 1- Compr 68

CONCLUSION:
Le champ d'application de la quantité/litres de lubrifiants n'est pas clair et, apparemment, il existe des divergences entre les spécifications/articles.

5. **Informer les soumissionnaires de la version finale REV 2 de l'énoncé des travaux (EDT, Annexe A de la DDP) dans la prochaine modification finale 039.**

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 renseignements 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 critères 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 règlements (sections EG 01, 5.2 à 5.5) doivent également être considérés comme obligatoires (références EG 01, 5.6.1.1). Les exigences des règles ABS et de toute norme à laquelle l'EDT fait référence doivent également être respectées, le cas échéant. Les normes, règles, codes ou lignes directrices mentionnés dans un article particulier de l'EDT (de la Partie B) sont également applicables. L'entrepreneur doit appliquer chaque norme et utiliser ses connaissances et son expérience professionnelles pour s'assurer que les travaux, tels qu'ils sont effectués sur le Terry Fox, 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 navires de disposition, de service et de puissance comparables. L'entrepreneur doit fournir cinq références d'installation dans lesquelles la MP proposée a été appliquée avec succès sur des brise-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?	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	Point 3.3.1.12 de l'Article 10.3 de la Partie B de l'EDT En ce qui concerne la section 10.3 Système de détection d'incendie, la GCC peut-elle confirmer si le PCM est considéré comme une salle des machines de catégorie A ou non ? 10.3 SYSTÈME DE DÉTECTION D'INCENDIE 3.3.1.12 Les dispositifs de déclenchement d'alarme d'incendie qui sont situés dans les compartiments de machines de type A doivent être sur une boucle distincte et ne doivent pas desservir aucune autre zone.	Pour les fins de la soumission, supposez que ce n'est pas le cas.
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	Approvisionnement en articles à long délai de livraison: Comme mentionné ci-dessus, nous estimons que la période de conception/approvisionnement de huit mois entre l'attribution du contrat et l'arrivée du navire est insuffisante. Cette situation est exacerbée par le fait que la conception et l'acceptation des articles à long délai d'approvisionnement doivent avoir lieu avant qu'un bon de commande ne soit émis aux FEO. Il est très peu probable que l'entrepreneur soit en mesure de développer une conception détaillée pour un équipement majeur, de faire accepter cette conception par le Canada, de commander la machinerie, de la faire fabriquer et de l'installer dans le navire au cours de la période contractuelle proposée. Des éléments majeurs tels que les moteurs principaux devront peut-être être construits, un processus qui pourrait prendre un an ou plus, surtout si l'on tient compte des problèmes de chaîne d'approvisionnement sous pression causés par le COVID-19. a) Que se passe-t-il si une conception est soumise et n'est pas acceptée par le Canada et que la livraison de l'équipement majeur est retardée en raison d'une période de conception prolongée ou de retards de production des équipementiers ? L'entrepreneur sera-t-il tenu responsable de ces retards ? Comment l'entrepreneur comptabilisera-t-il les coûts d'ingénierie supplémentaires découlant du remaniement d'une conception non acceptée par le Canada ? b) Si le Canada ne modifie pas l'appel d'offres pour adopter une approche contractuelle en deux phases, nous recommandons au minimum une période d'au moins huit mois de conception et d'acceptation, suivie d'une période d'approvisionnement de huit à dix mois avant l'arrivée du navire.	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	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.
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 ? 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.	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.

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			$ -	$ -	

MODIFICATION 022 - ref 218 à 242

218	L'Article 11.11 de la Partie B de l'EDT - L'attribution de certaines responsabilités pour le remplacement des plaques du pont principal dans la Partie B de l`EDT, article 11.11 de l'EDT, diffère du tableau 3 du document DDT "SPS Technology Specification.pdf". Veuillez confirmer que l'attribution des responsabilités suivantes à SPS Technology, plutôt qu'à l'entrepreneur/au chantier, est correcte dans l'EDT : 3.2.3.1 c) Fournir l'ingénierie détaillée requise, y compris les dessins détaillés de fabrication et de montage. 3.2.3.1 e) Coordonner toutes les activités liées à la classe, y compris la certification, la fourniture de la documentation requise et la présence de l'inspecteur d'ABS pendant toutes les phases du processus de construction.	L'entrepreneur doit conserver la responsabilité totale du système et doit coordonner toutes les exigences avec le sous-traitant spécifié. La spécification de SPS Technology est une version préliminaire, destinée à servir de référence à l'entrepreneur. Le plan final doit être développé et coordonné avec SPS Technology par l'Entrepreneur. La section 3.2.3.1e est à supprimer. L'entrepreneur est responsable de toutes les exigences d'approbation de la société de classification et de la coordination des exigences d'inspection de la société de classification, conformément aux Exigences générales (Partie A de l'EDT). Se reporter au point 5 de cette modification pour les révisions à l'EDT

219	Le point 3.1.1.1 de l'Article 16.3 de l'EDT indique que "1.1.1.1. L'entrepreneur doit ouvrir les citernes d'eau domestique du navire identifiées au tableau 2-2, les modifier, les nettoyer, les inspecter, leur appliquer un nouveau revêtement et les mettre à l'essai." Cependant, le tableau 2-2 inclut le réservoir d'eau douce n° 1, qui sera retiré. Veuillez confirmer que la portée référencée n'est requise que pour les réservoirs restants.	À des fins d'interprétation, la portée des travaux définie à la section 3.2 doit être considérée comme une modification lorsqu'on l'examine du point de vue de la clause 3.1.1.1. Le réservoir #1 doit être ouvert, vidé et rendu sécuritaire pour l'achèvement de la portée du travail applicable définie en 3.2, puis enlevé. Il n'est pas nécessaire de nettoyer, d'inspecter ou de recouvrir le réservoir #1, etc.
220	Le point 3.4.1.2 de l'Article 17.1 de l'EDT stipule que la nouvelle grue de 40 T "doit être montée sur un socle, présenter une capacité de pivotement sur 360° et être munie d'une flèche principale articulée (à double déport) avec fléchette rétractable". D'autres références à la configuration de la grue indiquent que la flèche principale doit être articulée mais ne mentionnent pas de flèche articulée. L'EDT vise généralement à obtenir les mêmes capacités pour la nouvelle grue que pour la grue existante, qui n'est pas conçue avec une flèche articulée. La GCC peut-elle confirmer si une grue à flèche articulée est requise ou si la référence à la flèche articulée au paragraphe 3.4.1.2 est une erreur ?	La demande porte sur une grue "articulée (à flèche articulée)". Les termes "grue articulée" et "grue à flèche articulée" doivent être interprétés comme étant interchangeables à cette fin. Le terme "flèche rétractable" fait référence à la section extérieure de la flèche, au-delà du point de pivotement de l'articulation (c'est-à-dire la section extérieure de la flèche). Le terme "rétractable" fait référence à la capacité de la section extérieure de la flèche, au-delà du point d'articulation, à être repliée sous la section principale de la flèche. Une grue à flèche articulée est nécessaire.
221	Le point 3.4.1 de l'Article 16.8 de la Partie B de l'EDT - Le condensateur du mini-système bibloc doit être installé dans le vestibule. Cela aura un impact important sur l'équilibre de la charge thermique de la salle de séjour. Ce point a-t-il été évalué par le Canada ? Un refroidissement supplémentaire est-il nécessaire pour le vestibule ?	Aucun refroidissement supplémentaire n'est nécessaire pour le mud room (espace de chargement arrière).
222	L'Article 19.2 de la Partie B de l'EDT, Systèmes de contrôle intégrés REV1, Section 2.2.1.1 fait référence à un document 19.2-6. Veuillez confirmer si ce document est accessible.	Ce document n'est pas disponible et la référence à ce document doit être supprimée. L'entrepreneur doit élaborer la liste finale des points pour le nouveau SCCSA en fonction de toutes les autres exigences définies dans l'Article 19.2 de la partie D de l'EDT. Se reporter au point 6 de cette modification pour les révisions à l'EDT.

223	Référence à l'Article 18 de la Partie B de l'EDT de la DDP - Pour les systèmes qui sont EFG et dont la solution a été entièrement conçue par la GCC, le soumissionnaire suppose que l'exigence suivante de l'EDT relève uniquement de la GCC : "L'ensemble de la conception, des matériaux et des travaux doit satisfaire aux exigences de l'ABS et de la Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) pour être approuvé et utilisé sur le navire." Les systèmes concernés sont : 18.2 Remplacement du système d'identification automatique 18.4 Équipement de mesure de distance (DME) 18.6 Remplacement du radiogoniomètre très haute fréquence 18.7 Système de télévision en circuit fermé Le Canada peut-il confirmer que cette supposition est correcte ?	L'entrepreneur doit conserver la responsabilité totale du système pour tous les éléments de l'EDT. L'entrepreneur doit soumettre les documents de conception et les détails du matériel fournis par la GCC à ABS pour approbation. Si l'approbation de l'ABS nécessite une modification de l'ensemble des documents de conception et du matériel fournis par la GCC, cette modification sera traitée dans le cadre du processus TPSGC 1379.
224	Référence à l'Article 18 de la Partie B de l'EDT de la DDT - Pour les systèmes où le nouvel équipement à installer a été défini par la GCC et où la solution a été entièrement conçue par la GCC, le soumissionnaire suppose que l'exigence suivante de l'EDT relève uniquement de la GCC : "L'ensemble de la conception, des matériaux et des travaux doit satisfaire aux exigences de l'ABS et de la Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) pour être approuvé et utilisé sur le navire." Les systèmes concernés sont : 18.3 Mise à niveau du pilote automatique 18.9 Mise à niveau du compas gyroscopique Le Canada peut-il confirmer que cette hypothèse est correcte ?	L'entrepreneur doit conserver la responsabilité totale du système pour tous les éléments de l'EDT. L'entrepreneur doit soumettre les documents de conception et les détails du matériel fournis par la GCC à ABS pour approbation. Si l'approbation de l'ABS nécessite une modification de l'ensemble des documents de conception et du matériel fournis par la GCC, cette modification sera traitée dans le cadre du processus TPSGC 1379.

225	Référence à l'Article 18.2 de la Partie B de l'EDT - La portée du 18.2 Remplacement du système d'identification automatique est de remplacer le système R4 AIS et de passer au nouveau système R5 AIS fourni par le Canada. Toutefois, l'EDT ne porte que sur le remplacement de trois antennes et de leurs câbles. Il n'est pas fait mention de la fourniture ou de l'installation d'une unité de commande et d'affichage du système R5 AIS. Le Canada peut-il confirmer si l'unité de commande et d'affichage R5 AIS et les composants associés sont déjà installés (et si oui, fournir des détails) ou cela sera-t-il fait après la livraison?	L'installation du SCA (CDU) mentionné sera complétée par la GCC.
226	L'EDT ne fait pas mention d'une analyse de CEM du côté supérieur. Le Canada peut-il confirmer qu'aucune analyse n'est requise même si de nouvelles antennes sont installées ?	Une analyse CEM n'est pas nécessaire.
227	Le Canada peut-il confirmer que les parcours de câbles existants (plateaux, plateaux secondaires) répondent aux exigences actuelles de la classe ABS ?	The Contractor must bid on the assumption that the existing cable trays and secondary trays meet the ABS requirements.
228	Pour l'équipement existant auquel le soumissionnaire sera relié, le Canada peut-il confirmer ou fournir les manuels existants s'ils sont disponibles (p. ex. radio SAT) ? L'accès au FEO est-il également possible ?	Des manuels pour les équipements existants conservés peuvent être disponibles (les soumissionnaires sont priés de préciser pour quels équipements). Les soumissionnaires peuvent contacter les FEO de l'équipement, à leur discrétion.
229	Le Canada peut-il confirmer quel ensemble de règles MVR ABS est applicable ?	Les règles applicables à l'EDT sont définies dans la section 5 de la partie A EG 01 (Exigences générales 01) de l'EDT. Se reporter à la section 5.10 pour la définition de l'applicabilité des règles d'ABS.
230	Cette question ne concerne que la version anglaise de l'EDT.	La réponse à cette question ne concerne que la version anglaise de l'EDT.
231	Référence au point 2.4.1.1 de l'Article 18.3 de la Partie B de l'EDT 0 Mise à niveau du pilote automatique. L'entrepreneur doit se procurer le nouveau système de contrôle du cap Navipilot 4000. Le besoin n'indique pas si l'on doit se procurer une unité de contrôle de base ou de voie. Le Canada peut-il confirmer ?	Le contractant doit se procurer le système Navipilot 4000 de base, conformément aux numéros de pièces des composants proposés dans l'EDT. Si ces numéros de pièces ne sont plus applicables, les pièces de remplacement directes, telles qu'elles sont proposées par le FEO, doivent être obtenues.

232	Il semble qu'il nous manque le dessin/le document suivant pour l'article de l"EDT (Partie B) : 11.25 – Logistics Office Renovation (Rénovation du bureau de la logistique): 11.25-3 – New Log Office Concept Development Guidance (Guide de développement du concept du nouveau bureau de la logistique)	Le document 11.25-3 a été fusionné avec le document 11.25-2 et est disponible dans la mise à jour du DDT 21.12.20 (TDP update 21.12.20), Section 11, Documents. Se reporter au document 11.25-2_3 Logistics Office Design Guidance (Guide de conception du bureau de logistique).
233	11.27 Ponts avec coursives (de la Partie B de l'EDT), 3.4.1.1 - Le nouveau système de revêtement de sol doit consister d'une touche de finition Dexotex Terrazo M Fine sur une sous-couche Dexotex A-70. Question : Cette application doit-elle être installée dans toutes les zones sur les 4 ponts ? Pont principal, pont du gaillard, pont A et pont B	Oui, le système de revêtement de sol spécifié doit être installé dans toutes les zones indiquées.
234	11.29 Rénovation de la cuisine (de la Partie B de l'EDT) 3.7.1.6 Le revêtement de pont fini doit être un système de couche de couleur époxy sans soudure Dexotex sur une sous-couche Dexotex VLW OMI. Le nouveau système de revêtement de sol doit inclure des plinthes intégrales sur tout le périmètre de la zone à traiter, à une hauteur de 3 po. au-dessus de la hauteur du sol fini. 3.8.1.7 L'entrepreneur doit installer une garniture de carrelage de base au-dessus du système de revêtement de cloison sur tout le périmètre du nouveau système de revêtement de sol. La garniture de carrelage de base doit être assortie au carrelage du sol. Question : La garniture de la base du carrelage doit être assortie au carrelage du sol ? S'agit-il d'une faute de frappe ?	Oui, c'est une erreur. Supprimer la section 3.8.1.7. Se reporter au point 8 A) de cette modification pour les révisions de l'EDT.
235	11.29 Rénovation de la cuisine (de la Partie B de l'EDT) 3.8.1.5 L'entrepreneur doit installer le système de revêtement de sol du pont comme indiqué à la section 3.6.1.5. Question : Je ne vois pas la section 3.6.1.5.	Supprimer 3.6.1.5 et le remplacer par 3.7.1.6. Se reporter au point 8 B) de cet amendement pour les révisions de l'EDT.

236	Article 17.12 INSTALLATION DES BROCHES D'ENTRAÎNEMENT (de la Partie B de l'EDT) : Les sections 1.1.1.1 et 1.1.1.2 A) font référence à une étude de faisabilité qui sera fournie par la GCC. Quand est-ce que cette étude sera fournie ?	Cette évaluation est disponible dans la mise à jour du DDT 21.12.20 (TDP Update 21.12.20), Section 17, Documents. Se reporter à 17.12-1 Tow Pin Assessment CCGS Terry Fox_2021-05-12 (Évaluation de l'épingle de remorquage NGCC Terry Fox_2021-05-12).
237	Article 17.12 INSTALLATION DES BROCHES D'ENTRAÎNEMENT (de la Partie B de l'EDT) : La phrase "Note : Les points 3, 4 et 5 seront réalisés via l'action de TPSGC 1379" dans la section 1.1.1.2 est présumée signifier "c, d et e". Pouvez-vous confirmer que cette hypothèse est correcte ?	Cette note a été supprimée. Se reporter à la réponse à la question réf. 90.
238	Article 17.12 INSTALLATION DES BROCHES D'ENTRAÎNEMENT (de la Partie B de l'EDT) : Section 2.5.1.2 states that sections 3.5.1 and 3.6.1 of the SOW are to be completed regardless of proposal acceptance. The specification does not contain a section 3.5.1 or 3.6.1. Does the CGG mean 3.1.5 and 3.1.6?	Correct. Supprimer le 3.5.1 et le 3.6.1 et les remplacer par 3.1.5 et 3.1.6 respectivement. Se reporter au point 9 A) de cette modification pour les révisions de l'EDT.
239	Article 17.12 INSTALLATION DES BROCHES D'ENTRAÎNEMENT (de la Partie B de l'EDT) : La section 3.1.2 indique que "les sections 3.2.1.1 à 3.4.1.6 sont les exigences à prendre en compte lors de l'élaboration de la proposition de l'entrepreneur". Cette spécification ne contient pas les sections 312.1.1. à 3.4.1.6. Veuillez préciser les sections à prendre en compte.	Supprimer les points 3.2.1.1 à 3.4.1.6 et les remplacer par les points 3.1.2.1 à 3.1.4.7 respectivement. Se reporter également à la réponse à la question réf. 241. Se reporter au le point 9 B) de cette modification pour les révisions de l'EDT.
240	Article 17.12 INSTALLATION DES BROCHES D'ENTRAÎNEMENT (de la Partie B de l'EDT) : Le point 3.1.3.1 indique que "dans son offre au RT GCC le coût de l'approvisionnement, l'installation et le raccordement soit du système des stoppeurs shark jaws, soit du système de fourche." Est-ce que ces coûts doivent être fournis avec l'offre ou avec la future proposition spécifiée dans la section 1.1.1.2 b) ?	Ces coûts doivent être inclus dans le prix de la soumission

241	Article 17.12 INSTALLATION DES BROCHES D'ENTRAÎNEMENT (de la Partie B de l'EDT) : En ce qui concerne la section 2.5.1.3, quel travail la GCC s'attend-elle à ce que l'entrepreneur estime pour cette soumission ?	L'entrepreneur doit soumissionner en fonction des exigences définies dans l'EDT, en supposant que l'installation du matériel spécifié sera effectuée conformément au document de référence Tow Pin Assessment (Installation des broches d'entraînement) CCCG/NGCC Terry Fox_2021-05-12. L'entrepreneur doit examiner et valider ce document de référence et élaborer le plan d'installation requis en fonction de ce document. S'il est déterminé qu'un aspect du document de référence n'est pas réalisable au cours de l'examen et de la validation par l'entrepreneur, toute modification connexe de la portée des travaux sera traitée selon le processus TPSGC 1379.
242	Article 17.12 INSTALLATION DES BROCHES D'ENTRAÎNEMENT (de la Partie B de l'EDT) : La fiche de renseignements concernant l'établissement des prix (pricing data sheet) demande au soumissionnaire de fournir "tous les matériaux, l'équipement et la main-d'œuvre nécessaires pour répondre aux exigences de cette sous-section". Il n'est pas clair comment cette information peut être fournie quand l'effort substantiel de cette spécification est de faire l'examen d'une étude et de créer une proposition.	Se reporter à la réponse de la question réf. 241.
MODIFICATION 023 - ref 243 à 262		
243	L'ANNEXE Q actuelle - INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES ÉQUIPEMENTS SÉLECTIONNÉS - nous demande de fournir des informations concernant le remplacement des compresseurs d'air de démarrage et d'auxiliaires. Il s'agit d'une section qui ne figure pas actuellement dans l'EDT. Veuillez indiquer quelles sont les informations demandées par le GCC.	La référence à l'EDT (15.11) doit être remplacée par 12.1 (sections 3.5.5 et 3.5.7) et 15.12 (section 3). Se reporter au point 2 de cette modifciation pour les révisions à l'Annexe Q.
244	L'Article 16.18 de la Partie B, de l'EDT - Le fournisseur de services CVC du compartiment de l'appareil de direction doit concevoir le mini-système bibloc (mini-split), mais les deux principaux composants (condenseur et évaporateur) sont spécifiés dans l'EDT. Veuillez confirmer que le Canada assumera la responsabilité du dimensionnement correct de ce système.	Le Canada acceptera la responsabilité de la conception du système.

245	La partie A de l'EDT (EG 01 - points 5.2.1.1, 5.3.1) donne des indications incohérentes sur les réglementations qui s'appliquent aux machines et aux systèmes. Le point 5.2.1.1 de l'Article EG 01 de l'EDT indique que " Le navire doit répondre aux lois et règlements conformément à la loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et se conformer aux règlements, normes, directives et recueils supplémentaires références à cet égard. Le navire doit également se conformer aux lois, règlements, normes, règles, codes et directives référencés dans EG 1 section 5. 2 à 5.15 de la Partie A de l'EDT le cas échéant." La section 5.3 comprend le Règlement sur les machines de navires (DORS/90-264), mais précise que "Règlement sur les machines de navires (DORS/90-264) : Ces règlements ne s'appliquent pas conformément à la norme MTRB M18057 mentionnée dans la section EG 01 - 5.3 a) de la Partie A de l'EDT ci-dessus." Cela peut être interprété comme une annulation générale de toutes les exigences du Règlement sur les machines de navire. Le point 5.3.1 de de l'EG 01 5.3.1 indique de la même façon que la norme MTRB M18057 permet d'utiliser l'ébauche du Règlement sur la construction et l'équipement des navires (RCEV) et les publications techniques (PT) modifiées connexes comme régime réglementaire au lieu de l'actuel Règlement sur les machines de navires pour les modifications aux machines et aux systèmes prévues dans le présent contrat."	BETMM (MTRB) 18057 adoptera l'ébauche du Règlement sur la construction et l'équipement des navires et le TP's est techniquement limité aux machines énumérées à l'annexe c). Le Règlement sur les machines de navires (DORS/90-264) s'applique à toutes les autres machines qui sont remises à neuf, remplacées ou modifiées.

	Toutefois, le document MTRB M18057, tel qu'il est fourni à l'annexe C, accorde une dérogation au Règlement sur les machines de navires spécifiquement pour l'équipement énuméré à la condition (c), points i à vi, qui est remplacé dans le cadre de la prolongation de la vie du navire. Il ne semble pas autoriser le remplacement intégral du Règlement sur les machines de navires par le projet de Règlement sur la construction et l'équipement des navires, ni même l'utilisation du Règlement sur la construction et l'équipement des navires pour toutes les modifications apportées aux machines et aux systèmes dans le cadre du contrat. Par exemple, l'appareil à gouverner figurant dans l'Article 12.6 de la Partie B de l'EDT ne semble pas être couvert. Pour les machines qui sont remises à neuf mais qui ne sont pas remplacées, ou pour les machines de remplacement qui ne sont pas identifiées dans MTRB M18057 (comme l'appareil à gouverner dans l'Article 12.6 de la Partie B de l'EDT), le Canada confirme-t-il que le Règlement sur les machines de navires s'applique toujours ?	

246	Le point 5.10.1.1 de l'EG01 de la Partie A de L'EDT indique que "Toutes les modifications faites sur le navire et les systèmes, y compris les composants d'approvisionnement, le plan d'approbation et les inspections sur place doivent être réalisées conformément aux règles et codes ABS." Comme le navire n'est pas en classe, il n'est pas clair si tous les aspects de la conception et de la condition sont à la satisfaction de l'ABS. Cela semble créer un risque pour l'entrepreneur, dans la mesure où l'ABS pourrait ne pas approuver une modification de système conçue selon les règles actuelles si le reste du système (c'est-à-dire les éléments existants non identifiés dans l'EDT) ne répond pas aux exigences des règles. (1) Est-ce que l'ABS a évalué la conformité du navire aux exigences de la règle de l'ABS dans son état actuel, et est-ce qu'un dossier de cette évaluation est disponible pour le soumissionnaire, le cas échéant ? (2) Le Canada envisagerait-il de modifier les EG pour permettre l'application du processus TPSGC 1379 dans le cas où des modifications allant au-delà de celles identifiées dans la partie B seraient jugées nécessaires par l'ABS afin de répondre aux exigences des Règles de l'ABS ?"	Non, le vaisseau n'a pas été évalué en fonction des règles de l'ABS. Toute modification des systèmes et de l'équipement conservés, pour laquelle la modification n'est pas directement spécifiée dans l'EDT, et qui est nécessaire pour satisfaire aux exigences de l'ABS, sera traitée par le processus TPSGC1379

247	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - En ce qui concerne le point 3.4.3.7, le Canada a répondu à la question 188 que l'exigence devait rester inchangée. Nous souhaitons soulever une nouvelle fois cette question, car les risques sont à notre avis importants. •Un régulateur PGG (gouverneur à pression compensée) est destiné aux groupes électrogènes. Il est doté d'un moteur de réglage de la vitesse pour la régulation de la vitesse. Le réglage de la vitesse est plutôt lent, normalement dans une plage de vitesse étroite autour de la fréquence nominale, pour des corrections de vitesse précises et faibles nécessaires au contrôle de la charge (utilisation du statisme), à la synchronisation, etc. Il n'est pas destiné aux moteurs principaux. La version avec sauvegarde, qui est destinée aux moteurs principaux, est le PGA (non demandé dans l'EDT). L'entrée de réglage de la vitesse est une pression pneumatique, ce qui permet des changements de vitesse rapides sur une grande zone de réglage de la vitesse ; cependant, cela n'est jamais utilisé lorsqu'on l'utilise en secours. Au lieu de cela, il est utilisé comme un bouton manuel qui sert de sauvegarde pour le système pneumatique, le bouton est alors réglé sur la position maximale pendant le fonctionnement normal. Le bouton est cependant rapidement tourné vers ce qui correspond à l'embrayage en vitesse, si nécessaire. En raison de ce qui précède, lorsque l'on passe en mode de secours pendant le fonctionnement, le moteur défaillant s'efforcera d'augmenter sa vitesse et commencera à entraîner le moteur sain, ce qui aura pour conséquence d'endommager l'équipement.	Les entrepreneurs doivent soumissionner pour fournir le système de régulation du moteur principal conformément à l'EDT. Si un soumissionnaire a des doutes sur le système de régulation, tel que spécifié, il doit fournir les détails d'un autre aménagement avec une justification pour tout autre aménagement. Si un aménagement alternatif est suggéré, le soumissionnaire doit fournir la différence de prix entre le système de régulation spécifié et sa proposition alternative. Se reporter au point 3 de cet amendement pour les modifications apportées à l'EDT.

•Un moteur moderne à commande électronique ne fonctionnera pas si son système de commande n'est pas opérationnel. C'est pourquoi le système de commande dispose d'une source d'alimentation redondante en cas de panne de courant. Le système de commande envoie un signal de commande de vitesse à l'actionneur hydraulique pour contrôler la vitesse du moteur. Ce signal de commande est de faible puissance (mA) et est alimenté par une source d'alimentation redondante en cas de panne de courant. Étant donné qu'un moteur ne fonctionnera pas sans son système de commande, le régulateur mécanique de secours à tête sphérique ne doit pas vraiment fournir de redondance, car la source d'alimentation redondante du système de commande permettra toujours au moteur de fonctionner. Si la source d'alimentation redondante du système de commande ne fonctionne pas, le moteur ne tournera pas non plus. Le contrôle mécanique du moteur, alors que le système de contrôle est opérationnel, doit être considéré comme une question de sécurité, car il existe un risque de panne de l'équipement, de perte de puissance du moteur/de l'arbre et de blessures éventuelles du personnel.

•Conclusion : L'ajout d'une sauvegarde mécanique diminue la sécurité au lieu d'ajouter de la redondance. L'ajout d'un système permettant de faire fonctionner un moteur sain en parallèle avec un moteur défectueux, ainsi que le fonctionnement en parallèle de deux moteurs défectueux, est assez complexe si l'on tient compte de la façon dont la commutation entre les différents modes se ferait automatiquement, et ne fait que diminuer la sécurité du système. Compte tenu de ce qui précède, si le Canada insiste sur un régulateur mécanique de secours à tête sphérique, absorbera-t-il le risque possible de problèmes de sécurité et de fiabilité et dégagera-t-il les soumissionnaires de toute responsabilité en cas de réclamations ou de dommages résultant du choix de ce régulateur ?

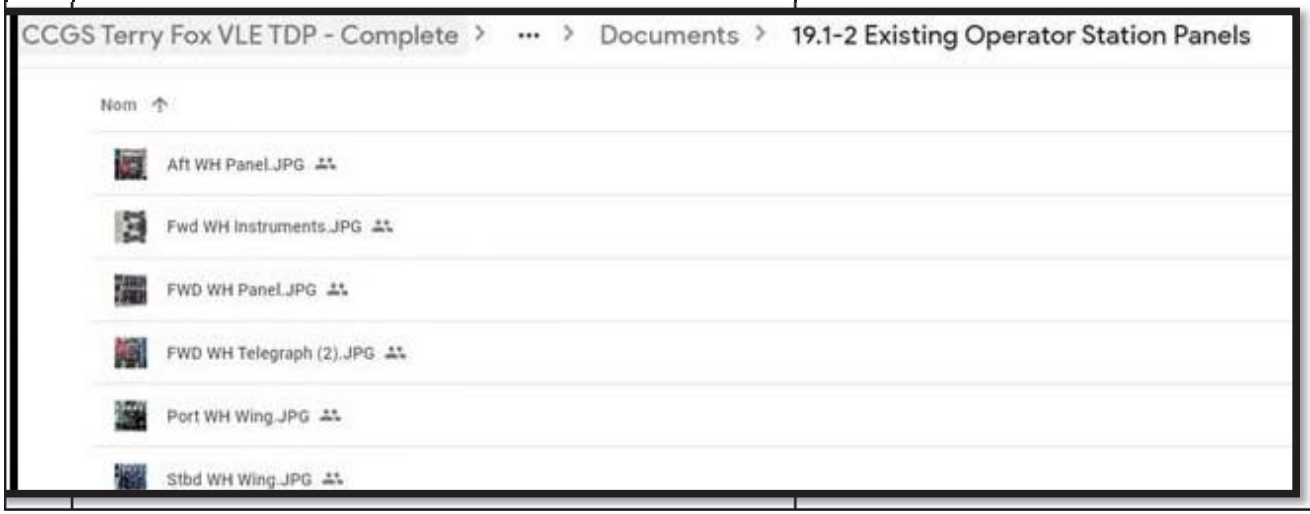
248	Point 2.4.1.2 de l'Article 16.18 de la Partie B de l'EDT: La Partie B de l'EDT exige un système de chauffage, de ventilation et de climatisation (HVAC) approuvé par la société de classification pour le compartiment de l'appareil à gouverner. Qu'est-ce que cela signifie ? Les sociétés de classification n'approuvent normalement pas les systèmes HVAC.	Tous les travaux inclus dans l'EDT doivent être acceptés par la société de classification. Si la société de classification renonce à l'exigence d'une approbation formelle d'un aspect spécifique de l'étendue globale des travaux, l'entrepreneur doit le documenter et le transmettre au RT.
249	Le Canada peut-il fournir un calendrier à jour indiquant quand le vaisseau sera disponible après l'attribution du contrat pour la vérification de l'ensemble du DDT.	Il est prévu que le vaisseau sera disponible à St. John's (T.-N.-L.) durant les mois de novembre et décembre 2022. Les détails des dates précises et des aménagements pour l'accès de l'entrepreneur au vaisseau seront confirmés après l'attribution du contrat.
250	Article 11.26 de la Partie B de l'EDT: Le dessin 20-109-100 Rev 2, feuilles 1 à 4 (développé par Poseidon Marine Consultants Ltd (PMC)) indique des étagères dans ces casiers de rangement. Toutefois, Partie B de l'EDT ne précise pas ces étagères. Veuillez indiquer si la GCC fournira les étagères.	L'entrepreneur n'est pas tenu de fournir ou d'installer des étagères dans le cadre de cette exigence.
251	Article 11.26 de la Partie B de l'EDT:: Veuillez confirmer si l'évaluation structurelle a été effectuée pour la conversion de cet espace vide en casiers de rangement ou non.	Une évaluation structurelle a été réalisée.
252	Article 11.26 de la Partie B de l'EDT: Veuillez confirmer si une approbation de la société de classification a été obtenue pour cette modification. Dessin no. 20-109-100 Rev 2, feuilles 1 à 4 (développé par Poseidon Marine Consultants Ltd (PMC)).	L'entrepreneur doit soumissionner conformément à l'EDT. L'entrepreneur est responsable de l'obtention de l'approbation de la société de classification pour toutes les exigences de l'EDT global. Si l'approbation par la société de classification exige des modifications aux détails de l'article 11.26, ces modifications seront traitées dans le cadre du processus TPSGC1379.
253	Article 11.26 de la Partie B de l'EDT: Le dessin 20-109-100 Rev 2, feuilles 1 à 4 (développé par Poseidon Marine Consultants Ltd (PMC)) montre une grille en fibre de verre qui n'a pas été abordée dans la partie B de l'EDT. Veuillez confirmer si la GCC fournira cette grille en fibre de verre.	L'entrepreneur doit fournir cette grille en fibre de verre.

254	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 3.3.7.6 de l'Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - L'intitulé de l'exigence indique : "Installer 32 haut-parleurs ..." ; cependant, la somme des sous-sections haut-parleurs (a)-(d) est égale à 33. Veuillez confirmer l'exigence.	Soumissionner pour 33 haut-parleurs. Se reporter au point 4 A) de cet amendement pour les modifications apportées à l'EDT.
255	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 3.3.8.3 de l'Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - L'intitulé de l'exigence indique: "Installer (1) une station maîtresse et 11 téléphones IP..." ; cependant, la somme des composants des sous-sections (a)-(b) est égale à 13. Veuillez confirmer l'exigence.	Soumissionner pour 13 téléphones IP. Se reporter au point 4 B) de cet amendement pour les modifications apportées à l'EDT.
256	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 3.3.8.7 de l'Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - L'intitulé de l'exigence indique : "... deux (2) téléphones DECT ..." ; cependant la sous-section (c) indique 3 téléphones DECT. Veuillez confirmer l'exigence.	Soumissionner pour 3 téléphones DECT. Se reporter au point 4 C) de cet amendement pour les modifications apportées à l'EDT.
257	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 5.4.1.2 de l'Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - L'intitulé de l'exigence indique "L'entrepreneur doit fournir deux séances de formation sur site, chacune d'une durée de huit (8) heures. Une séance de formation doit être offerte à chacun des deux équipages du bâtiment et aux techniciens de la GCC responsables de l'entretien du système." Veuillez confirmer que cela signifie 1 session pour Equipage 1 1 session pour Equipage 2 1 session pour les techniciens de la GCC	Deux sessions au total. Les techniciens de la GCC assisteront aux cours offerts aux deux équipes.
258	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 5.4.1.2 de l'Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - Veuillez confirmer que l'expression "sur site" signifie les installations de l'entrepreneur.	"Sur site" signifie les installations de l'entrepreneur.

259	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 5.4.1.2 de l'Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - Veuillez confirmer que toutes les sessions se dérouleront en série (c'est-à-dire que toutes les sessions se dérouleront sur une période de trois jours).	Non. Une session avant le changement de l'équipage, et une session après le changement de l'équipage. Deux sessions sont nécessaires.
260	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 3.1.1.6 de EG06 de la Partie A de l'EDT - Veuillez confirmer que tous les "manuels", y compris ceux des FEO, sont requis en français.	Oui, tous les manuels des FEO sont requis en français.
261	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 3.1.1.6 de EG06 de la Partie A de l'EDT - Veuillez confirmer que toutes les " feuilles de données ", sont exigées en français.	Oui. Toutes les feuilles de données sont exigées en français.
262	Réf. Annexe A de l'EDT, Point 3.3.2.45 de l'Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - Veuillez confirmer que l'exigence IP pour les sous-paragraphes (a) et (b) doit être améliorée à IP56 sur la base de l'exigence de l'annexe A de l'EDT, Point 1.1.1.3 de l'EG 04 de la Partie A de l'EDT.	L'exigence IP doit être améliorée à IP56. Se reporter au point 4 D) de cette modifciaton pour les modifications apportées à l'EDT.
MODIFICATION 024 - ref 263 à 276		
263	Les points 5.12.2.1 et 5.13.1.1 de l'EG 01 de la Partie A de l'EDT énumère de nombreuses normes industrielles décrites comme étant "applicables lorsqu'elles sont référencées dans l'EDT ou autrement dans les règlements ou règles énumérés dans les Articles 5.1 à 5.10 de l'EG 01 de la Partie A de l'EDT." Cependant, plusieurs de ces normes ISO, ASME, ASTM et autres ne sont mentionnées nulle part dans la partie B de l'EDT, et nous n'avons pas trouvé de références à ces normes dans les règlements et règles publiés énumérés dans les Articles 5.3 à 5.10 de l'EG 01 de la Partie A de l'EDT. Cette liste est-elle exacte ? La GCC s'attend-elle à ce que l'entrepreneur applique toutes les normes énumérées dans les Articles 5.12.2.1 et 5.13.1.1 de l'EG 01 de la partie A de l'EDT à tous les travaux pertinents du projet, même si elles ne sont pas mentionnées ?	Les points 5.12.2.1 et 5.13.1.1 de l'EG 01 ont été modifiés ; voir l'article 5 de cette modification. Les normes qui restent dans ces sections doivent être appliquées aux diverses exigences de l'EDT, selon le cas.
264	Article 11.9 de la Partie B de l'EDT: Est-ce qu'un abri étanche et chauffé est nécessaire pour réaliser le revêtement sous l'eau?	L'entrepreneur doit appliquer les revêtements sous-marins conformément aux conditions environnementales stipulées par le fabricant du revêtement. Se reporter à l'article 9.2 de l'EG 02 de l'EDT.

265	Article 19.5 de la Partie B de l'EDT: Ces documents/dessins semblent manquer : Vu le nombre de documents, nous cherchons les documents par leur # d'identification dans la spécification. Les références de Wartsila 6441C1001 ont été intégré au DDT sans faire avoir de # de référence seulement des noms et en plus, ils semblent avoir été mis dans 19.1-2 au lieu de 19.2 comme mentionné à l'index. Est-ce bien ces photos que nous devons prendre comme référence?	Oui, les photos proposées dans le cadre de la spécification 19.1 doivent être considérées comme la référence proposée pour ces panneaux ; les dessins ne sont pas disponibles (mise à jour DDT 21.12.20).

Wartsila Dwg 6041C1001	Configuration de la console de la salle de contrôle des machines (Engine Control Room Console)
Wartsila Dwg 6043C1001	Configuration du panneau du flanc (tribord/stdb)
Wartsila Dwg 6042C1003	Configuration des leviers du panneau de la timonerie avant
Wartsila Dwg 6042C1001	Configuration des boutons du panneau de la timonerie avant - moteurs 1 et 2



266	Article 19.7 de la Partie B de l'EDT: Ces documents/dessins semblent manquer :	Reportez-vous à la liste des demandes de documents et au DDT (un extrait de la colonne de droite, tiré du journal des demandes fourni dans le DDT, est présenté ci-dessous ; notez que le MCP 100-40 se trouve à la page 118/406 du document JQ201305 Preliminary Manual.pdf) :

Jastram Drawings (below)	TDP Update 21.12.20, Section 12, Documents - Drawings included in document JQ201305 Preliminary Manual at page numbers noted below.
B-721229 MCP 100-20 Enclosure O.A.D.	MCP 100-20 not applicable to project. MCP 100-40 applies, refer to drawing #C721682, pg 118
B-721243 Rudder Angle Indicator (RAI 580) O.A.D.	Pg 303/406
B-721311 AP 600 Alarm Panel Overall Dimensions	Pg 337,396/406
B-721312 CP 600 Control Panel Overall Dimensions	Pg 124/406
B-721319 CP 375 Control Panel Overall Dimensions	CP 375 not applicable to project, reference to be removed from SOW.
B-721354 NFU/FFU Lever Overall Dimensions	FFU Lever, refer to drawing B-721495, pg 122 NFU Jog Lever, refer to drawing A-721018, pg 123
B-721493 RAI (ROI) X80 Dual Stage Dimmer Assy. Overall Dimensions	Pg 126/406
B-721503 Helm Seat Lever Controller (LC 350H) overall Dimensions	Pg 279/406, B-721495, Pg 122, 278/406
B-721516 Unit Change-over Panel Overall Dimensions	Pg 125/406
C-721220 DSC Enclosure Overall Dimensions	Pg 117/406
C-721580 3-Face Rudder Angle Indicator (RAI 3300) Overall Dimensions	Drawing C-721580 does not apply. Refer to drawing C-721204, Pg 127/406
D-701265 Electric Wheel w/Mech ROI (Sht 3 of 3)	Pg 121/406

267	Annexe P de la DDP - Critères obligatoires 17c Ingénieur principal maritime : Le Canada a demandé qu'un ingénieur maritime principal possédant un certificat de compétence d'ingénieur maritime de première classe de TC soit fourni dans les critères obligatoires de la firme d'ingénierie. L'exigence pour ce poste n'est pas tout à fait claire puisque la firme d'ingénierie effectuera principalement des travaux d'ingénierie et de dessin ; il est donc recommandé de supprimer ce poste. Autrement, si le poste doit être maintenu, le Canada peut-il confirmer que l'exigence d'un certificat de compétence de TC ne comprend pas l'obligation pour le candidat d'être actuellement autorisé à naviguer ? De plus, le Canada acceptera-t-il des certifications similaires d'autres autorités, y compris la certification QL6B de la Marine canadienne ?	Le poste doit être maintenu. La certification de la personne doit être émise par Transports Canada, mais il n'est pas nécessaire qu'elle soit actuellement validée pour naviguer.
268	Annexe P de la DDP - Critères obligatoires 17a, b, c, d, e: Le critère en question est le suivant : "doit détenir un permis provincial, étatique ou fédéral (national) pour exercer en tant qu'ingénieur professionnel". Étant donné que le Canada a déjà confirmé dans la Q&R#1 que les soumissionnaires peuvent employer des spécialistes dans d'autres régions du monde, le Canada peut-il confirmer spécifiquement qu'un titre d'ingénieur agréé du Royaume-Uni satisfait à l'intention de cette exigence ?	Bien qu'il ne soit pas obligatoire d'être certifié au Canada, les ingénieurs utilisés doivent avoir la formation et l'expérience requises pour être admissibles à la certification en tant qu'ingénieur professionnel dans une province canadienne.
269	Article 12.9 de la Partie B de l'EDT - La compagnie XYZ a reçu une demande de soumission d'un chantier naval pour le remplacement des pales des hélices du brise-glace Terry Fox. Les dessins fournis sont anciens et illisibles... Compte tenu de la nécessité d'une extrême précision, aucun fabricant d'hélices ne serait en mesure de soumettre une soumission sur la base de la mauvaise qualité de ces dessins.	Les pales d'hélice doivent être fournies par Wartsila. Elles sont identifiées sur la liste des produits non substituables (Annexe U). Voir le point 3.2.1.1 de l'article 12.9 de la Partie B de l'EDT

270	Point 3.5.8 de l'Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - Nous aimerions être en mesure de faire une soumission pour le remplacement de l'échangeur thermique à tous les entrepreneurs soumissionnaires de cette PVN, mais j'ai besoin de plus d'informations sur l'équipement existant et les exigences de performance souhaitées. Les échangeurs thermiques existants sont indiqués comme suit : SPX Flow Technology, APV Type: J092, Plate Heat Exchanger (Échangeur thermique à plaques) SN: 629164 Capacité: 6406.0 kW Surface d'échange thermique: 157.8 m² Pression d'essai différentielle: 16 bar Volume du côté1/côté 2: 262.9/262.9 Litres Température de fonctionnement: 110/0°C Pourriez-vous fournir des informations supplémentaires sur les points suivants ? - DÉBIT, CÔTÉ CHAUD et CÔTÉ FROID (m³/h) - DÉBIT, CÔTÉ FROID (m³/h) - CÔTÉ CHAUD - TEMPÉRATURE D'ENTRÉE DE FONCTIONNEMENT - CÔTÉ CHAUD - TEMPÉRATURE DE SORTIE DE FONCTIONNEMENT	Les critères de conception du nouvel échangeur thermique doivent être confirmés par l'entrepreneur. Les modifications du système de refroidissement doivent être conçues et adaptées à la nouvelle installation de machines fournie par le FIUS. L'intention n'est pas de simplement remplacer les échangeurs thermiques existants ; les nouveaux échangeurs doivent être conçus pour s'adapter aux mises à jour du système de propulsion.
271	Question Ref 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?	Réponse originale à la question Ref 70 - 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. Réponse modifiée : Après plus de réflexion, les coûts d'ingénierie ont été ajoutés à la fiche de données de tarification (FDT/PDS), Rev 1 (point 4 de cette modification).

272	Veuillez indiquer si la sous-couche A-70 mentionnée dans le point 3.5.1.5 de l'Article 11.25 de la Partie B de l'EDT doit être certifiée IMO ou non ? 11.25 RÉNOVATION DU BUREAU DE LA LOGISTIQUE - 3.5.1.5. - Le nouveau système de revêtement de sol doit consister d'une touche de finition Dexotex Terrazo M Fine sur une sous-couche Dexotex A-70. 11.27 PONTS AVEC COURSIVES - 3.4.1.1. - Le nouveau système de revêtement de sol doit consister d'une touche de finition Dexotex Terrazo M Fine sur une sous-couche Dexotex A-70.	Tous les matériaux de revêtement de sol doivent être acceptés par la société de classification. Se reporter au point 6 de cet amendement pour les modifications apportées à l'EDT.

273	Les dessins et la documentation demandés par nos fournisseurs pour faciliter l'établissement du devis de la section 18 : 1. Dessin d'aménagement de la vue de dessus (au-dessus du pont) - nécessaire pour établir l'emplacement de l'antenne RHF (VHF-DF). 2. BNWAS - (document et dessin) - requis pour l'interface avec le pilote automatique. 3. Mise à jour du dessin des feux de navigation - Les dessins 1-07-85-10 et 33.00.01 ne sont pas conformes aux règles 21 (g) et (h) du Règlement sur les abordages du Canada c. 1416. 4. Compas magnétique - (document et dessins) - si un fluxgate est fourni, il peut être interfacé avec le pilote automatique **Reference point 2**: (Quel "document" BNWAS est demandé ?) •Règlement pertinent: Résolution MSC.128(75) (adoptée le 20 mai 2002) Normes de performance pour un système d'alarme de quart de navigation à la passerelle (BNWAS). 4.1.3.3 Pour déclencher la fonction de remise à zéro, il faut une entrée représentant une action unique de l'officier de quart. Cette entrée peut être générée par des dispositifs de réinitialisation faisant partie intégrante du BNWAS ou par des entrées externes provenant d'autres équipements capables d'enregistrer l'activité physique et la vigilance mentale de l'officier de quart. •DDP_ Canada: Le paquet DDT comprend des dessins pour le pilote automatique mais pas pour le BNWAS.	1. La disposition des antennes (1) est proposée dans la mise à jour du DDT 21.12.20 (Bridge Top Antenna Layout/Disposition de l'antenne sur le pont proposé comme dessin MM692-001-AL avec 18.2). 2. Le schéma fonctionnel et le diagramme de câblage du BNWAS seront disponibles dans la mise à jour TDP 22.03.25. L'interface du pilote automatique avec BNWAS est indiquée sur ces dessins. 3. Le navire est équipé d'un feu clignotant bleu tel que décrit. Les dessins mis à jour de la disposition des feux de navigation ne sont pas disponibles actuellement. 4. Les informations sur la boussole magnétique se trouvent sur le dessin n° MM692-035-WD (en haut à gauche) et le dessin MM692-034-BD. Les deux dessins sont disponibles dans la mise à jour du DDT 21.12.20, section 18, Dessins. Il n'y a pas d'autre dessin disponible spécifique au système de boussole magnétique. Un fluxgate n'est pas fourni actuellement et n'est pas demandé.

	•Existe-t-il un plan d'interface indiquant les connexions entre le pilote automatique et le BNWAS ou un schéma de principe pour le BNWAS, ainsi que des manuels d'instruction/de service/techniques pour le BNWAS ? **Reference point 3:** le soumissionnaire peut-il confirmer à quel article de la spécification cela se rapporte ? Partie A Section GR - Exigences générales Rev 1 - 5.3 (j) fait référence. •Règlement pertinent : Règlement sur les collisions C.R.C., c. 1416 ; Règle 21 Feu clignotant bleu désigne un feu bleu tout autour qui clignote à intervalles réguliers à une fréquence de 50 à 70 clignotements par minute. Règlement pertinent : Règlement sur les abordages C.R.C., c. 1416 ; Règle 45 (a) Tout vaisseau gouvernemental ou tout vaisseau qui appartient à une force de police portuaire, fluviale, de comté ou municipale ou qui est exploité par elle peut exhiber comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsque le vaisseau (i) fournit de l'aide dans toutes les eaux à tout vaisseau ou autre embarcation, tout aéronef ou toute personne qui est menacé par un danger grave et imminent et qui requiert une aide immédiate, ou (ii) exerce des fonctions d'application de la loi dans les eaux canadiennes. •DDP_CANADA : Le dessin 33.00.01 du 16 mars 1983 du dossier DDT ne comprend pas le feu clignotant bleu. •Veuillez nous indiquer si un dessin mis à jour des feux de navigation est disponible ou si l'on renonce au feu bleu à éclats comme indiqué dans la règle 21 et la règle 45.	

274	Annexe P de la DDP - Critères obligatoires 17d Ingénieur électricien principal et M17e Ingénieur principal des systèmes de contrôle : Dans l'industrie, les deux postes en question sont souvent occupés par le même groupe de spécialistes au sein du département d'ingénierie électrique. Plutôt que de fournir deux personnes presque identiques, il est recommandé de regrouper les deux exigences en un seul ingénieur électricien principal chargé de superviser tous les ensembles électriques.	Les deux postes doivent être occupés par deux personnes, comme indiqué. L'entrepreneur doit noter que ces deux postes ne doivent pas nécessairement être pourvus directement par l'entrepreneur, mais que l'un d'entre eux, ou les deux, peuvent être pourvus par d'autres parties engagées dans une coentreprise avec l'entrepreneur principal ou en tant que sous-traitant de celui-ci.
275	Il semble que le dessin 07-10-01 07 Machinery _ OT Flats de la section 11, n'est pas complet. Il semble que seule la moitié du dessin ait été numérisée. Pourriez-vous demander à la GCC de fournir le document complet ?	Le dessin complet sera fourni dans la mise à jour TDP 22.03.25
276	La partie B de l'EDT, article 12.1, 3.6.1.7 de l'EDT stipule : "3.6.1.7.L'entrepreneur doit réaliser et fournir une analyse par éléments finis générale des modifications proposées concernant la structure et l'assise pour permettre l'installation de la nouvelle MP." L'analyse globale implique généralement l'évaluation de l'ensemble de la structure du navire sous des charges globales (par exemple, des charges induites par les vagues) et n'est pas nécessaire pour la tâche de remplacement des machines de propulsion ; une analyse locale des sièges et de la structure de support serait-elle suffisante ?	Une analyse locale des sièges et de la structure de support sera suffisante à condition qu'elle satisfasse également à toute exigence spécifique de la classe.
MODIFICATION 025 - ref 277 à 306		

277	Selon le PAC https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-MD-039-28102, les entreprises qui ont déjà participé à l'élaboration des spécifications ne peuvent pas soumissionner à ce stade du programme PVN (prolonagation de vie de navire). Une telle entreprise peut-elle participer à l'appel d'offres indirectement, en tant que sous-traitant d'un soumissionnaire ?	L'application de la clause sur les conflits d'intérêts s'étend aux sous-traitants qui ont participé à la préparation de la demande de soumissions ou qui ont eu accès à des renseignements liés à la demande de soumissions qui n'étaient pas accessibles aux autres soumissionnaires. Le Canada a l'obligation de protéger l'intégrité du processus d'approvisionnement en s'assurant qu'aucun soumissionnaire ne bénéficie d'un avantage injuste par rapport aux autres soumissionnaires. Les soumissionnaires peuvent ainsi être disqualifiés pour des raisons liées à un conflit d'intérêts. Le Canada s'engage à respecter les normes d'intégrité les plus élevées dans le cadre de cet appel d'offres. Le Canada reconnaît également qu'étant donné la structure de l'industrie, il est parfois nécessaire pour la GCC d'acquérir les services de tiers experts, établissant ainsi des relations avec ces tiers pour l'élaboration des exigences techniques utilisées dans l'énoncé des travaux (EDT). En réponse à votre question, le Canada a terminé une analyse approfondie des travaux effectués pour élaborer l'énoncé des travaux et des travaux effectués dans le cadre de l'offre à commandes (OC) attribuée conformément au PAC mentionné ci-dessus afin de déterminer si, compte tenu de la portée des travaux et de l'information accessible, un conflit d'intérêts offrant un avantage injuste, existait et affectait l'intégrité de ce marché. Il a été déterminé que le travail effectué ne devait pas fournir à Canal Marine and Industrial Inc. un avantage injuste. L'OP n'a été utilisée qu'à des fins d'appui à l'élaboration de spécifications liées aux travaux relevant de l'intégrateur de système unique dans l'énoncé des travaux de l'EDT (Articles 13.1, 14.1, 14.2, 14.3 de la Partie B de l'EDT). Pour effectuer le travail, Canal avait accès aux dessins justificatifs qui étaient inclus dans le DDP pour tous les soumissionnaires. L'OP a été annulé en raison de l'évolution de la situation pandémique à Terre-Neuve et de la disponibilité des ressources internes de la GCC. Un conflit d'intérêts ou un avantage injuste ne se serait produit que si toute la portée de l'offre à commandes avait été réalisée. Reportez-vous au point 3 de cette modification pour des informations connexes.

278	En février 2021, le CPFP a attribué un contrat de conception à Canal Marine and Industrial Inc. (réf. : https://buyandsell.gc.ca/procurement-data/tender-notice/PW-MD-039-28102) pour des travaux liés au PVN du NGCC Terry Fox. Dans l'avis d'attribution du contrat, SPAC a déclaré que : Afin de garantir une concurrence équitable pour les travaux de PVN, la Garde côtière a besoin des services d'une entreprise qui ne soumissionnerait pour aucune des exigences pendant la phase de mise en œuvre du PVN. SPAC peut-il confirmer que les soumissionnaires ne peuvent pas utiliser les services de Canal Marine and Industrial Inc. dans leur proposition pour ce contrat.	Se reporter à la réponse de la question réf. 277.
279	J'aimerais demander les dessins suivants pour le Terry Fox en ce qui concerne l'article 11.15 de l'EDT (Réservoirs vides et espaces mortes) : 07-11-13 07-11-15 07-11-16 07-12-01/02 La GCC a fourni 07-12-01_02 FR 6 Aft Unit Transom-FRC P_S, mais il s'agit d'un scan partiel, veuillez fournir les dessins complets. 07-14-04 07-10-01/07 Déjà demandé dans un courriel de suivi, inclus ici pour des raisons de facilité. Ces dessins sont énumérés dans le document 27-00-01 WT Manholes _ Hatches Standards _ Locations comme indiquant l'emplacement des trous d'homme.	07-11-13 est disponible dans le DDT/TDP (Fox VLE Spec Drawings, Section 11). 07-11-15 et 07-11-16 font partie du dessin 07-11-14/15/16, qui sera disponible dans la mise à jour TDP 22.04.01 (TDP Update 22.04.01). 07-12-01/02 in'est disponible que dans sept cadres distincts (de la collection de microfiches), qui seront mis à disposition dans la mise à jour TDP Update 22.04.01. 07-14-04 fait partie de 07-14-03/04, qui sera disponible dans la mise à jour TDP Update 22.04.01. Se référer au point 2 de cette modification.

280	Réf. Annexe A, Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - Il serait plus rentable de supprimer le système d'alarme générale existant et de le remplacer par un système de communication publique et alarme générale qui fournit cette fonctionnalité. Le système actuel utilise une approche manuelle en "code morse" pour générer l'alarme MOB (homme à la mer) et l'alarme générale d'urgence (alarme d'abandon du navire). C'est-à-dire 7 signaux courts et 1 long pour l'abandon du navire, 3 signaux longs pour la MOB et une sonnerie continue pour les alarmes incendie. La GCC envisagerait-elle de remplacer le système d'alarme de service général existant ?	Le système d'alarme générale actuel ne sera pas supprimé et sera interfacé avec le système communication publique et alarme générale modernisé.
281	Réf. Annexe A, Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - Les haut-parleurs résistants à l'immersion IP 68 font-ils partie du champ d'application du remplacement du SCI ?	La liste des pièces est fournie avec l'EDT.
282	Réf. Annexe A, Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - Le système d'écoute existant comprend-il des aménagements portables pour des combinaisons microphone/haut-parleur (IP 68) résistant à l'immersion (pour les postes d'amarrage) ?	La liste des pièces est fournie avec l'EDT.
283	Réf. Annexe A, Article 18.1 de la Partie B de l'EDT - Pour l'équipement non SCI dans le support du système de matériel récréatif de navire existant situé dans la salle d'électronique : est-il possible de l'installer dans les nouveaux supports SCI ou sera-t-il retiré par la GCC avant le réaménagement ?	L'entrepreneur doit retirer l'équipement, comme indiqué dans l'EDT
284	Généralités - La passerelle, doit-elle assurer une veille périodique par une seule personne ?	Non, la passerelle ne fonctionnera pas avec une surveillance périodique par une seule personne.
285	Réf. Annexe A EDT Partie B Section 18.2 - La GCC utilise-t-elle des services de pilotage - éventuellement lors d'appels outre-mer ? Cette question s'inscrit dans le cadre de l'exigence relative à la prise en charge du pilote, conformément à la circulaire SN1-Circ.227. Actuellement, le Saab R4 s'interface avec les radars et l'ECDIS conformément aux exigences de la classe A de l'AIS.	Aux fins de l'appel d'offres, supposez qu'il n'y a pas d'exigence supplémentaire pour répondre à ce besoin, au-delà de la portée définie par l'EDT.

286	Réf. Annexe A, Article 18.2 de la Partie B de l'EDT - Le SIA enregistre un point de référence externe pour la position de l'antenne GNSS externe et un point de référence interne si un GNSS interne doit être utilisé comme solution de repli pour le rapport de position. Les emplacements de ces points de référence doivent être définis lors de l'installation. La GCC pourrait-elle fournir ces valeurs ?	Ces valeurs seront fournies lors de la mise en service des systèmes.
287	Réf. Annexe A, Article 18.2 de la Partie B de l'EDT - La fonction grande distance du SIA est-elle nécessaire et est-elle actuellement interfacée avec le système SMDSM ? La disposition de l'antenne indique un système LRIT.	Le système LRIT a été retiré, car il ne s'agissait que d'un système de test. Le plan d'antenne indique les antennes existantes, mais il sera mis à jour par la GCC. Une fois mis à jour, la GCC fournira un nouveau plan de disposition des antennes.
288	Généralités - Étant donné que le NGCC Terry Fox a une passerelle fermée, est-il nécessaire d'installer un système de réception des signaux sonores ?	Se reporter à la liste des pièces dans l'EDT.
289	11.29 Rénovation de la cuisine 3.5.1.5 - Le matériau du sous-plancher de recouvrement de la terrasse est du Dexotex d'une épaisseur d'environ 2 po. La GCC peut-elle confirmer que ce matériau est du Dexotex A-70 VLW (comme indiqué à la section 3.7.1.6) et non une sous-couche ignifuge A-60 Insuldex de 2 po?	Il ne s'agit pas d'une sous-couche résistante au feu. Voir le plan de revêtement de la terrasse, dessin n° 35-00-01, et le plan d'isolation, dessin n° 44-00-01.
290	11.27 Ponts avec coursives La GCC peut-elle confirmer l'épaisseur requise de la sous-couche A-70 dans les zones suivantes? 3.1.1.2 a) Pont principal b) Pont du gaillard, ponts A et B.	Une épaisseur de 10 mm est requise, conformément au plan de revêtement du pont, dessin n° 35-00-01..
291	Général - Existe-t-il un système de marquage des câbles ?	Chaque élément de l'EDT contient une déclaration concernant le marquage des câbles (étiquetage). Si la GCC a fourni la documentation, il faut suivre le schéma de marquage des câbles (étiquetage) fourni dans la documentation. Si un fabricant élabore et fournit la documentation, il faut suivre le schéma d'étiquetage des câbles du fabricant. Si aucune référence n'a été fournie, le schéma d'étiquetage des câbles sera confirmé après l'attribution du contrat.
292	Général - Existe-t-il un système de marquage des équipements ?	Se reporter à la réponse à la question réf. 291.

293	17.1 REMPLACEMENT D’UNE GRUE DE PONT DE QUARANTE (40) TONNES 3.3.2.11. La grue doit pouvoir atteindre la capacité de levage indiquée lorsque le navire est gîté à bâbord ou à tribord et qu’il est incliné à l’avant ou à l’arrière. L’angle statique maximal d’assiette (of trim) ou de gîte (of heel) doit se situer dans une fourchette de 4 à 8 degrés. L’entrepreneur doit confirmer l’angle statique maximal de gîte et d’assiette auquel la capacité de levage définie peut être atteinte. La déclaration ci-dessus s'applique à la grue du magasin avant 17.6. Pouvez-vous fournir la liste et les conditions de finition pour le remplacement de la grue de pont de 40 tonnes ?	La grue de 40T doit fonctionner à la capacité nominale, à huit degrés de gîte (eight degrees of heel), à bâbord ou à tribord, et à 3 degrés d'assiette (3 degrees of trim), vers l'avant ou vers l'arrière. Se référer au point 6 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.

294	Annexe "D" - D5. Assurance responsabilité pour dommages à l'environnement ; Dans sa forme actuelle, l'annexe D5, qui doit fournir une couverture pour l'élimination de l'amiante, fait porter à l'entrepreneur la responsabilité des matières dangereuses imprévues. Il devrait incomber au Canada d'identifier toute matière dangereuse dans les articles de l'EDT (work packages). Toute matière dangereuse qui n'a pas été identifiée au préalable devrait pouvoir être facturée par le chantier naval comme un supplément sur un 1379. *** Nous sommes informés d'un contrat en cours qui a été attribué récemment et qui contient la disposition suivante dans la clause sur les matières dangereuses : " Le Canada convient que tout travail relatif aux matières dangereuses qui n'a pas été identifié au préalable sera facturé par l'entrepreneur comme un supplément sur un 1379. La date d'achèvement des travaux tient compte du fait que l'enlèvement, la manutention, l'entreposage, l'élimination et/ou le travail à proximité de matières dangereuses telles que l'amiante, le plomb, les BPC, la silice 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 tout travail relatif aux matières dangereuses qui n'a pas été identifié au préalable sera considéré comme un retard excusable s'il est indiqué sur le 1379. " Nous demandons au Canada de modifier la clause actuelle en ajoutant l'addenda ci-dessus afin de réduire la responsabilité de l'entrepreneur pour les matières dangereuses non identifiées.	L'annexe D5, Assurance responsabilités couvrant l'atteinte à l'environnement, protège l'entrepreneur contre les réclamations découlant de dommages causés à l'environnement par la pollution graduelle, subite et accidentelle ainsi que les blessures corporelles et les dommages matériels causés à des tiers (qui peuvent survenir pendant que les travaux de désamiantage sont en cours). Veuillez examiner le point 2 de la Modification 021, puisqu'il se rapporte à votre demande, ainsi que le point 4 de cette modification.

295	Comment pouvons-nous transmettre la non-conformité de tout point/question dans l'EDT ?	Avant la date de clôture des soumissions, les questions concernant le contenu de l'EDT peuvent m'être envoyées par courriel. Les questions peuvent s'agir de demandes, de clarifications, de suggestions de modifications de l'EDT, etc. Les questions doivent faire référence à l'article spécifique de l'EDT et aux numéros des points/paragraphes. Les réponses à toutes les questions reçues pendant la période d'appel d'offres sont affichées sous forme d'amendements à l'appel d'offres sur le site Achats et ventes (https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-MD-043-28394). En soumettant une offre, le soumissionnaire certifie qu'il est en mesure de se conformer à l'ensemble du contenu de l'EDT, tel que modifié pendant la période de soumission, sans exception. Toute exception énumérée incluse dans une soumission rendrait l'offre non conforme.
296	Le point 3.5.2.2 de l'article 12.1 (Remplacement de l'appareil de propulsion et de manœuvre) de la partie B de l'EDT stipule ce qui suit : "Les nouveaux moteurs principaux doivent être équipés d'une pompe d'appoint en mazout principale entraînée par un moteur" (propulsion engine driven). Veuillez noter que les moteurs modernes sont équipés de pompes de suralimentation à entraînement électrique, souvent dans un module de suralimentation en carburant séparé. Les pompes de suralimentation entraînées par le moteur sont rares et ne fournissent aucun avantage supplémentaire en termes de sécurité ou de fiabilité pour le moteur. Nous demandons que les pompes de suralimentation hors moteur soient autorisées.	Les pompes de surpression de mazout (FO booster pumps) n'ont pas besoin d'être entraînées par un moteur. Se référer au point 7 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT (L'exigence 3.5.2.2 est supprimée).

297	Annexe P - Équipe d'ingénierie (M17) pour le Canada : En ce qui concerne la capacité d'ingénierie du M17, le Canada envisagerait-il d'autoriser l'expérience acquise dans le cadre de l'intégration d'un vaisseau et de l'installation d'un ensemble d'équipements majeurs pour le renouvellement ou l'installation d'un nouveau vaisseau qui a été élaboré et mis en œuvre avec l'approbation réglementaire de la société de classification, de Transports Canada ou de l'Autorité du matériel naval ? Les achats récents de la GCC ont permis de tenir compte de l'expérience en ingénierie acquise sous de multiples autorités réglementaires ou équivalents, y compris les travaux commerciaux et navals. Cela a permis de reconnaître la crédibilité technique et la compréhension de l'application des normes réglementaires dans l'élaboration de grands projets d'ingénierie complexes.	L'entrepreneur doit fournir la preuve de son expérience dans le développement et la mise en œuvre des exigences énoncées avec l'approbation d'un organisme reconnu tel que défini par Transports Canada.
298	Annexe P - Équipe d'ingénierie (M17) pour le Canada : L'exigence obligatoire pour la capacité d'ingénierie M17 stipule " un ensemble de mesures de construction et d'installation approuvées par la Société de classification pour le renouvellement ou l'installation d'un nouvel équipement majeur..". Le Canada pourrait-il confirmer que les ensembles d'intégration et d'installation de vaisseaux pour les nouvelles constructions seront considérés comme conformes à l'exigence obligatoire ?	Oui, l'expérience en matière de nouvelles constructions est acceptable.
299	Annexe P - Équipe d'ingénierie (M17) pour le Canada : Les critères obligatoires de la M17 limitent le soumissionnaire à fournir un exemple qui doit répondre à plusieurs critères, couvrant un vaste ensemble de travaux d'ingénierie. Il est courant dans l'industrie que les grands projets soient divisés entre plusieurs sociétés d'ingénierie et/ou que l'étendue des travaux soit mise en concurrence à différentes étapes. Par conséquent, plusieurs sociétés s'engagent sur de multiples aspects du travail. Les firmes d'ingénierie acquièrent de l'expérience à partir d'une variété de projets pour accroître leurs capacités. Le Canada permettrait-il l'utilisation de projets multiples pour couvrir toutes les sous-exigences de la M17 Capacité d'ingénierie - Équipe d'ingénierie ?	L'entrepreneur doit soumettre des documents, comme spécifié, qui prouvent que l'entrepreneur, ou l'une des entreprises engagées par l'entrepreneur, a de l'expérience dans la supervision, la gestion, la direction et le contrôle de l'ensemble des travaux définis. La preuve de l'expérience de certains aspects de l'exigence spécifiée, indépendamment de l'ensemble, ne sera pas satisfaisante. L'intention de cette exigence n'est pas de parrainer la croissance de la compétence par la réalisation de ce projet. Il s'agit de prouver que l'expérience d'un projet de cette ampleur existe dès le départ.

300	Annexe P - Équipe d'ingénierie (M17) pour le Canada : Le Canada pourrait-il préciser quels documents justificatifs seront nécessaires pour démontrer que le point 1) vi., de la norme M17, est respecté, étant donné que les inspections, les plans, les procédures et les rapports d'essais et de tests sont généralement réalisés sous le contrôle de la société de classification (ou de l'organisme de réglementation), mais que les plans d'inspection ne sont pas soumis à des examens formels et à l'approbation de la classe?	Le contractant doit fournir les documents requis et la preuve que, s'ils n'ont pas été approuvés par une société de classification, lesdits documents ont été acceptés par une société de classification.
301	Annexe P - Équipe d'ingénierie (M17) pour le Canada : M17 Ingénierie - Équipe d'ingénierie, point 2), mentionne que la firme d'ingénierie a de l'expérience dans " l'examen de la stabilité du vaisseau avec l'équipement majeur installé... ", l'énoncé continue d'exiger que la firme ait produit un nouveau livret de stabilité à l'état intact. Selon la taille du vaisseau, l'évaluation de la stabilité ou du bateau lège, et/ou les conditions de chargement prises en compte dans la brochure sur l'intégrité et la stabilité, l'ampleur des changements apportés peut ne pas justifier la production d'un nouveau livret de stabilité à l'état intact. Le Canada envisagerait-il d'autres types d'expériences et d'examens de la stabilité, car il est courant de publier des documents qui couvrent les conditions de chargement sans rééditer les livrets d'assiette et de stabilité Intact?	L'entrepreneur doit fournir la preuve que l'entrepreneur, ou une entreprise engagée par l'entrepreneur, possède l'expérience spécifiée.
302	Point 3.3.1.12 de l'Article 10.3 de la Partie B de l'EDT En ce qui concerne la section 10.3 Système de détection d'incendie, la GCC peut-elle confirmer si le PCM est considéré comme une salle des machines de catégorie A ou non ? 10.3 SYSTÈME DE DÉTECTION D'INCENDIE 3.3.1.12 Les dispositifs de déclenchement d'alarme d'incendie qui sont situés dans les compartiments de machines de type A doivent être sur une boucle distincte et ne doivent pas desservir aucune autre zone.	Pour les fins de la soumission, supposez que ce n'est pas le cas.

303	Le point 1.1.1.1 de l'Article 12.11 de la Partie B de l'EDT : Le point 1.1.1.1 de l'Article 12.11 - Garde-cables Le Canada peut-il confirmer que lorsqu'il est question de "remplacer", cela signifie en fait "réinstaller" les garde-câbles existants, après les avoir sablés et recouverts d'un nouveau revêtement, car "remplacer" implique "remplacer par du neuf".	Correct. L'intention est de réinstaller les garde-corps existants.
304	Le Point 2.4.1.3 de l'Article 16.16 de la Partie B de l'EDT: Pour l'Article 16.16 Révision des ventilateurs axiaux de la salle de machines, le point 2.4.1.3, devrions-nous lire 7 ventilateurs axiaux au lieu de 13 ventilateurs axiaux ?	Correct. Le nombre de ventilateurs à traiter dans le cadre de cet EDT est de 7 et non de 13. Se référer au point 8 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.
305	Article 11.19 PAVOIS ARRIÈRE de la Partie B de l'EDT 1.1.2 Portée générale a) Remplacement des épontilles de pavois par des pièces pour robustes. b) Remplacement de la rambarde supérieure de pavois c) Remplacement des tôles endommagées des pavois d) Installation de raidisseurs neufs sur les tôles de pavois Pour b) la GCC veut-elle que le rail supérieur soit remplacé en entier ou seulement au niveau du remplacement du placage endommagé ? (voir 3.3 ci-dessous pour de plus amples instructions dans l'EDT). 3.3.1.1. L'entrepreneur doit découper et remplacer les épontilles des pavois arrière ainsi que les rambardes supérieures et les remplacer par des pièces neuves conformément au dessin. Il doit poser des raidisseurs (plats de renfort) en se conformant au même dessin.	L'ensemble du rail supérieur doit être remplacé

306	Annexd H de la DDP, fiche de tarification Rev 1: Dans la fiche de tarification révisée publiée avec la modification 24 le 25 mars, le Canada a ajouté des rubriques pour chaque section de l'EDT concernant les travaux d'ingénierie. Il n'est pas possible de diviser avec précision l'effort d'ingénierie de cette manière, car la nature interdépendante des spécifications du PVN signifie que les travaux d'ingénierie de toutes les sections se chevaucheront. Le Canada peut-il confirmer qu'il n'a pas l'intention de sélectionner l'étendue des travaux d'ingénierie dans la FDT et reconnaître que l'ensemble de l'étendue des travaux d'ingénierie n'est pas divisible de cette façon et qu'elle doit faire l'objet d'un contrat dans son intégralité?	Oui, le Canada confirme qu'il ne retirera aucune partie de la portée de l'ingénierie après l'attribution du contrat. La répartition est demandée pour aider à la détermination des paiements progressifs seulement.
MODIFICATION 026 - ref 307 à 314		
307	La réponse à la question 190 ne permet pas aux soumissionnaires de recevoir des crédits de CPA en dehors du contrat du NGCC Terry Fox, mais un soumissionnaire peut-il recevoir des crédits de Volet de participation autochtone (VPA) pour participation autochtone à la préparation de la soumission pour le NGCC Terry Fox ?	Non, un soumissionnaire ne peut pas recevoir des crédits de VPA pour participation autochtone à la préparation de la soumission pour le NGCC Terry Fox.
308	Je voudrais porter à votre attention que le PDF pour : 07-14-02 FWD Unit UC FR 124 - Stem est, en fait, un duplicata du 07-14-07 Focsle Deck FR 158 STEM. Pouvez-vous nous fournir le dessin STEM 07-14-02 FWD Unit UC FR 124?	Se référer au point 2 de cette modification (mise à jour du DDT, TDP 22.04.08).

309	Pourriez-vous préciser si le NGCC Terry Fox est considéré comme un navire à passagers ou un navire de charge ? Cela a une incidence sur les exigences relatives au système de sonorisation. ABS MVR Partie 4 Chapitre 8 Section 2 : 11.8.3 Navires à charge Pour les navires de charge, la couverture assurée par la disposition des boucles du système et des haut-parleurs doit être telle qu'après une seule défaillance, les annonces et les alarmes restent audibles dans tous les espaces. Il n'est pas nécessaire de doubler les boucles du système et les haut-parleurs dans chaque pièce ou espace, à condition que les annonces et les alarmes soient toujours audibles dans tous les espaces. 11.8.4 Navires à passagers Pour les navires à passagers, un système unique servant à la fois aux fonctions de sonorisation et d'alarme générale d'urgence doit avoir des haut-parleurs reliés à deux boucles suffisamment séparées sur toute leur longueur. Les deux boucles doivent être reliées à des amplificateurs distincts. (Voir 5C-7-5/13.15ü)	Le Terry Fox est considéré comme un navire de charge, mais les exigences relatives au système système d'annonces publiques doivent être conformes à l'article 145 du Règlement sur la sécurité incendie des navires (Vessel Fire Safety Regulations, Section 145). 145 (1) Le système d'annonces publiques ou tout autre moyen de communication requis par la règle 12.3 doit être disponible sur tous les navires de charge et tous les navires à passagers dans tous les espaces visés par cette règle, les postes de rassemblement, les postes d'embarquement et les locaux de machines. Les exigences de la règle II-2/12.3 de la convention SOLAS pour les navires à passagers s'appliquent donc aux navires de charge au Canada, conformément au VFSR (Vessel Fire Safety Regulations/Règlement de sécurité en cas d'incendie des navires) 145.
310	Je vous écris pour demander une prolongation d'un mois de la date limite de soumission des soumissions pour le NGCC Terry Fox VLE.	Le Canada prolongera la date de clôture des soumissions de 4 semaines, au 14 juin 2022. Afin de respecter le calendrier du contrat, il n'y aura pas de possibilité de prolongation supplémentaire.

311	Référence Annexe H- Feuille de présentation de la soumission financière- Item B4 : Le Canada demande un coût pour 100 000 heures pour travaux imprévus. Est-ce que nous pouvons avoir une explosion de ce 100 000 heures par quart de métier et/ou la nature de ces travaux?	Le coût calculé est déterminé en multipliant les 100 000 heures de travaux imprévus inconnus par un taux de main-d'œuvre horaire (mixte), déterminé par le soumissionnaire, c'est-à-dire en se référant à H2, cité ci-dessous : 'Les autres travaux imprévus autorisés seront calculés comme suit Nombre d'heures (à négocier) X _____$, montant correspondant au tarif d'imputation horaire ferme de l'entrepreneur pour la main-d'œuvre, y compris les frais généraux et les bénéfices, plus le prix de revient réel des matériaux, auquel sera ajoutée une marge bénéficiaire de 10 %, ainsi que la taxe sur les produits et services ou la taxe de vente harmonisée, s'il y a lieu, du coût total du matériel et de la main-d'œuvre. Le tarif d'imputation horaire ferme et la marge bénéficiaire sur le matériel demeureront fermes pour la durée du contrat et toutes autres modifications s'y rattachant.' H2.1, H2.2 et H2.3 offrent une orientation supplémentaire. Il n'est pas possible de détailler le contenu des 100 000 heures car elles sont indéterminées et négociables, mais il n'est pas prévu que la main-d'œuvre soit concentrée sur un métier spécifique. Notez que le taux horaire ferme minimum de la main-d'œuvre facturée par l'entrepreneur doit être d'au moins 85 $/h, conformément à la partie 4 de la DDP, section 4.1.7 b).

312	DDP Annexe H, FDT Rév. 1 Dans la fiche de tarification révisée publiée avec la modification 24 le 25 mars, le Canada a ajouté trois jalons pour le Volet de participation autochtone (VPA), dont les valeurs semblent être liées à la valeur totale du contrat. Selon notre compréhension, l'exigence de la CPA exige que les soumissionnaires veillent à ce que 1,5 % de la valeur du contrat soit attribué à des entreprises autochtones. En créant ces trois postes, il semble que le Canada ait l'intention de retenir 1,5 % du prix total en attendant que l'entrepreneur fournisse les rapports de la VPA et que le Canada les accepte. Le Canada peut-il confirmer qu'il s'agit bien de l'utilisation prévue de ces trois postes d'étape de la CPA ? Le Canada peut-il également définir ce qu'il entend par l'énoncé suivant dans la révision 2 de la REV 1 : " tous les coûts indirects seront déduits de la valeur totale du contrat (c.-à-d. les travaux connus) qui sera payée ".	Les valeurs des étapes de VPN sont liées à la valeur totale du contrat. Les trois étapes (3 x 0,5 %) totalisent 1,5 % de la valeur du contrat à attribuer aux entreprises autochtones. Le soumissionnaire doit s'engager et soumettre des Formulaires d'attestation du Volet de Participation Autochtone (Annexe K), Partie 1 & Partie 2, signés. Partie 1 certifie que 'Le soumissionnaire convient qu'au moins 1.5 % du coût total estimatif du contrat doit être confié en sous-traitance à des entreprises autochtones.' Partie 1 indique aussi que 'Si le soumissionnaire ne respecte pas ces exigences, les paiements d'étape connexes décrites dans le Tableau B1.1 – Jalons (prix et livraison) de l'annexe B – Base de paiement, ne seront pas remis.' Le Canada retiendrait le montant du jalon, en attendant l'approbation des documents soumis par l'entrepreneur. Conformément à l'annexe N (rapports sur le volet de la participation autochtone),'Lorsqu'il cherche à obtenir les étapes du volet de participation autochtone décrites à l'annexe B, l'entrepreneur doit remettre les documents (detailed in Annexe N) au responsable du volet de participation autochtone (VPA), à l'autorité contractante et au responsable technique aux fins d'examen.' La partie 2 de l'annexe K, exige que le soumissionnaire s'engage à soumettre un Plan du Volet de Participation Autochtone dans les 2 mois suivant l'attribution du contrat, s'il obtient un contrat. La note 2 de la REV 1 de la fiche tarification de l'annexe H sera clarifiée et modifiée dans la REV 2 de la fiche de tarification de l'annexe H, pour se lire comme suit : Annexe H Appendice 2 Fiche des jalons- Les calculs du VPA ont été ajoutés, sous la forme de trois étapes distinctes de 0,5% chacune, pour un total de 1,5% du coût total estimé du contrat qui doit être sous-traité à des entreprises autochtones. La publication de la REV 2 de l'annexe H, fiche de tarification, est prévue pour début mai 2022.

313	La Modification 25, qui modifie en profondeur et de manière contraignante la clause 2.1, nécessite des éclaircissements supplémentaires avant que les soumissionnaires ne s'engagent à accepter les obligations contractuelles qu'il contient. Lorsque le SPAC a déclaré : “6. Si un soumissionnaire n’est pas d’accord avec la catégorisation par le Canada de des tierces parties spécifiques inscrites comme parties admissibles ou des parties non admissibles au titre de la Modification no 025 ou de tout autre amendement subséquent, il peut présenter une prétention écrite au moyen du processus de demande de renseignements de la présente invitation à soumissionner dans les 10 jours ouvrables suivant l’émission de la modification en question. Dans son opposition, le soumissionnaire doit fournir les détails et le fondement du raisonnement de la catégorisation en question. Ces prétentions écrites doivent fournir les détails et la base à l'appui de la position du soumissionnaire Si aucune prétention écrite n’est présentée par un soumissionnaire dans les 10 jours ouvrables suivant l’émission de la Modification no 025 ou de tout amendement ultérieur introduisant des changements dans la liste des tiers, le soumissionnaire sera réputé avoir renoncé pour toujours à toute réclamation découlant de la présente invitation à soumissionner ou liée à celle-ci à la suite d’un, concernant la catégorisation des tiers consultés dans l’élaboration des spécifications techniques utilisées dans l’EDT.” Avant de s'engager à accepter une telle condition, les soumissionnaires doivent obtenir les détails techniques du travail effectué par ces parties autorisées et les clauses de propriété intellectuelle associées à leur travail. L'horloge de 10 jours ne peut pas commencer avant que le SPAC ne fournisse les détails techniques et de propriété intellectuelle (PI) associés à ces travaux. Quand le SPAC rendra-t-il ces informations disponibles afin que les soumissionnaires puissent décider d'accepter ou de contester les conditions contractuelles imposées par cet amendement ?	Le Canada a fourni toutes les informations pertinentes concernant le travail effectué par les parties autorisées dans le tableau modifié de l'Article 18, y compris un résumé des contributions au travail (troisième colonne) pour les éléments de l'EDT correspondants (deuxième colonne). Les contributions techniques se trouvent dans les éléments spécifiés du cahier des charges et dans le DDT ; la question de la propriété intellectuelle est traitée en limitant l'accès au DDT à ceux qui signent l'accord de non-divulgation, qui restreint l'utilisation du contenu du DDT à la préparation de la soumission du PVN du NGCC Terry Fox et aux travaux ultérieurs après l'attribution. Comme il est indiqué, si un soumissionnaire n'est pas d'accord avec la catégorisation par le Canada de tiers spécifiques figurant sur la liste des parties admissibles ou non admissibles en vertu de la modification 025 (publiée le 1er avril 2022) ou de toute modification ultérieure, il peut soumettre des prétentions écrites par le biais du processus de demande de renseignements de la présente demande de soumissions, dans les 10 jours ouvrables suivant la publication de la modification en question. La demande de renseignements a été prise en compte et aucune modification ne sera apportée à la demande de propositions à la suite de cette demande.

314	En ce qui concerne l'annexe "P" - M2 : Un certificat de cale sèche actuel et valide de 5 ans, qui est renouvelé tous les 5 ans, sera-t-il acceptable pour répondre à l'intention de cette DDP ?	Oui, c'est acceptable.
MODIFICATION 027 - ref 315 à 321		
315	Point 3.3.2.24 de l'Article 17.6 de la Partie B de l'EDT: Serait-il possible de connaître la puissance existante (kW) ou la consommation (Amp) de l'alimentation électrique de l'UPH (unité de puissance hydraulique) ? En tenant compte de ces informations, nous pourrions décider de la puissance de l'UPH, de la vitesse de levage maximale et de la nécessité d'un démarreur progressif pour le moteur électrique de l'UPH.	L'alimentation électrique existante de la grue Hiab à remplacer est de 60A, 460VAC, triphasée, 60 Hz.
316	Point 3.3.2.27 de l'Article 17.6 de la Partie B de l'EDT Pour les flèches d'extension, au lieu d'une galvanisation à chaud, nous appliquerions une couche métallisée (selon ISO 2063). D'après notre expérience, cela est au moins égal pour la résistance à la corrosion marine, et meilleur pour l'affection et le contrôle de l'épaisseur (ce sont des pièces mécanisées). Il s'agit d'une amélioration qui n'entraînerait aucun coût supplémentaire. Est-ce acceptable ?	Oui, c'est acceptable.
317	Point 3.4.1.1.f de l'Article 17.6 de la Partie B de l'EDT Aucune approbation de société de classification ne sera délivrée avec l'offre car il s'agit d'une grue conçue par le client pour s'adapter au siège/patin existant, et avec un piédestal spécial pour intégrer l'UPH. Est-ce acceptable ?	L'approbation par la société de classification de la grue installée, de tout le matériel connexe et des dispositifs de montage et de fixation est requise.

318	Points 3.1.2.5 et 3.1.6.2 de l'Article 17.12 de la Partie B de l'EDT : Pour vérifier la hauteur nécessaire pour les deux goupilles et la fourche, nous aurions besoin du plan de pont (vue de profil) pour vérifier : -la hauteur au-dessus du pont du rouleau arrière, et la distance entre les goupilles de remorquage et la fourche. -hauteur au-dessus du pont du bloc relié à l'œil "gob", et distance entre les goupilles de remorquage et la fourche. -hauteur au-dessus du pont du bloc relié à l'œil "gob", et distance entre les goupilles de remorquage et la fourche. -position relative des axes par rapport à la ligne latérale supérieure (arrêt de fil sur le dessus du rail de chargement)	Ces dimensions doivent pouvoir être déterminées à partir des documents fournis dans le DDT (dossier des données techniquest / TDP).
319	SOW item 17.12, 5.5: We can’t see, in the vessel class notation, what applies to this equipment (AH, anchor handling or TOW, towing) therefore only the frame to be welded to the hull (and so becoming part of the HULL) will be certified by Class. Reference: ABS, Part 5, Ch.3, Sec.4.	L'affirmation est incorrecte. Le Terry Fox a été construit en 1983, est délégué à l'ABS mais n'est pas "en classe" et ne porte donc pas les notations de l'ABS, mais selon les Généralités techniques, section 5.10.1.1.: "Toutes les modifications faites sur le navire et les systèmes, y compris les composants d'approvisionnements, le plan d'approbation et les inspections sur place doivent être réalisées conformément aux règles et aux codes ABS. Le navire est délégué à ABS conformément aux programmes de délégation des d'inspections obligatoires de Transports Canada, mais "non classé". Par conséquent, les règles ABS applicables aux "opérations de remorquage" et au remorquage par des " vaisseaux de soutien en mer " s'appliquent. Il reste de la responsabilité de l'entrepreneur de livrer une installation entièrement approuvée par la société de classification à tous les égards.

320	Point 3.1.1.11 de l'Article 11.14 de la partie B de l'EDT: Dans l'addendum 20, le Canada demande aux chantiers navals de faire une soumission pour le remplacement des surfaces d'acier perdues dans les figures 1 à 4 et 6 à 9. Ces surfaces sont clairement décrites dans les figures de l'addendum 20. Mais en recevant l'annexe H Rev 1 le 25 mars, le Canada demande aux chantiers navals d'établir un devis pour chaque figure de 20 mètres carrés d'acier sur chaque épaisseur de chaque emplacement. Cette quantité d'acier n'a aucun sens selon l'énoncé des travaux. Le Canada pourrait-il revoir la quantité d'acier par figure pour la ramener à un montant raisonnable selon l'énoncé des travaux ?	Tous les articles énumérés à la quantité de 20 mètres carrés (référencés 3.1.11) à la section 11.14 de la fiche de tarification (FDT), annexe H, sont uniquement destinés à déterminer les prix unitaires (coût par mètre carré) ; ils seront calculés au prorata et utilisés uniquement pour la détermination du coût des travaux supplémentaires ; si aucun travail supplémentaire ne survient, l'entrepreneur créditera 20 m² applicables inclus dans le prix de l'offre. Une ligne de titre indiquant cette information a été manquée dans la section 11.14 de la FDT Rev 1 pour la modification 020 (ligne ajoutée ci-dessous en jaune dans la FDT Rev 2 mise à jour). Le coût réel des réparations pour les travaux connus doit être inclus dans le coût au-dessus de la ligne jaune (référence 3.1.1.8). Une FDT Rev 2 mise à jour doit être publié en mai.

11.14 RÉPARATION INTERNE DE L'ACIER – GAINES DE VENTILATION										
Tout le matériel, l'équipement et la main-d'œuvre pour répondre aux exigences de cette sous-section, qui ne sont pas couvertes par les articles énumérés ci-dessous, pour cette sous-section (REV1)			$ -	$ -	$ -	$ -				
3.1.1.8 Modification 027, Rev2)	*Prix unitaire au mètre carré pour chaque type, épaisseur et emplacement(s) d'acier individuel(s) (se referer a 3.1.1.11, desdous).* *Le montant final sera ajusté au prorata.*									
(Modification 020) REV1	Plaque de 6.5 mm						20	m2	$ -	$ -
3.1.1.11 (Modification 020)	Figure 2 Gaine d'alimentation à bâbord – Côté arrière									
	Plaque de 6.5 mm						20	m2	$ -	$ -

3.1.1.8 (Modification 027, Rev2)	*Prix unitaire au mètre carré pour chaque type, épaisseur et emplacement(s) d'acier individuel(s) (se referer a 3.1.1.11, desdous).* *Le montant final sera ajusté au prorata.*

321	Il manque un dessin qui est référencé dans l'Article 16.2 de l'EDT. Dessin numéro 15-00-122 – "Seat No 141 HW Calorifier" La GCC serait-elle en mesure de fournir le dessin mentionné ci-dessus ?	Se référer au point 2 de cette modification (mise à jour du DDT).

MODIFICATION 028 - ref 322 à 322

322	1. Compte tenu de toutes les incertitudes de la situation actuelle de la chaîne d'approvisionnement mondiale et de l'échéancier du projet, le Canada proposera-t-il un mécanisme de compensation pour l'amortissement de l'appréciation non réalisée des actifs ou une augmentation générale des prix et une baisse de la valeur d'achat de l'argent (inflation) ? 2. Le Canada utilisera-t-il le formulaire PWGSC-TPSGC 450 ou un autre mécanisme pour assumer les risques et les avantages des fluctuations du taux de change ?	1 and 2) Oui; Se référer aux points 2 et 3 de cette modification.
MODIFICATION 029 - ref 323 à 342		

323	Le Canada peut-il confirmer comment l'évaluation de l'expérience professionnelle satisfaisante en génie et des attestations académiques aura lieu pour démontrer l'admissibilité à la certification en tant que professionnel dans une province canadienne? En outre, le Canada peut-il fournir des détails sur les renseignements supplémentaires, le cas échéant, qui doivent être fournis pour démontrer que cette exigence est satisfaite conformément aux exigences obligatoires de la norme M17 relatives aux postes d'ingénieur ?	Chaque critère de l'annexe P (M1 à M19h), y compris les critères concernant l'expérience professionnelle en ingénierie et les exigences académiques, indique les exigences spécifiques suivies de la documentation à fournir dans l'offre à l'appui de ces exigences. Voir l'exemple M17a, ci-dessous.

M17a	1) Ingénieur Principal Architecte Naval	6.15	L'Ingénieur Principal Architecte Naval proposé par le soumissionnaire doit : a. Posséder un diplôme universitaire en génie de l'architecture navale; b. Détenir un permis provincial, étatique ou fédéral (national) pour exercer en tant qu'ingénieur professionnel; et c. Posséder un minimum de 10 ans d'expérience en architecture navale au cours des 15 dernières années avant la date de clôture de l'appel d'offres.	
			Le soumissionnaire doit fournir une copie du certificat ou du diplôme et de l'accréditation requis aux points a. et b., en plus du CV de l'Ingénieur Principal Architecte Naval proposé qui démontre la conformité à l'exigence du point c. en identifiant l'expérience acquise et en fournissant, au minimum, les informations suivantes: • Lieu de travail; • Période de travail (mois, année); • Description des tâches, y compris les projets sur lesquels on travaille, le rôle et les responsabilités.	

La case supérieure identifie les exigences à démontrer dans la soumission.

La case inférieure détaille les documents d'appui à soumettre avec la proposition d'offre ; ces documents doivent démontrer que les exigences, ci-dessus, sont remplies par la personne proposée. Par exemple - le Canada lira le contenu du CV pour confirmer que la personne a 10 ans d'expérience (au cours des 15 dernières années).

324	La modification n° 28 de la demande de propositions, publiée le 13 avril 2022, a mis à jour la partie 6 et la section 7.5 de la demande de propositions. Il ajoute l'exigence pour les soumissionnaires d'inclure, entre autres, un coût de 300 000 $ dans leur soumission pour le coût de l'assurance remorquage et l'évaluation du navire ainsi que tous les autres coûts de remorquage tels que les travaux d'ingénierie. Stockage et remisage, désarrimage et mise à quai. Il semble que cet ajout vise à aider d'autres soumissionnaires potentiels qui n'ont peut-être pas la capacité d'effectuer les travaux dans leur chantier naval et, par conséquent, le Canada demande que TOUS les soumissionnaires incluent les coûts supplémentaires de remorquage dans leur offre pour effectuer les travaux le long des côtes. Le Canada demande donc à TOUS les soumissionnaires d'inclure les coûts additionnels de remorquage dans leur soumission pour l'exécution des travaux d'accostage. L'hypothèse est que cela permet d'évaluer toutes les soumissions en fonction des mêmes critères, mais pour les soumissionnaires qui ont la capacité d'effectuer les travaux dans leur chantier naval, on considère que cela désavantage un soumissionnaire par rapport aux autres. Pour ceux qui ont l'intention de réaliser tous les travaux dans leur chantier naval, il ne devrait pas être nécessaire d'ajouter ces coûts supplémentaires. Les soumissionnaires qui ont l'intention de remorquer le navire vers un autre chantier pour effectuer les travaux d'accostage devront-ils fournir la preuve que l'installation vers laquelle le navire sera remorqué répond aux exigences obligatoires pour l'accostage du navire ? Le Canada supprimera-t-il cette exigence supplémentaire pour les soumissionnaires qui n'ont pas l'intention de remorquer le navire, maintenant ainsi l'intégrité du processus d'appel d'offres pour les soumissionnaires qui répondent entièrement aux exigences de l'installation ?	Le Canada n'exige pas que tous les soumissionnaires incluent les coûts supplémentaires de remorquage. Seuls les soumissionnaires qui ont l'intention de relocaliser le bateau de l'installation de cale sèche de l'entrepreneur à une installation différente de l'entrepreneur (pour effectuer des travaux d'accostage (i.e. alongside) sont obligés d'ajouter les 300 000 $ (parmi d'autres choses) au prix de la soumission. Le libellé de **l'amendement 27 (et non 28), section 2.7.3 (et non la partie 6)** stipule ces stipulations seulement si : ***'Dans le cas où*** *le navire doit être remorqué de l'installation de cale sèche de l'entrepreneur à une installation différente de l'entrepreneur pour effectuer des travaux d'accostage (alongside) pendant la période de travail du navire'*,… etc. Ceci est en outre souligné dans la section assurance, annexe D, où D6 et D7 ne s'appliquent également qu'en fonction des besoins. Chacun est présenté comme suit : *D6 Assurance responsabilité en matière maritime* ***(seulement requis si le remorquage d'une installation d'entrepreneur à une autre installation d'entrepreneur);*** *ET,* *D7 Assurance maritime sur coque* ***(seulement requis si le remorquage d'une installation d'entrepreneur à une autre installation d'entrepreneur).*** N'ajoutez pas les frais de remorquage si le remorquage n'est PAS prévu. Étant donné que les travaux effectués 'à une installation différente de l'entrepreneur' sont indiqués comme étant des travaux d'accostage seulement, les exigences obligatoires de mise en cale sèche pour les installations à accostage ne sont pas requises. Le Canada ne supprimera pas cette exigence.

325	11.19 PAVOIS ARRIÈRE Après avoir examiné le dessin n° 20066-210-S-045 Rév 1-Remplacement des épontilles des pavois arrière et raidisseurs des tôles de pavois (Allswater), le dessin mentionne le [rail existant], alors que l'énoncé des travaux mentionne le "remplacement du rail supérieur du pavois". Veuillez préciser si l'étendue du remplacement des rails doit être interprétée comme le remplacement complet de la traverse supérieure du pavois OU le remplacement de la traverse supérieure du pavois au niveau des zones endommagées ? S'il s'agit de la deuxième interprétation, la GCC peut-elle fournir une estimation de la traverse supérieure endommagée ?	L'ensemble du rail supérieur doit être remplacé (Se reporter à la réponse à la question réf. 305).
326	Le Canada peut-il fournir les détails de la courbe de répartition de la charge du navire, que l'on trouve habituellement dans le livre de stabilité du navire ? Cette courbe est nécessaire pour comprendre les charges appliquées aux blocs de quai pendant la période d'accostage.	Le livre de stabilité est disponible dans la mise à jour DDT 22.02.11. Aucune information supplémentaire n'est actuellement disponible.
327	Ref Q&R #268 : En ce qui concerne les ingénieurs agréés du Royaume-Uni, une évaluation de la formation et des compétences est effectuée dans le cadre du processus d'accréditation, semblable à celle effectuée par les associations provinciales canadiennes ; les détails peuvent être trouvés sur le site Web de l'Institute of Mechanical Engineers. Le Canada peut-il confirmer, sur la base des informations fournies, si la certification d'ingénieur agréé du Royaume-Uni sera acceptée comme équivalente à un permis provincial, étatique ou fédéral (national) d'exercice de la profession d'ingénieur aux fins de l'évaluation des critères obligatoires ?	Oui, un ingénieur agréé britannique est acceptable.

328	11.5 CAISSES ET PRISES D'EAU À LA MER 3.1.2.2. L'entrepreneur doit respecter les exigences relatives au grenaillage et aux revêtements mentionnées ci-après en prenant soin de ne pas endommager les compartiments adjacents. Il doit protéger les espaces adjacents aux caisses et prises d'eau à la mer contre les résidus de grenaillage et la poussière; il installera et scellera les couvercles de trou d'homme au cours des opérations de grenaillage. La préparation mécanique selon SSPC SP11 est-elle approuvée pour cette situation au lieu du grenaillage ?	Non, ce n'est pas approuvé. Ce travail doit être complété tel que spécifié.
329	Point 3.1.1.2 de l'Article 12.4 de la Partie B de l'EDT indique : "Chaque batardeau de confinement doit être fourni avec les tuyaux de sonde, les évents, les drains et les couvercles d'inspection nécessaires pour permettre l'accès et l'inspection de la tuyauterie du barboteur située à l'intérieur de chaque batardeau." Le Canada peut-il confirmer notre hypothèse selon laquelle la ou les couvertures d'inspection servent uniquement à l'inspection et non à l'accès/à l'entrée ?	Le Canada confirme que le ou les couvercles d'inspection ne servent qu'à l'inspection et non à l'accès ou à l'entrée. Veuillez vous reporter au point 2 de la présente modification pour les vérifications connexes de l'EDT.

330	Article 12.1 de la Partie B de l'EDT - Le Canada peut-il fournir les fiches techniques de 1) quatre nouveaux épurateurs d'huile de graissage/lubrification Alpha Laval P615 (pour obtenir les données sur les réchauffeurs) 2) quatre réchauffeurs d'huile de lubrification Wajax? Pouvez-vous également fournir des détails supplémentaires sur le fonctionnement des quatre réchauffeurs d'huile de lubrification existants et sur l'état de disponibilité à chaud requis. Voici l'énoncé de l'énoncé de travail 12.1 : Utilisez-vous actuellement les purificateurs d'huile de lubrification avec réchauffeurs et les réchauffeurs d'huile de lubrification Wajax en même temps pour atteindre le statut ? 3.5.3.6. L'équipement de prélubrification et de chauffage de l'huile de graissage existant du moteur principal doit être remplacé dans son intégralité par une pompe de prélubrification et un réchauffeur d'huile de graissage fournis pour chaque moteur. La capacité de chauffage de l'huile de graissage doit être suffisante pour permettre de mettre le moteur en veille à chaud de manière à pouvoir être démarré et accepter une application de charge dans un délai aussi court que possible, de quinze (15) minutes ou moins.	Les réchauffeurs d'huile de lubrification autonomes doivent être conservés, comme spécifié. L'obtention du statut de veille chaude ne doit pas dépendre de la disponibilité d'un système de purification de l'huile de lubrification.

331	Dans la question de clarification réf. 263, la GCC a déclaré que les normes énumérées dans la GR 01, 5.12.2.1 et 5.13.1.1 " doivent être appliquées aux diverses exigences de l'EDT, selon le cas ". Puisque ces normes ne sont pas explicitement mentionnées dans l'EDT, nous supposons qu'elles s'appliquent partout où elles peuvent avoir une incidence sur le travail décrit dans l'EDT. Toutefois, la GCC peut-elle confirmer que ces normes ne seront appliquées qu'aux éléments/zones du vaisseau directement touchés par l'EDT ? Par exemple, la norme ASTM F1166 comprend des critères dimensionnels pour un accès libre dans les espaces et autour de l'équipement. Sur la base des données du DDT et des scans 3D, il semble que de nombreux endroits du navire existant ne répondent pas à ces critères. Les entrepreneurs peuvent appliquer la norme F1166 dans les zones où les dispositions sont en train d'être révisées (p. ex. au droit des nouveaux moteurs principaux, dans la salle du compresseur du bulleur et dans les entrepôts). La GCC accepte-t-elle que les zones où les travaux effectués ne modifient pas les dispositions (comme autour des treuils de manutention d'ancre et de remorquage, autour du piédestal de la grue de 40 T ou autour des collecteurs de tuyauterie dans les salles des machines) puissent continuer à ne pas être conformes à la norme F1166 ?	Oui, ces normes doivent s'appliquer uniquement aux éléments/domaines du navire directement concernés par l'EDT.
332	Formation à l'acceptation en usine : Bien que le Canada demande un programme spécial de formation d'acceptation en usine, un tel programme n'est pas facilement disponible auprès des fabricants de moteurs. Un programme d'essai standard, approuvé par la classe, serait-il acceptable pour le Canada, car il serait suffisant pour démontrer la conformité ?	Les tests d'acceptation en usine sont requis comme spécifié.

333	Formation en usine à la demande du Canada : La formation en usine est généralement réservée aux techniciens des équipementiers et aux ouvriers d'usine, car elle n'apporte aucune valeur ajoutée à l'utilisateur final. Les utilisateurs finaux reçoivent normalement une formation de maintenance de 1er, 2e et 3e niveau, tandis que la formation en usine est plus complexe et porte sur les processus de fabrication des composants. Étant donné que tous les équipementiers ont des programmes bien établis de formation des utilisateurs finaux, que la Garde côtière canadienne et la Marine royale canadienne utilisent actuellement, le Canada acceptera-t-il la formation à la maintenance standard à la place de la formation en usine ?	Une formation en usine est requise, comme spécifié.

334	EG 06 de la Partie A de l'EDT - Le Canada peut-il préciser ce que signifie la déclaration suivante ? 2.1.1.2 1.1.1.1. L'entrepreneur doit revoir tous les dessins existants du navire pour y refléter toutes les modifications du navire associées à l'exécution du présent énoncé des travaux et occasionnées par les travaux imprévus. Comment faut-il interpréter le mot "tous" ?	Les exigences de base en matière de mise à jour des dessins sont définies dans les différents éléments de l'EDT. L'intention de la clause en question est d'étendre l'exigence globale de dessin pour inclure la documentation de tous les travaux qui ne sont pas directement spécifiés, mais qui sont développés par l'entrepreneur dans le cadre de leur livraison de solutions complètes aux travaux spécifiés. Les dessins doivent être fournis pour refléter toutes les portées du travail entrepris dans l'accomplissement de l'EDT, soit par la fourniture de nouveaux dessins qui reflètent la portée complète de l'installation de nouveaux systèmes, matériel et structure, soit par la révision des dessins existants pour refléter l'installation et/ou la modification des systèmes, matériel ou structure. Lorsque des dessins existants sont révisés, ils doivent remplacer, dans leur intégralité, le contenu des dessins originaux sur lesquels figurent les systèmes, le matériel ou la structure concernés. L'objectif est de disposer, à l'achèvement du projet, d'un jeu de plans à jour qui reflète l'agencement du navire tel qu'il a été installé, à tous égards, les nouveaux plans remplaçant les plans originaux, le cas échéant. Il faut éviter de devoir se référer à la fois aux nouveaux dessins et aux dessins originaux pour tout système, élément de matériel ou structure particulier. Le coût de la fourniture de dessins mis à jour associés aux travaux définis par le processus TPSGC 1379 sera négocié et inclus dans le coût final du 1379 correspondant. Il n'est pas nécessaire de mettre à jour les dessins originaux qui ne sont pas affectés par les travaux définis dans l'EDT par les exigences de la norme 1379.

335	Le soumissionnaire a engagé le fabricant de moteurs le plus important et le plus compétent de l'industrie maritime dans sa solution pour cette DP. Cependant, nous ne pouvons pas répondre à l'exigence obligatoire de fournir l'actionneur/gouverneur Woodward avec un support mécanique à tête sphérique spécifié par la GCC, mais nous pouvons répondre à l'exigence de redondance prévue par l'utilisation d'un actionneur Woodward qui fournira un fonctionnement plus fiable et plus sûr. Ce point a fait l'objet de plusieurs questions (la plus récente étant la Q247). Toutefois, sans une certaine souplesse et un examen approfondi de la part du Canada, nous ne pourrons pas répondre à cette exigence. Par conséquent, afin d'assurer la concurrence et d'éviter une source d'approvisionnement restrictive pour le système de propulsion de remplacement, le Canada pourrait-il reconsidérer la révision de cette exigence pour en faire une exigence souhaitable plutôt qu'obligatoire et permettre d'autres solutions qui répondent à l'intention de cette exigence, qui assureront également la redondance du contrôle ?	S'il est jugé impossible pour un soumissionnaire de fournir l'arrangement de gouvernance spécifié, alors l'exigence obligatoire peut être levée. Dans ce cas, le soumissionnaire doit fournir une explication détaillée de la raison pour laquelle l'exigence spécifiée n'est pas possible et de la façon dont tout autre système permet d'atteindre le même niveau de redondance opérationnelle que le système spécifié (c'était l'intention de la réponse fournie à la question réf. 247 et elle offre la flexibilité demandée). Le profil opérationnel et les exigences du NGCC Terry Fox sont uniques et hors des normes opérationnelles de l'industrie maritime. Les dispositifs de soutien d'urgence disponibles pour les systèmes de régulation du moteur principal sont d'une importance capitale pour les opérateurs et ces systèmes doivent être clairement décrits dans toute soumission qui n'inclut pas le dispositif spécifié (des instructions opérationnelles détaillées pour tous les niveaux de redondance de gouvernance doivent être incluses avec la soumission).

336	Pièces de rechange : Le Canada a demandé une quantité extraordinaire de pièces de rechange pour les moteurs et les boîtes de vitesses. Comme les moteurs demandés sont des produits commerciaux de série à vitesse moyenne, nous ne croyons pas qu'un si grand nombre de pièces de rechange soit nécessaire. Par exemple, si le fait de disposer de nombreux vilebrequins de rechange peut sembler une bonne approche pour atténuer les risques opérationnels, nous pensons qu'en réalité, cela ne contribuerait que très peu à améliorer la disponibilité des navires. En effet, les vilebrequins de rechange doivent être entreposés dans des conditions environnementales strictes et faire l'objet de contrôles et de vérifications réguliers, toute rouille ou autre dommage découvert les rendant inutilisables. De plus, les vilebrequins, les arbres à cames et beaucoup d'autres composants demandés par le Canada n'auraient pas besoin d'être remplacés pendant la durée de vie d'un moteur à vitesse moyenne, sauf en cas de panne catastrophique. Selon cette analyse de vos besoins, le Canada accepterait-il l'offre de seulement un ensemble de pièces de rechange de catégorie à ce stade, toute pièce de rechange supplémentaire devant être décidée après d'autres discussions et un accord sur les besoins réels de la Garde côtière canadienne ? Cette approche alternative optimiserait le budget du projet et empêcherait le Canada d'acheter des équipements dont il n'aurait pas besoin. Une telle approche a été utilisée avec succès pour d'autres programmes de la Garde côtière canadienne et de la Marine royale canadienne.	En ce qui concerne l'Article 12.1 de l'EDT, les pièces de rechange pour les moteurs (Article 5.3.1) et les boîtes de vitesse (Article 5.3.2) : L'exigence de pièces de rechange de classe minime n'est pas acceptable. Les pièces de rechange doivent être fournies comme spécifié. Un seul vilebrequin de rechange, un seul arbre à cames de rechange, etc. ont été spécifiés pour les quatre moteurs. Les quantités indiquées pour les points (b) à (zz) doivent être fournies comme indiqué ; ces quantités ne sont pas requises pour chacun des quatre moteurs. Toutes les pièces de rechange majeures doivent être fournies entièrement préparées pour un entreposage à long terme.

337	Dans le cadre de la mise à jour du DDT, TDP 22.02.25, les soumissionnaires ont reçu une copie du rapport J21077-R01 de Lengkeek Vessels Engineering pour Cactus Ship Repair, lui-même daté du 17.03.22 (17 mars 2022). L'existence de ce rapport soulève un certain nombre de questions contractuelles critiques, présentées ci-après. La première question repose sur le fait que les travaux présentés dans le rapport étaient activement menés pendant la période de l'appel d'offres pour le Terry Fox. Quels autres travaux ont été ou sont actuellement entrepris parallèlement à cette DDP ? Les soumissionnaires ont-ils reçu tous les documents relatifs à ces travaux ?	Veuillez noter que ce document a été fourni dans la mise à jour du DDT, TDP 22.04.13 ; il n'y a pas de mise à jour TDP 22.02.25. Il n'y a pas d'autres travaux en cours pour la PVN du NGCC Terry Fox et les soumissionnaires ont reçu toute la documentation de la PVN du NGCC Terry Fox.
338	Plus généralement, dans la Q313, un soumissionnaire a fait remarquer qu'il n'est pas raisonnable pour le Canada d'attendre que les soumissionnaires " signent " la déclaration d'absence de conflit d'intérêts du Canada sans avoir la possibilité d'examiner l'ensemble des informations techniques et de propriété intellectuelle concernées. Dans A313, le Canada a rejeté cette demande ; cependant, la réalité de ce rapport montre la validité absolue de Q313. Le Canada va-t-il donc reconsidérer sa R313 et s'assurer que les soumissionnaires sont informés de manière proactive de la portée des travaux antérieurs des autres parties ? Nous notons en outre ici que le délai de 10 jours pour l'acceptation est particulièrement déraisonnable, étant donné que dans des cas comme celui-ci, aucune indication n'est fournie dans l'amendement 25 sur la manière et l'endroit où les documents justificatifs peuvent être trouvés.	La liste des parties admissibles dans la modification 025 a identifié la contribution de LengKeek Vessel Engineering Inc. au rapport J21077-R01, en tant que "Analyse par éléments finis développée pour différentes charges" pour l'article 17.1 de l'EDT. Le Canada a examiné et inclus le rapport comme partie intégrante du DDT dans la modification 027 du 13 avril 2022, et comme décris dans la modification 025. Le délai de 10 jours pour fournir une prétention écrite pour LengKeek, uniquement, commencera donc à la publication de cette modification. Autrement, la réponse à la question réf. 313 est toujours valable.
339	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse à la modification 025. Elle est présentée pour fournir des informations à tous les soumissionnaires : La portée du travail pour la production du rapport J21077-R01 est exigée de la part des autres soumissionnaires comme devant être entreprise à leurs frais après l'attribution du contrat. Cela offre-t-il un avantage injuste à l'auteur du rapport J21077-R01 ?	Afin d'éliminer tout avantage financier dans l'évaluation des prix, le Canada a modifié l'EDT (voir le point 4 de la présente modification). Il convient également de noter que la géométrie utilisée pour développer le modèle pour le rapport J21077-R01 a été fournie par la GCC et a également été incluse dans le DDT avec le rapport.

340	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - L'évaluation de la structure supplémentaire décrite ci-dessous peut-elle être un 1379, en ligne avec l'installation de la structure supplémentaire ? c) Détermination de l'étendue de la structure supplémentaire requise pour transporter une nouvelle grue à flèche articulée capable d'offrir les mêmes capacités de levage que la grue existante et cotée pour un fonctionnement sûr dans un état de mer 4 sur l'échelle de Beaufort. Tel que l'EDT est actuellement rédigé, l'entrepreneur doit inclure le coût de l'évaluation de la structure actuelle (a et b) ET de toute structure supplémentaire (c), même si la structure existante est jugée suffisante.	L'entrepreneur doit inclure une allocation de 40 000 $ dans sa soumission, pour compléter la section 3.1.2.1, une analyse par éléments finis initiale de la structure existante, qui sera ajustée en fonction des coûts actuels (travaux mentionnés aux sections 1.1.1.2 (a) et (b) et 3.1.2.1). Conformément à la réponse à la question Q162, s'il s'avère que la structure existante est insuffisante pour supporter la nouvelle grue, tout effort supplémentaire d'ingénierie et d'analyse par éléments finis nécessaire pour définir la structure requise sera traité par le biais du processus TPSGC 1379 (travail référencé en 1.1.1.2 partie (c) et 3.1.2.2). Reportez-vous au point 4 de cette modification pour les révisions connexes de l'EDT.
341	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse à la modification 025. Elle est présentée pour fournir des informations à tous les soumissionnaires : Le rapport J21077-R01 fait référence aux nouvelles grues A et B. Ces grues sont-elles identifiées ou acceptées par la GCC comme étant candidates ? Les détails relatifs à ces grues n'ont pas été fournis à tous les soumissionnaires. Les entreprises qui participent à la production du rapport ont-elles un aperçu des préférences de la GCC qui n'est pas accessible aux autres soumissionnaires ?	Le rapport J21077-R01 a présumé différentes estimations de charge en utilisant des poids et des dispositions de grue typiques aux fins d'une analyse initiale sur la structure porteuse existante du pont, afin de valider les exigences de l'énoncé des travaux. Les valeurs des poids et des dispositions typiques des grues ont été fournies par la GCC aux entreprises qui ont participé à la production du rapport, et ils font partie du rapport. Les détails concernant les marques et les numéros de modèle des grues associées n'ont pas été fournis. La GCC n'a aucune préférence en ce qui concerne le choix de la grue. Toute grue qui répond aux exigenses dans l'EDT sera acceptable.
342	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse à la modification 025. Elle est présentée pour fournir des informations à tous les soumissionnaires : J21077-R01 note que toute la propriété intellectuelle contenue dans le rapport est la propriété de Lengkeek. Sa distribution est-elle restreinte ?	Les droits de propriété intellectuelle sont traités en limitant l'accès au DDT à ceux qui signent l'accord de non-divulgation, ce qui restreint l'utilisation du contenu du DDT à la préparation de la soumission du PVN du NGCC Terry Fox et aux travaux ultérieurs après l'attribution, uniquement.
MODIFICATION 030 - ref 343 à 357		

343	Article 17.5 de la Partie B de l'EDT - La force de rupture minimale de l'amarre sélectionnée (592 kN) est supérieure à celle requise (293 kN). Du point de vue de la société de classification, il est toujours bon de suivre la conception originale en termes de sélection de l'équipement d'amarrage et d'analyse des fondations. Cependant, la GCC a demandé de mettre à niveau l'équipement en fonction du nouveau treuil et de la nouvelle corde d'amarrage. Veuillez confirmer si ceci est l'intention.	L'entrepreneur doit fournir et installer deux treuils d'amarrage capables de fournir un tirage de corde de 24000lb.
344	Article 17.5 de la Partie B de l'EDT - La longueur minimale requise de l'amarre (selon la conception initiale) est plus longue que ce que la GCC a demandé (180 m contre 350 pi). Le Canada peut-il clarifier cette exigence ?	Le besoin de fournir 350 pieds de câble d'amarrage Amsteel bleu de 28 mm est annulé. Se reporter au point 3 de cette modification pour les révisions connexes de l'énoncé des travaux.
345	Article 17.5 de la Partie B de l'EDT - Quelle est la capacité de maintien du frein requise pour les treuils ?	La capacité de maintien des freins doit être dimensionnée conformément aux règles pour convenir au tirage de corde spécifiée de 24000 lbs.

346	Article 16.3 de la partie B de l'EDT L'article 16.3 de l'énoncé des travaux exige le maintien de la connexion de ballast au réservoir no 3, qui est le réservoir converti d'un réservoir de ballast d'eau de mer à un réservoir d'eau domestique (voir ci-dessous). L'exigence de cette section devrait pointer vers l'article 15.2 de l'énoncé des travaux (EDT) pour la tuyauterie du système de cale et de ballast, mais il n'y a aucune référence dans cet article de l'énoncé des travaux à l'entretien/la maintenance de la ligne de ballast vers le réservoir #3 (réservoir d'aile n°1 STBD). Selon l'article 15.2 de l'EDT, toute la tuyauterie principale de ballast et le matériel entre les collecteurs d'aspiration et de refoulement des pompes et tous les raccords des réservoirs doivent être enlevés et remplacés par des neufs. L'intention ici n'est pas très claire. Est-ce que l'intention est de remplacer le réservoir no 3 par une nouvelle tuyauterie, simplement pour que la tuyauterie soit obturée au niveau d'une nouvelle vanne ? La GCC a-t-elle l'intention d'utiliser la tuyauterie du ballast remplacée même si le réservoir doit être converti en réservoir d'eau domestique ?	Oui, la référence devrait être 15.2 Renouvellement de la tuyauterie d'assèchement et de ballastage et non 15.1. Le point 3.2.1.2 d) de l'article 15.2 de la Partie B de l'EDT: "d) Tous les tuyaux principaux des ballasts entre les collecteurs, les tuyaux et le matériel d'aspiration et de décharge, et les raccords de réservoir, y compris les vannes de réservoir." est correct. Pour plus de clarté, la phrase suivante est ajoutée au point 3.2.1.2 d) ci-dessus : "Se reporter au point 16.3 du SOW, section 3.4.2.7b, pour des détails supplémentaires concernant la conduite de ballast vers le réservoir n° 3 (réservoir d'aile n° 1 tribord)". Se reporter au point 4 de cette modification pour les révisions connexes de l'énoncé des travaux. Oui. La GCC a une utilisation prévue pour la tuyauterie de ballastage d'eau de mer remplacée, même si le réservoir doit être converti en réservoir d'eau domestique.
	3.4.2.7. **Raccordement de la conduite principale du ballast** a) Le raccordement de la conduite principale du ballast existant vers la citerne no 3 doit être conservé et entretenu conformément à la portée décrite dans l'article de l'EDT no 15.1 Tuyauterie des circuits des cales et de ballastage. b) L'entrepreneur doit installer un obturateur au raccordement de bride intérieure de la soupape d'aspiration/de refoulement de la conduite principale du ballast à la citerne no 3. L'obturateur doit être une tôle en acier inoxydable de 1/4 po et doit faire saillie par rapport aux brides respectives. L'obturateur doit être clairement étiqueté en permanence pour refléter sa présence.	
347	ARTICLE 11.5 DE L'ÉNONCÉ DES TRAVAUX : Pour l'article 11.5 de l'énoncé des travaux, le Canada peut-il fournir les superficies en mètres carrés des baies et des coffres marins ?	Non, les superficies ne seront pas fournies. Les soumissionnaires doivent déterminer les superficies à partir des plans de structure fournis dans le DDT. Se reporter également aux réponses fournies pour la question réf 91 (superficies des réservoirs de ballast) et la question réf 93 (superficies des réservoirs de carburant).

348	ARTICLE 11.13 DE L'EDT Pour l'article 11.13 de l'énoncé des travaux, le Canada peut-il indiquer les superficies totales de la superstructure et des accessoires pour lesquelles les revêtements doivent être enlevés et de nouveaux revêtements doivent être appliqués ?	Non, les superficies ne seront pas fournies. Les soumissionnaires doivent déterminer les superficies à partir des dessins de structure fournis dans le DDT. Se reporter également aux réponses fournies à la question réf. 100 (superficie de la superstructure).
349	ARTICLE 11.15 DE L'ET : Pour l'article 11.15 de l'EDT, le Canada peut-il fournir les superficies des réservoirs de vide et des tunnels de puits ? De plus, pour cette spécification, la fiche de tarification demande un prix unitaire pour la préparation de 10 mètres carrés pour chacun des tunnels de puits, mais pas pour les autres zones de la spécification. Le Canada a-t-il l'intention d'utiliser le même prix unitaire pour ajuster le prix de la préparation et du revêtement pour les autres réservoirs vides ?	Non, les superficies ne seront pas fournies. Les soumissionnaires doivent déterminer les superficies à partir des plans de structure fournis dans le DDT. Le coût unitaire pour l'ajustement de la préparation de surface dans les tunnels de puits est destiné à s'appliquer uniquement aux tunnels de puits. La totalité de la superficie des réservoirs à vide doit être traitée (conformément à l'énoncé des travaux, aucun ajustement n'est donc nécessaire).
350	ARTICLE 15.3 DE L'EDT : Pour l'article15.3 de l'EDT, le Canada a fourni les volumes des réservoirs de ballast, mais pour estimer avec précision la préparation et la peinture, la surface en mètres carrés est nécessaire. Le Canada peut-il fournir les surfaces de tous les réservoirs de l'article15.3 ?	Non, les superficies ne seront pas fournies. Les soumissionnaires doivent déterminer les superficies à partir des dessins de structure fournis dans le DDT. Se reporter également à la réponse fournie à la question réf 91 (superficies des réservoirs de ballast).
351	ARTICLE 15.10 DE L'EDT : Pour l'article 15.10 de l'énoncé des travaux, le coût unitaire de la fiche de tarification sur les prix "unités" est de m3, mais le point 3.4.1.4 demande un prix unitaire par mètre carré.	La fiche de tarification sera corrigée au m^2 dans la prochaine modification (REV2 de FDT).
352	Si le Canada n'est pas en mesure de fournir les superficies pour les questions ci-dessus (#347-#351), pourrait-il inclure une quantité présumée et ajouter un prix unitaire pour l'ajustement, comme dans les autres spécifications ?	La fixation de prix unitaire à des fins d'ajustement ne sera pas appliquée, sauf si elle est définie dans l'énoncé des travaux. Les soumissionnaires/entrepreneurs sont responsables de déterminer et de traiter tous les autres domaines, comme spécifié. Le prix unitaire à des fins d'ajustement ne doit être appliqué qu'aux zones de revêtement perturbé, endommagé ou manquant dans les tunnels du puits. Se reporter au point 5 de la présente modification pour les révisions connexes de l'EDT.

353	Étant donné que le GCC Terry Fox est inscrit au PDIO et que le DDT manque de contenu et d'exactitude, nous supposons qu'ABS exigera que le DDT soit mis à jour selon une norme minimale pour répondre aux exigences d'approbation. Vraisemblablement, étant donné qu'il représente le GCC, l'ABS n'a pas été en mesure de répondre à nos questions concernant l'étendue des mises à jour du DDT requises pour l'approbation du plan. Dans ces conditions, le GCC/SPAC peut-il répondre aux questions suivantes ? 1. Outre les dessins identifiés dans les spécifications individuelles, la GCC peut-elle identifier quels autres dessins du DDT devront être mis à jour pour obtenir l'approbation d'ABS ? 2. La GCC peut-elle autoriser l'ABS à discuter de la portée des travaux avec les entrepreneurs ?	1. Non, la GCC ne peut pas identifier tous les dessins qui devront être mis à jour afin d'obtenir l'approbation de l'ABS. Se reporter, également, à la réponse à la question réf. 334. 2. Non, la GCC ne peut pas offrir une telle autorisation. L'entrepreneur est responsable de fournir des solutions techniques approuvées pour satisfaire l'énoncé des travaux. L'entrepreneur doit déterminer quels dessins, modifiés ou nouveaux, doivent être soumis à ABS pour approbation. Les coûts d'approbation par l'ABS des dessins, modifiés et nouveaux, associés aux solutions techniques fournies par l'entrepreneur, seront assumés par le Canada, conformément à la section 1.5 de l'EG 01.
354	Le point 2.1.1.2. de l'EG 06 stipule que "L'entrepreneur doit revoir tous les dessins existants du navire pour y refléter toutes les modifications du navire associées à l'exécution du présent énoncé des travaux et occasionnées par les travaux imprévus." À ce jour, plus de 1000 dessins ont été fournis dans le cadre du DDT, dont un grand nombre de dessins à pages multiples. Si nous voulons comprendre l'exigence de la norme du point de 2.1.1.2 de l'annexe 6, tous ces dessins devront être mis à jour. Dans ce contexte, la GCC/SPAC peut-elle répondre aux questions suivantes ? 1. La GCC peut-elle confirmer que tous les dessins du DDT fournis aux entrepreneurs devront être mis à jour ? 2. Si la question 1 est fausse, la GCC peut-elle identifier les dessins du DDT qui doivent être mis à jour?	Se reporter à la réponse à la question réf. 334.
355	Article 11.25 de l'EDT : Bureau logistique : Est-ce que l'A70 de Dexotex est correct pour la sous-couche ou est-ce que ce devrait être la sous-couche VLW IMO Epoxy et à quelle épaisseur ?	Les offres doivent être basées sur le système de revêtement de sol spécifié ; se reporter également à la réponse à la question réf. 272. L'épaisseur de la sous-couche doit être de 10 mm minimum, conformément au dessin n° 35-00-01 et à la réponse à la question réf. 290.

356	Article 11.27 de l'énoncé des travaux - Ponts de passage : La sous-couche A70 de Dexotex est-elle correcte ou doit-elle être une sous-couche époxy VLW IMO et à quelle épaisseur ? Le Terrazo M est-il la couche de finition (ancienne façon de faire des sols époxy, je ne l'ai pas utilisé depuis environ 15 ans) ? Il est plus rentable d'utiliser les flocons de couleur et deux couches de scellement transparent T/M.	Les offres doivent être basées sur le système de revêtement de sol spécifié ; se reporter également à la réponse à la question réf. 272. L'épaisseur de la sous-couche doit être de 10 mm minimum, conformément au dessin n° 35-00-01 et à la réponse à la question réf. 290.
357	CONCERNANT LES REVÊTEMENTS DE SOL (Artcles 11.25 et 11.27 de l'EDT) : Pouvons-nous demander un NOUVEAU revêtement de sol, NOUVEAU Dessin à l'échelle, et mesures requis pour chaque zone?	De nouveaux dessins ne sont pas disponibles. Les superficies doivent être déterminées à partir des plans d'aménagement général proposés dans le DDT. Se reporter au dossier de dessins ACAD proposé dans la mise à jour du DDT 22.01.14.
MODIFICATION 031 - ref 358 à 375		
358	11.19 PAVOIS ARRIÈRE Il semble y avoir une divergence entre l'énoncé des travaux et l'annexe H de la fiche de tarification en ce qui concerne la quantité de tôle de pavois à remplacer. L'énoncé des travaux prévoit10m2 et l'annexe H prévoit le remplacement de 5m2 de tôle. Après avoir examiné le dessin #20066-210-S-045 Rev 1-., la réponse n'est toujours pas claire. Quelle quantité de remplacement de la plaque de pavois doit être portée dans le devis 10m2 ou 5m2 ?	La quantité a été modifiée à 10 pour se conformer à l'EDT. Se reporter à RÉV 2 de la Fiche de Tarification, FDT (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification).

359	Il s'agit d'une demande d'éclaircissement sur la Q&R 320. Le Canada peut-il confirmer, ou préciser, que le prix à présenter dans la ligne supérieure du 11.14 doit couvrir l'ensemble de la portée des travaux tels que présentés dans l'énoncé des travaux, y compris les travaux d'acier identifiés dans la modification 20, et que les prix unitaires (multipliés par 20 m.ca. pour chaque type d'acier et chaque emplacement sur la fiche de tarification) ne seront utilisés que pour l'ajustement via 1379 si des réparations supplémentaires de l'acier sont identifiées pendant la période d'accostage. Si cela est correct, il semble que le Canada surestime considérablement la quantité de travail en acier dans la fiche de données de prix, car le total des travaux connus est d'environ 20 m², mais le PDS totalise 360 m². Le Canada s'attend-il à une croissance supplémentaire de 340 m² sur cette spécification ? Cette question s'applique également à la tarification d'article 11.3 de la Partie B de l'EDT.	Se reporter à la RÉV 2 de la FDT pour des clarifications (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification).

360	Le prix pour l'Article 18.1 de l'EDT demande le coût total pour les quantités selon la spécification et également le prix unitaire pour l'ajustement. Cependant, la fiche de tarification prend le total des deux lignes dans le sous-total. La première ligne de la spécification stipule "inclure tout ce qui n'est pas inclus dans les lignes ci-dessous", donc prise littéralement et le prix unitaire étant multiplié et ajouté au sous-total, cela entraîne un double comptage. Par exemple, au 18.1, le point 3.5.1.18 stipule : "L'entrepreneur doit fournir et installer seize (16) cadres ROXTEC S 4x1 apprêtés, avec 36 modules Roxtec RM20 par cadre, un ensemble de calage en acier inoxydable par cadre et six (6) plaques de renfort en acier inoxydable par cadre. L'entrepreneur peut remplacer les RM20 par des RM15 ou tout mélange de ceux-ci". Cette ligne n'est pas séparée dans la fiche de tarification, elle doit donc être incluse dans la ligne supérieure. Cependant, le paragraphe 3.5.1.19 stipule que "Aux fins des ajustements, l'entrepreneur doit inclure un coût unitaire pour la fourniture et l'installation d'un (1) cadre Roxtec S 4x1 apprêté, avec 36 modules Roxtec RM20 par cadre, un ensemble de calage en acier inoxydable et de plaques de renfort en acier inoxydable par cadre.". Ces lignes sont incluses dans la fiche de tarification pour que l'entrepreneur puisse ajouter ses prix unitaires, mais la fiche de tarification les multiplie ensuite par 16 et 10 respectivement. Étant donné que la ligne supérieure indique explicitement qu'il faut inclure tous les coûts qui ne figurent pas dans les postes de la ligne inférieure, le coût du paragraphe 3.5.1.18 devrait être inclus dans ce total, y compris les 16 modules Roxtec et les 6 trousses de calage qui sont inclus dans cette ligne conformément à la spécification, mais la fiche de tarification inclut un prix unitaire supplémentaire de 16x pour le Roxtec et 10x pour la plaque d'appui dans le prix total de cette spécification, ce qui entraîne un double comptage. Le Canada peut-il préciser si les articles dont les prix unitaires sont inclus dans la fiche de tarification doivent être omis de la ligne supérieure, ou si ce double comptage sera rectifié dans la révision 2 de la fiche de tarification ?	Se reporter à la RÉV 2 de la FDT pour des clarifications (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification).

361	Le point 3.5.1.20 de l'Article 18.1 de l'EDT indique qu'il faut prévoir la fourniture et l'installation d'environ 6 000 mètres de câble Cat6A, puis au paragraphe suivant, le point 3.5.1.21, la spécification demande un prix unitaire pour la fourniture et l'installation de 10 mètres. La fiche de tarification ne montre que le point 3.5.1.20 et non le point 3.5.1.21 comme coût unitaire. L'entrepreneur doit-il supposer que le coût unitaire doit être basé sur le total pour 6000m ou la fiche de tarification sera-t-elle ajustée pour correspondre à la spécification ? Ceci s'applique également aux points 3.5.1.22/23, 3.5.1.30/31, 3.5.1.32/33, 3.5.1.35/36	Se reporter à la RÉV 2 de la FDT pour des modifications et des clarifications (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification).
362	Dans l'Article 18.2 de l'EDT, le point 3.3.1.3 demande un prix unitaire pour l'installation de 5 mètres de chaque type de câble dans le tableau 3, mais cela n'est pas inclus dans la fiche de données sur les prix. Le Canada corrigera-t-il la fiche de tarification pour inclure ces prix unitaires ?	Se reporter à la RÉV 2 de la FDT pour des modifications et des clarifications (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification).
363	Dans l'Article 18.4 de l'EDT, le point 3.3.1.2 demande un prix unitaire pour l'installation de 5 mètres de chaque type de câble dans le Tableau 3, mais ceci n'est pas inclus dans la fiche technique de tarification. De plus, dans la spécification, la liste des câbles à installer est le tableau 3.3, et non le tableau 3. Le Canada va-t-il corriger le spécimen et la fiche tarification afin de refléter ces prix unitaires ?	Se reporter à la RÉV 2 de la FDT pour des modifications et des clarifications (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification). Se reporter au point 4 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.
364	Dans l'Article 18.4 de l'EDT, le point 3.3.1.2 demande un prix unitaire pour l'installation de 5 mètres de chaque type de câble dans le Tableau 3.1, mais ceci n'est pas inclus dans la fiche de tarification. De plus, dans la spécification, la liste des câbles à installer est le tableau 3.3, et non le tableau 3.1. Le Canada corrigera-t-il le spécimen et la fiche de tarification afin de refléter ces prix unitaires ?	Se reporter à la RÉV 2 de la FDT pour des modifications et des clarifications (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification). Se reporter au point 5 de cette modification pour les modifications apportées à l'EDT.
365	Article 17.12 de la Partie B de l'EDT - Le Canada ajoutera-t-il l'ensemble mécanique 17.12 à l'annexe H - appendice 2 - jalons (prix et livraison) maintenant qu'il est inclus dans la portée ?	Oui. Se reporter à RÉV 2 de la Fiche de Tarification, FDT (mise à jour de l'annexe H annoncée au point 2 de cette modification).

366	ANNEXE P : Dans l'annexe P, section M19, le Canada demande des informations très spécifiques pour l'équipement de la machine de propulsion (EMP), ce qui a soulevé plusieurs questions sur ce que le Canada demande exactement au soumissionnaire d'inclure dans cette proposition. Nous demandons respectueusement au Canada de répondre aux questions suivantes. Le Canada définit dans le M19b les composants de l'EMPE dans le cadre des "critères d'évaluation" de cette exigence obligatoire, mais beaucoup de ces "composants" ne relèvent pas du point 12.1. - Les quatre moteurs principaux et les embrayages 12.1 - Les deux boîtes de vitesses 12.1 - toutes les connections intermédiaires 12.1 - le générateur d'arbre 13.1 - les tableaux de distribution 14.2A/B - système de commande associé 19.1 - système d'alarme et de surveillance 19.2 Le Canada exige-t-il que le soumissionnaire fournisse la garantie de fourniture définie dans l'article M19b, les références de chaque fabricant de composants définies dans l'article M19c et les exigences de soutien définies dans l'article M19d, pour tous les composants énumérés ci-dessus, même si bon nombre d'entre eux ne figurent pas dans l'annexe A, partie B, article 12.	Les références seront corrigées dans l'Annexe P, RÉV. 4 pour les articles M19b, M19c, M19d, M19e et M19h (se reporter au point 11 de cette modification). Les composants d'équipement "EMP" énumérés sont destinés à s'appliquer à chacun de ces critères obligatoires. EMP - Les quatre moteurs principaux et les embrayages 12.1 - Les deux boîtes de vitesses 12.1 - Les raccordements intermédiaires 12.1 - Le générateur d'arbres 13.1 - Des tableaux de distribution 14.2A/B - Système de commande associé 19.1 - Système d'alarme et de surveillance 19.2
367	L'ANNEXE P : M19b stipule que les composants ci-dessus "doivent tous avoir leurs pièces mécaniques disponibles pendant un minimum de 15 ans". Le Canada peut-il énumérer les "pièces mécaniques" pour lesquelles il souhaite un engagement d'aptitude au service ? Le Canada peut-il également définir ce que signifie le terme "disponible" dans ce contexte, car il est possible d'interpréter ce terme de plusieurs manières ?	L'entrepreneur doit fournir la confirmation que tous les composants mécaniques définis dans le M19b sont en cours de production et que le fabricant de ces composants garantit que les pièces de ces composants seront disponibles pour l'achat par le Canada pendant 15 ans.

368	ANNEXE P : Dans l'exigence du M19c, le Canada semble utiliser de manière interchangeable les termes "fabricant" et "fournisseur". Cela prête à confusion car le fournisseur peut être l'intégrateur, mais pas le fabricant des composants. Le fournisseur peut sélectionner les fabricants en utilisant l'expérience du fournisseur dans le processus de sélection et utiliser les ingénieurs du fournisseur pour concevoir le système. Le fournisseur assumera tous les risques liés à la fourniture. Par conséquent, l'expérience du fournisseur peut-elle satisfaire à cette exigence ? De plus, pour le M19c, le Canada peut-il énumérer les composants de l'EMP pour lesquels cette exigence d'expérience est applicable ?	L'intention était de spécifier le fabricant. La correction est complétée dans la RÉV 4 de l'Annexe P (Se reporter au point 11 de cette modification). Se reporter à la question réf 366 pour la liste des EMP.
369	ANNEXE P : M19d, le Canada peut-il indiquer pour quels composants cette exigence s'applique ?	Se reporter à la question réf 366 pour la liste des EMP.
370	ANNEXE P : M19f et M19g Le Canada demande au soumissionnaire de fournir des informations similaires pour les composants ou instruments proposés pour les systèmes de machinerie auxiliaire, en les définissant comme toutes les nouvelles pompes, compresseurs, réservoirs préfabriqués, récepteurs, filtres, vannes générales, régulateurs, soupapes de sûreté et instrumentation générale. Le Canada peut-il confirmer que cette demande s'applique uniquement à la section 12.1 et non aux autres sections de l'annexe A de l'EDT? Le Canada peut-il indiquer précisément les composants pour lesquels il souhaite obtenir une lettre d'engagement de service ?	Cela ne s'applique qu'à l'article 12.1 de l'EDT. Il s'applique aux systèmes auxiliaires qui sont nécessaires pour faire fonctionner les groupes motopropulseurs.

371	ANNEXE P : Le Canada reconnaît-il qu'un grand nombre de ces composantes du système de machinerie auxiliaire ne seront pas entièrement définies avant l'achèvement de l'examen critique de la conception, après l'attribution du contrat, et qu'il ne sera donc pas possible de fournir les renseignements pour chacune des composantes du système de GA au moment de la soumission ? Le Canada confirmera-t-il que l'absence d'informations dans cette section n'entraînera pas la non-réponse du soumissionnaire ?	La liste a été modifiée pour éviter les lacunes des soumissionnaires (Se reporter au point 11 de cette modification). Le Canada reconnaît que tous les composants du système MA ne seront pas entièrement définis au moment de la clôture des soumissions. Le Canada demande des numéros de modèles généraux sans les numéros de pièces exacts. Le processus d'évaluation permet également au Canada de solliciter des clarifications, au besoin, sans disqualifier immédiatement les soumissionnaires (voir l'article 4.1.1 de la DDP, Processus de conformité des soumissions par étapes, pour plus de détails).
372	"L'annexe P - Équipe d'ingénierie (M17) exige que le soumissionnaire fournisse "un exemple d'ensemble d'intégration et d'installation de vaisseau approuvé par la société de classification" couvrant 5 critères spécifiques. Serait-il acceptable pour les soumissionnaires de fournir plusieurs ensembles approuvés par la société de classification, à condition que collectivement les preuves répondent aux exigences détaillées énumérées pour ces critères obligatoires ?" La raison de notre question est que nous avons des projets qui répondent aux critères, mais étant donné l'ambiguïté autour des preuves à soumettre, nous voulons nous assurer que nous soumettons le projet pour lequel nous avons les meilleures preuves possibles.	Un soumissionnaire peut soumettre jusqu'à deux ensembles complets d'intégration et d'installation de vaisseaux approuvés par la société de classification.
373	Pouvons-nous demander le document suivant, s'il vous plaît: 287478 CCGS Terry Fox Noise Monitoring Report, NL, March 5, 2021 (287478 Rapport de surveillance du bruit du NGCC Terry Fox, le 5 mars, 2021)	Le document est ajouté à la mise à jour du DDT (TDP Update 22.05.13). Se reporter au point 3 de cette modification.

374	EG 07 6.7 ESSAIS SUR GLACE Le point 6.7.1.9 stipule qu'une période d'essai sur glace doit être considérée comme allant du 1er au 15 novembre 2024 à des fins de planification. Toutefois, étant donné qu'il est maintenant confirmé que la période de travail du navire se terminera le 16 avril 2025, que devrait considérer le soumissionnaire pour la période d'essai sur glace maintenant ?	~~Aux fins de planification, supposez les dates du 22 juin au 5 juillet 2025.~~ ~~Se reporter au point 10 de cette modification.~~ ***Reportez-vous à la réponse à la modification 036, question 412, et à la modification 036, point 2 (modifications de l'EDT).***
375	La révision 1 de la fiche de tarification comprend maintenant deux lignes pour les coûts d'ingénierie, une pour le travail avant le REP et une pour le travail avant le REC. Où devons-nous indiquer les coûts d'ingénierie après le REC, par exemple l'ingénierie de production, les efforts de modélisation 3D ?	Les 2 lignes distinctes ont été combinées en un seul total pour les travaux de préparation du REP et du REC. Se reporter à la RÉV 2 de la FDT pour des modification (FDT annoncée au point 2 de cet avenant).
MODIFICATION 032 - ref 376 à 395		
376	Réf. Point 3.3.5.2 de l'article 18.1 de la Partie B de l'EDT - La GCC peut-elle confirmer que la zone du pont de navigation est la zone interne du pont de navigation et qu'elle exclut les ailes du pont, les zones externes accessibles par les portes de protection et le passage d'accès externe aux fenêtres avant et arrière du pont?	Oui, la GCC confirme que la zone du pont de navigation est la zone interne du pont de navigation et qu'elle exclut les ailes du pont, les zones externes accessibles par les portes de protection et le passage d'accès externe aux fenêtres avant et arrière du pont.
377	ARTICLE 16.10 de l'EDT : Le point 5.1.1.1 h) stipule que les dessins suivants doivent être mis à jour pour refléter l'arrangement final tel qu'il a été installé. 2 dessins ne semblent pas être pertinents pour ce point de l'ET. Le Canada pourrait-il confirmer ? - Dessin no 71-01-01 / Diagram of Central FW and SW Circulating Systems (Diagramme des systèmes centraux de circulation de l'eau fraiche et de l'eau de mer) - Dessin 71-01-06 / Arrangement of FW Circulating System (Disposition du système de circulation d'eau fraiche)	Les dessins mentionnés doivent être mis à jour pour refléter le déplacement du réservoir d'expansion d'eau fraîche, se reporter à la section 3.4.3 et aux clauses connexes. De plus, ces dessins doivent être mis à jour dans le cadre de l'article 12.1 de l'énoncé des travaux, se reporter aux points 3.2.12, 3.11.3.4, 5.1.1.1, au document de référence 12.1-11 et à la réponse à la question 234.

378	article 15.8 de l'EDT (Partie B): Section 3.3.2.1 - Pompes de transfert - " Aucune modification de la tuyauterie ne doit être requise pour accueillir les nouvelles unités de pompage ", mais les nouvelles unités de pompage sont spécifiquement mentionnées dans l'énoncé des travaux. Si la pompe spécifiée par le Canada n'est pas une pompe de remplacement (ce qui semble probable étant donné qu'elle provient d'un autre fabricant), des modifications locales de la tuyauterie seraient-elles acceptables ?	Les pompes spécifiées (faisant partie de la liste de non-substitution de l'Annexe U de la DDP) ne devraient pas nécessiter de modifications de la tuyauterie. Le prix de l'offre doit être déterminé comme tel.
379	Question réf. 174 : Plusieurs dessins dans le DDT sont des PDF qui semblent avoir été générés à partir de fichiers AutoCAD, mais l'index des dessins ne mentionne que le format PDF. Les exemples incluent Tank Capacity Plan T131027001R8 (le plan de capacité des réservoirs T131027001R8), Lifesaving Plan 78-1003 (le plan de sauvetage 78-1003), Lube Oil System Diagram 71-03-01 (le diagramme du système d'huile de graissage 71-03-01), tous les dessins électroniques de la série MM692xxx et la plupart des dessins des modifications proposées préparés par des tiers sous contrat avec le Canada. Prenant note de la réponse antérieure du Canada à la question 174, nous demandons que le Canada identifie les dessins du DDT qui seront fournis à l'entrepreneur en format AutoCAD après l'attribution du contrat. Sans cette information, les soumissionnaires doivent supposer que tous les dessins PDF doivent être régénérés en format DAO utilisable, ce qui augmentera les prix offerts	•Trois dessins mentionnés dans la question:Tank Capacity Plan / Plan de capacité des réservoirs, Life saving Plan / Plan de sauvetage, Lube oil system diagram / Schéma du système d'huile de graissage - ont été mis à disposition lors de la mise à jour du 22.05.13. •Tous les dessins MM692xxx référencés seront disponibles après l'attribution. •Les dessins de tiers ne seront pas mis à disposition dans AutoCAD.
380	EG 07, Section 6.7. ESSAIS SUR GLACE 6.7.1.1. L'entrepreneur doit prendre les dispositions nécessaires pour effectuer les essais en mer du navire dans des eaux couvertes de glace. Question : Il existe des eaux couvertes de glace plus près d'Iqaluit, Nunavut, CANADA, pourrions-nous considérer des eaux couvertes de glace plus près du chantier naval de l'entrepreneur ?	~~La partie chantier naval du PVN devrait être achevée en avril 2025. À ce moment-là, on ne prévoit pas qu'il y aura de la glace au sud d'Iqaluit. Les soumissionnaires doivent proposer d'effectuer les essais près d'Iqaluit. Si le calendrier change, des ajustements seront faits. Voir la réponse à la question réf. 381.~~ ***Reportez-vous à la réponse à la modification 036, question 412, et à la modification 036, point 2 (modifications de l'EDT).***

381	EG 07, Section 6.7. ESSAIS SUR GLACE 6.7.1.3. Les essais dans les glaces doivent impliquer des RD de tous les principaux fabricants de machines (moteurs principaux, embrayages, boîtes de vitesses, contrôle de la propulsion, électricité, SCCSA). Les RD doivent être équipés et capables de surveiller et d'ajuster tous les systèmes de propulsion et de contrôle du navire afin d'optimiser tous les systèmes intégrés pour obtenir la performance de déglaçage la plus efficace et la plus fiable possible. Question : Cela inclut-il FIUS, tous les FEO et tous les RD du projet ? Le Canada fournit-il les logements et les repas à bord du navire pendant les essais dans les glaces ? Est-ce que l'on s'attend à ce que les FEO fournissent un prix unitaire par jour ainsi que les RD pour la période des essais sur glace ?	~~Les travaux sur le navire seront achevés au printemps 2025, de sorte que la seule glace présente sera celle du Nord.~~ ~~L'entrepreneur doit déterminer les RD à fournir, en tenant compte du fait que l'hébergement sur le navire est limité ; un maximum de 5 lits est disponible pour les participants aux essais sur glace, déterminés par l'entrepreneur.~~ ~~Le contractant doit inclure pour une période de 10 jours (à raison de 8 heures par jour), et pour 5 personnes :~~ ~~1) le coût quotidien de tous les RD requis ;~~ ~~2) le coût du voyage aller-retour à St John's, NL ; et~~ ~~3) les frais d'hébergement et de subsistance (en supposant les tarifs de St John's, NL).~~ ~~Tout déplacement supplémentaire nécessaire vers ou de la zone d'essai sur glace sera couvert par TPSGC 1379, ainsi que toute augmentation ou diminution des coûts d'hébergement et de subsistance.~~ ~~Se reporter au point 2 de cette modification pour la modification d'de l'EDT connexe.~~ ~~Ce coût doit être inclus sur la ligne FDT (feuille de tarifications) référencée 6.7.1.10 (voir extrait).~~ ~~EG 07 CONTRÔLE DE LA QUALITÉ, INSPECTIONS, TESTS ET ESSAIS~~ ~~Tout le matériel, l'équipement et la main-d'œuvre pour répondre aux exigences de cette sous-section, qui ne sont pas couvertes par les articles énumérés ci-dessous, pour cette sous-section~~ — ~~$ - $ - $ - $~~ ~~6.7.1.10, 6.7.1.3, MOD 032, question ref 381~~ — ~~*Coût et Prix unitaire par jour pour la fourniture du personnel responsable des essais sur glace; pour une période de 10 jours (à raison de 8 heures par jour), et pour 5 personnes, inclure :*~~ ~~*1) le coût quotidien de tous les RD requis ;*~~ ~~*2) le coût du voyage aller-retour à St John's, NL ; et*~~ ~~*3) les frais d'hébergement et de subsistance (en supposant les tarifs de St John's, NL).*~~ ~~*Tout déplacement supplémentaire nécessaire vers ou de la zone d'essai sur glace sera couvert par TPSGC 1379, ainsi que toute augmentation ou diminution des coûts d'hébergement et de subsistance.*~~ ~~*Pour cette ligne, présente l'entrée de coût et de prix unitaire; le soumissionnaire ne doit pas inclure ce coût dans le poste présenté sous l'en-tête ci-dessus – EG 07 CONTRÔLE DE LA QUALITÉ, INSPECTIONS, TESTS ET ESSAIS.*~~ ~~10 personnes pour les essais sur glace~~ ~~5~~ ***cation 036,***
382	GR 07, Section 6.7. ESSAIS SUR GLACE 6.7.1.7. À la fin des essais sur glace, l'entrepreneur doit prendre des dispositions pour faire une inspection vidéo sous-marine du navire. Question : Peut-il s'agir d'une allocation puisque la durée et la date de l'inspection vidéo sous-marine ne sont pas connues ?	~~L'exigence relative à la vidéo sous-marine est supprimée. La GCC fournira un ROV (véhicule sous-marin téléguidé) et un opérateur pour effectuer cette étude.~~ ~~Se reporter au point 2 de cette modification pour la modification d'de l'EDT connexe.~~ ***Reportez-vous à la réponse à la modification 036, question 412, et à la modification 036, point 2 (modifications de l'EDT).***

383	GR 07, Section 6.7. ESSAIS SUR GLACE 6.7.1.10 L'entrepreneur doit proposer, séparément, un prix unitaire par jour pour la fourniture du personnel responsable des essais sur glace, à des fins de rajustement. Question : Ce coût comprend les vols pour se rendre au vaisseau, le logement, les repas de tout le personnel de l'entrepreneur et des FEO et RD engagés par le chantier naval ?	~~Se reporter à la réponse à la question réf. 381~~. ***Reportez-vous à la réponse à la modification 036, question 412, et à la modification 036, point 2 (modifications de l'EDT).***
384	GR 07, Section 6.7. ESSAIS SUR GLACE 6.7.1.11. Il incombe à l'entrepreneur d'assurer la coordination et la gestion de tous les participants autres que le personnel du Canada. Question : Le taux unitaire comprend-il UNIQUEMENT le vol vers le Nunavut CANADA plus 8 heures par jour ?	~~Se reporter à la réponse à la question réf. 381~~. ***Reportez-vous à la réponse à la modification 036, question 412, et à la modification 036, point 2 (modifications de l'EDT).***
385	GR 07, Section 6.7. ESSAIS SUR GLACE 6.7.1.12 L'entrepreneur doit assister aux essais sur glace. Question : Combien d'employés de l'entrepreneur doivent être à bord pour les essais sur glace, ou une allocation peut-elle être fournie ?	~~Se reporter à la réponse à la question réf. 381~~. ***Reportez-vous à la réponse à la modification 036, question 412, et à la modification 036, point 2 (modifications de l'EDT).***
386	EG 02 de la Partie A de l'EDT La section 1 fournit des exigences supplémentaires en matière de conditions environnementales qui, dans certains cas, sont plus élevées que les exigences définies dans chaque section d'équipement individuelle. Pouvez-vous confirmer si ces conditions ne s'appliquent qu'aux cas de transit (équipement rangé et non opérationnel) et si tous les nouveaux équipements doivent respecter les exigences les plus strictes ?	Les conditions environnementales énoncées dans la partie A de l'EDT, doivent être respectées en tout temps (qu'elles soient opérationnelles ou non), et répondre à toute exigence environnementale supplémentaire énoncée par le fabricant. S'il y a une divergence entre l'EDT, la Partie A EG 02 et une condition dans un article spécifique de l'EDT, la condition la plus stricte doit être respectée.
387	Article 17.12 de la Partie B de l'EDT - Actuellement, le DDT contient une étude de faisabilité pour l'installation de la goupille de remorquage, mais aucune étude pour la mâchoire d'accouplement n'a été fournie. Le Canada partagera-t-il cette étude avant la clôture des soumissions ?	Aucune étude de ce type n'a été menée.

388	Article 17.12 de la Partie B de l'EDT - Le modèle 3D créé pour l'analyse de la goupille de remorquage et de la mâchoire d'accouplement sera-t-il fourni ?	The 3D model was added to TDP Update 22.05.13.
389	Article 17.12 de la Partie B de l'EDT - Veuillez fournir une procédure de remorquage typique pour la mise en place de l'équipement. Avec les "cornes de cerf" sur les rails utilisés pour retenir le câble de remorquage, il semble que le câble ne soit pas empêché de heurter le cylindre hydraulique de la grue. Pourriez-vous clarifier la procédure de remorquage, s'il vous plaît ?	Aucune procédure de remorquage n'est disponible. Les soumissionnaires doivent établir un prix, comme spécifié.
390	Article 17.12 de la Partie B de l'EDT - Où le panneau de commande doit-il être situé ?	Le panneau doit être situé à l'extrémité arrière de la timonerie, dans la même zone que les commandes du treuil. L'emplacement doit être approuvé par l'autorité technique.
391	Article 17.12 de la Partie B de l'EDT - Avez-vous besoin de dessins préliminaires des modifications apportées aux glissières de sécurité dans le cadre de l'appel d'offres ?	Non, ils ne sont pas requis.
392	Article 17.12 de la Partie B de l'EDT - En ce qui concerne la réponse 319 à la section 17.12, la dernière phrase stipule que "les entrepreneurs ont la responsabilité de fournir une installation entièrement approuvée par la société de classification à tous les égards". Les processus typiques de société de classification comprennent l'approbation de la conception (DAD), la surveillance de la fabrication (avec certificat et cachet appliqués à la structure) et l'approbation finale après FAT. Le Canada exigera-t-il du fournisseur qu'il partage la surveillance de la fabrication de la société de classification ? Ceci est particulièrement important pour les machines construites en Amérique du Nord selon les règles de l'AWS et du BCS qui ne répondent pas aux exigences de soudage et de contrôle non destructif de la classe. Les règles moins strictes telles que celles de l'AWS ou du BCS peuvent-elles être intégrées au travail ?	L'entrepreneur doit répondre à toutes les exigences de la société de classification.

393	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - Réponse 159 du SPAC - Le Canada semble s'éloigner d'une conception établie, ouvrant la porte à un fabricant qui n'a jamais construit auparavant une grue conforme à la société de classification dans cette grandeur de cadre. Il n'y a rien de sur mesure dans cette grue, il s'agit simplement d'une sélection d'équipements utilisés dans diverses configurations. Le terme " sur mesure " ne s'appliquerait qu'à la sélection de dispositifs périphériques sur des châssis de grue standard. Nous avons des grues en version prototype qui font l'objet d'essais sur le terrain, mais tant que les inspections quinquennales n'ont pas été effectuées, les résultats ne sont pas prouvés. Le Canada maintient-il que la grue doit être en production courante pour la taille de son cadre porteur (structure) au minimum et comment le Canada établira-t-il que la conception offerte est éprouvée puisqu'il n'y a aucune exigence obligatoire de partager les données de production.	La grue doit être basée sur une grue en cours de production, à la taille de son cadre porteur. La grue peut nécessiter une personnalisation pour répondre aux exigences de l'EDT.
394	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT -Réponse 159 du SPAC - Le Canada a répondu que la grue doit être une grue "similaire". Veuillez définir "similaire".	Une grue de taille, de capacité de levage, d'extension de flèche et de certification de classe comparables sera considérée comme "similaire".
395	Article 17.1 de la Partie B de l'EDT - Dans le point 3.6.1.4, il est exigé que le TAU soit signé par la société de classification et dans le point 4.2.1.2, il est stipulé que toutes les capacités de la grue doivent être démontrées. Le banc d'essai pour cette grue est très sollicité et peut affecter le calendrier. Peut-on réaliser un TAU partiel, ou toutes les spécifications doivent-elles être entièrement présentées à la société de classification et au client avant le départ de l'usine ?	L'entrepreneur sera entièrement responsable de livrer une grue installée qui répond aux exigences de l'énoncé des travaux. Les capacités de la grue doivent être démontrées et acceptées par la société de classification avant l'installation sur le navire.
MODIFICATION 033 - ref 396 à 398		

396	Les indices proposés par le Canada dans la modification 28 pour l'ajustement des prix (EPA) ne couvrent pas le risque de volatilité des prix des produits de base, en particulier ceux du pétrole, de l'acier, du cuivre, etc. Il s'agit d'un risque élevé, car le Canada demande que l'entrepreneur fournisse une capacité de 90 % de tous les pétroles en vrac et qu'une quantité importante d'acier et de câblage électrique soit également fournie. (1) Le Canada envisagera-t-il d'utiliser l'indice des prix des matières brutes (tableau 18-10-0268-01 Indice des prix des matières brutes, mensuel) pour ajuster ces éléments de la même manière que l'ajustement des prix global ? (2) En outre, le Canada étendra-t-il l'ajustements des prix à tous les éléments d'équipement de la révision 2 de la fiche de tarification, et pas seulement aux éléments d'équipement figurant dans l'exemple fourni à l'annexe H, appendice 1 ?	(1) Le Canada propose d'utiliser l'indice des prix des produits industriels (tableau 8-10-0265-01, mis à jour mensuellement) pour ajuster ces éléments (acier, câblage électrique, tuyauterie en cuivre, lubrifiants, carburant), plutôt que l'indice des prix des matières brutes (tableau 18-10-0268-01, mis à jour mensuellement). L'entrepreneur attribué achètera ces éléments auprès de transformateurs secondaires, qui raffinent et/ou fabriquent des produits de matières premières primaires qu'ils achètent auprès de fournisseurs primaires. Une augmentation des coûts de transformation des matières premières primaires a une incidence directe sur les coûts de transformation des produits secondaires, ce qui a une incidence sur l'indice des prix des produits industriels. (2) Le Canada a élargi le tableau de l'EPA à tous les éléments du cahier des charges qui comprennent les éléments mentionnés dans la question : acier, câblage électrique, tuyauterie en cuivre, lubrifiants et carburant. Les formulaires sont présentés dans un fichier (ANNEXE H Terry Fox App 1 Frms ECON FRE); se reporter au point 2 de cette modification. Ce fichier et la Feuille de tarification (ANNEXE H_Terry Fox_ FRE_REV 2) doivent etre conservez dans le même dossier electronique; les noms de fichiers d'origine doivent etre conservez. Se reporter aux points 3 et 4 de cette modification pour les modifications apportées à la DDP.

397	Nous avons examiné le format de la DDP et les points 2 et 3 de l'addenda à la DDP. Il est à noter que le tableau 18-10-0265-01 de Statistique Canada est un tableau biaisé par l'Amérique du Nord, qui tire ses références de la fabrication nord-américaine. Le tableau exclut spécifiquement les impacts du budget d'investissement et du transport au-delà de la porte de l'usine. Parce que ce tableau n'aborde pas l'aspect offre et demande de l'achat de sous-composants sur le marché actuel. Nous avons examiné le tableau à l'aide d'échantillons de référence provenant de projets antérieurs et nous avons constaté que le tableau ne représente pas les escalades réelles qui se produisent actuellement. Le format de l'appel d'offres exige que l'entrepreneur établisse un prix fixe et ferme qui sera scellé contractuellement lors de la signature du contrat. Cela se fera plusieurs mois après la soumission au Canada. L'ingénierie d'exécution pendant l'énoncé des travaux établira éventuellement un ensemble approprié que l'entrepreneur pourra acheter auprès d'un FEO. Tout changement qui n'était pas dans les exigences de la spécification originale serait saisi au cours de ce processus, cependant, les escalades de la chaîne d'approvisionnement sont actuellement fréquentes et absurdement élevées, ce qui signifie que le prix ferme fixe au SPAC au moment de l'offre initiale devra comporter un coussin énorme. A) Le Canada peut-il envisager un mécanisme tel que faire des ensembles mécaniques de cette demande de propositions une " option ", de sorte qu'une fois que l'ingénierie a fait ses preuves et est acceptable pour les SPAC, le Canada peut exercer l'option. Cela réduirait le risque et permettrait de rafraîchir le prix et donc de réduire le prix global. B) Le Canada peut-il diriger les promoteurs de la DDP vers un mécanisme dans cette DDP qui définit une méthode permettant au promoteur de partager le risque de façon transparente avec le Canada ?	A) Le Canada n'est pas ouvert à la modification du mécanisme. L'ensemble mécanique ne sera pas une option. Le contrat qui en résultera sera établi à l'aide d'un prix fixe et ferme, sous réserve d'une indexation, le cas échéant. Se reporter, aussi, à la réponse à la question réf. 397. B) L'ajustement du prix sera basé sur les prix de l'équipement/des achats identifiés à la clôture des soumissions et ajusté au moment de l'achat, selon les indices identifiés. Les frais d'expédition ou de transport pour les jalons de l'annexe H (articles 1 à 30 énumérés à l'annexe H, appendice 2, jalons, Rev2) ne devront pas être inclus dans le prix d'évaluation. Ces coûts seront traités en utilisant le processus TPSGC 1379. Reportez-vous au point 5 de cette modification pour les modifications à la DDP.

398	Nous avons constaté lors du téléchargement des fichiers ajoutés au DDT mentionnés à l'amendement 31. Le fichier de la Section 17 est dans un format de fichier compressé que nous ne parvenons pas à ouvrir. Est-ce possible de l'obtenir en version .ZIP?	Le fichier de la section 17 est un fichier de modèle 3D (.scdoc pour le logiciel SpaceClaim). Le fichier de modèle 3D "T013-CCGS Terry Fox Partial Geometry Rhino 3D Model.3dm" (NGCC Terry Fox Modèle 3D Rhino à géométrie partielle) inclus dans la mise à jour TDP 22.01.18, Exigences générales/Documents peut, alternativement, être utilisé.
MODIFICATION 034 - ref 399 à 408		
399	En ce qui concerne la réponse à la question 386 : "S'il y a une divergence entre l'EG 02 de la partie A de l'EDT et une condition dans un élément spécifique de ;'EDT, la condition la plus stricte doit être respectée." e) Inclinaison du navire jusqu'à 35 degrés de roulis d'un côté ou de l'autre, avec une fréquence de cycle de 10 secondes, et 10 degrés de tangage avec une fréquence de cycle de 5 secondes et une accélération linéaire maximale de 1,0 G. f) Gîte permanent de 22,5 degrés à bâbord ou à tribord, et assiette permanente de 10 degrés à l'avant et à l'arrière. Nous considérons que la réponse est adaptée à la propulsion, aux réservoirs et aux systèmes mécaniques. Nous ne croyons pas qu'une grue (telle que 17.1, 17.6) ou des treuils d'amarrage soient conçus pour fonctionner dans un état de mer 6 à 22,5 degrés, conformément au énoncé des points 1.1.1.1 d), e) et f) de l'EG 02. Veuillez revoir la question, en considérant les appareils de levage et confirmer / modifier la réponse.	Les exigences de l'Article 1.1 de l'EG 02, Conditions générales, doivent s'appliquer à tous les équipements et matériels nécessaires pour permettre au vaisseau de fonctionner en toute sécurité sur mer dans les conditions définies dans cet article (EG 02, 1.1). Dans le cas de la grue définie dans l'Article 17.1 de l'EDT, il n'est pas envisagé que la grue soit opérationnelle dans les conditions définies par l'Article 1.1 de l'EG 02. Les conditions environnementales dans lesquelles la grue doit fonctionner sont définies dans les points 3.3.9.1 et 3.3.9.2 de l'Article 17.1 de l'EDT. Lorsqu'elle est rangée et arrimée, la grue définie dans l'Article 17.1 de l'EDT doit résister aux conditions définies dans le point 3.3.9.4 de l'Article 17.1 de l'EDT et/ou aux conditions définies dans l'Article 1.1 de l'EG 02. La plus stricte de ces exigences doit s'appliquer. La réponse à la question 293 doit s'appliquer à la grue définie dans l'Article 17.1 de l'EDT (angle de gîte et inclinaison sous lesquels la grue doit fonctionner). ~~La grue définie à la section 17.6 n'a pas besoin de fonctionner dans toutes les conditions définies par le GR 02, mais elle doit résister à ces conditions lorsqu'elle est arrimée et fixée. La plage de température de l'air extérieur définie par l'EG 02 doit s'appliquer.~~ ~~Les treuils d'amarrage définis dans la norme SOW 17.5 doivent résister aux conditions définies dans le GR 02 lorsqu'ils sont fixés et non opérationnels. Ils doivent résister aux conditions définies dans l'EG 02 lorsqu'ils sont fixés et non opérationnels. La plage de température de l'air extérieur définie dans l'EG 02 doit s'appliquer. Les treuils doivent être capables de développer et de maintenir la capacité de traction nominale dans toutes les autres conditions environnementales.~~ La grue définie dans l'Article 17.6 de l'EDT ne doit pas nécessairement fonctionner dans toutes les conditions définies dans l'EG 02, mais elle doit résister à ces conditions lorsqu'elle est arrimée et fixée. La plage de température de l'air extérieur définie dans l'EG 02 doit s'appliquer. Les treuils d'amarrage définis dans l'Article 17.5 de l'EDT doivent être capables de développer et

400	En ce qui concerne la réponse à la question 395, nous sommes d'accord que l'entrepreneur est entièrement responsable. Veuillez être clair sur les capacités des grues, doivent-elles être entièrement démontrées pendant le TAU?	~~Le TAU doit être à la satisfaction de la société de classification et être acceptable pour elle. Une vérification supplémentaire de la gamme complète des capacités de performance des grues, telles que définies dans l'EDT, doit être démontrée à la satisfaction de la société de classification, du RD et du propriétaire, pendant les essais à quai et en mer.~~ Le coût de l'offre pour l'Article 17.1 de l'EDT doit inclure des tests d'acceptation en usine qui sont à la fois acceptables pour la société de classification et qui démontrent toutes les fonctions de la grue à un minimum de la charge de travail admissible nominale.
401	La question suivante a été reformulée: Nous avons la question/demande de clarification suivante concernant l'amendement 29 : Les parties identifiées sur la liste des parties admissibles ou non-admissibles, sont-elles uniquement des soumissionnaires potentiels pour la PVN Terry Fox ?	Non. Veuillez vous référer aux modifications 025 et 029, en particulier la section 2.1, sous-sections 4 et 5 de la DDP, tel que modifié.
402	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse aux modifications 025 et 029. Elle est présentée pour fournir des informations à tous les soumissionnaires : Le Canada peut-il fournir des images du tableau de distribution principal ?	Les images de la GCC des sections 1 à 8 du tableau de distribution principal sont fournies dans la dernière mise à jour du DDT (se reporter au point 2 de la présente modification). Ces images appuient le contenu des dessins qui ont été fournis précédemment dans la mise à jour DDT 21.12.20.
403	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse aux modifications 025 et 029. Elle est présentée afin de fournir des informations à tous les soumissionnaires : Le Canada peut-il mettre à la disposition de tous les soumissionnaires les mesures des nouvelles portes et plaques arrière du tableau de distribution principal ?	Ces mesures peuvent être extraites des dessins fournis dans le document DDT 21.12.20.

404	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse aux amendements 025 et 029. Elle est présentée pour fournir des informations à tous les soumissionnaires : Pourquoi la technologie IGBT a-t-elle été utilisée par rapport à une technologie plus récente comme l'IGCT (pour le pont de puissance/convertisseur de courant) ?	Le GCC a inclus l'exigence relative aux IGBT, car il s'agit d'une technologie courante et éprouvée utilisée dans la conversion d'énergie. De plus, des produits comportant des modules IGBT sont offerts par de nombreux fabricants d'équipement de conversion de puissance.
405	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse aux modifications 025 et 029. Elle est présentée pour fournir des informations à tous les soumissionnaires : Quelle est la justification du choix de 460 V pour les alternateurs de propulsion et de 750 V pour le bus CC ?	Les tensions en question (460 V et 750 V) étaient initialement présentées à la figure 1 de l'Article 13.1 et n'étaient destinées qu'à des fins d'illustration. La figure 1 a été mise à jour par la GCC dans la Modicfication 018 ; les références aux tensions CA et CC ont été supprimées. Les tensions du pont de puissance ont été clarifiées dans la réponse à la question 56 de la Modification 010.
406	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse aux modifications 025 et 029. Elle est présentée afin de fournir des informations à tous les soumissionnaires : Le DDT contient-il les dernières études électriques (analyse de court-circuit, étude de charge, etc.) qui doivent être mises à jour selon le travail contractuel effectué pendant la PVN?	Oui. Les études les plus récentes réalisées par la GCC ont été incluses dans le DDT.
407	La question suivante a été reformulée à partir des prétentions écrites soumises en réponse aux modifications 025 et 029. Elle est présentée afin de fournir des informations à tous les soumissionnaires : Pourquoi la GCC a-t-elle inclus l'utilisation de " transformateurs PT " par rapport aux relais de protection qui lisent directement les tensions primaires sans composants intermédiaires ?	L'utilisation de transformateurs de potentiel (TP) pour abaisser la tension du bus de 460 V à 120 V pour les dispositifs de mesure et de protection est une exigence opérationnelle de la GCC pour l'interopérabilité entre les vaisseaux ; les vaisseaux de la GCC récemment construits sont toujours équipés de TP.

408	En ce qui concerne les essais en mer avant l'arrivée (GR 07) : La section 2.7.3 de la DDP stipule : " Le vaisseau sera sans équipage à partir de la date de début de la période de travail du vaisseau (VWP) jusqu'à environ un mois avant les essais en mer... " Le point 2.1.1.9 de l'EG 07 de la Partie A de l'EDT stipule que : "2.1.1.9. L'essai en mer avant l'arrivée doit être effectué entre le 15 et le 31 octobre 2023, tandis que le navire est disponible au large de St. John's, à Terre-Neuve." Les dates spécifiées pour les essais tombent dans la période de travail du navire. En supposant que le navire doit être équipé pour les essais en mer avant l'arrivée, ceux-ci ne devraient-ils pas être terminés avant le VWP ? Il semble également logique de prendre en compte le temps nécessaire pour livrer le navire aux installations de l'entrepreneur avant le début du VWP.	L'essai en mer avant sera conduite près du chantier naval attribué, juste avant le début de la période de travail du navire. . Reportez-vous au point 5 de cette modification pour les modifications relié.
MODIFICATION 035 - ref 409 à 410		
409	Pouvons-nous avoir un (1) mois d'extension pour le dépôt de la soumission en titre?	Le Canada prolongera la date de clôture des soumissions de 4 semaines, jusqu'au 12 juillet 2022.
410	Les mises à jour de la section 6 de la DDP concernant les ajustements des prix et des taux de change ne couvrent pas les services professionnels. Serait-il possible d'ajouter les services professionnels à l'annexe H, appendice 1, et de fournir leur indice respectif ?	Non, un indice pour les services professionnels ne sera pas ajouté aux ajustements économiques des prix et aux ajustements du taux de change.
MODIFICATION 036 - ref 411 à 418		
411	Comment se déroule la procédure d'appel d'offres pour la grue ? Devons-nous envoyer une proposition à vous ou à d'autres chantiers navals ?	Tous les renseignements concernant le processus d'appel d'offres pour la PVN Terry Fox, y compris la grue, se trouvent sur le site achatsetventes.gc.ca/ avec le numéro d'appel d'offres suivant : F7049-200041/B. N'envoyez pas votre proposition au Canada. Envoyez votre proposition à ceux qui ont demandé l'information.

412	Les questions et réponses 380 à 385 portent sur les essais sur glace après la remise en état. La modification 32 indique que seulement cinq couchettes seront disponibles pour les participants de l'entrepreneur, et que le temps total à bord devrait être de 10 jours, y compris (probablement) le temps de navigation entre St. John's et le nord de la baie de Baffin. Ce niveau de participation et ce délai semblent être totalement incompatibles avec la partie A de l'EDT, comme suit : a) L'article 6.7 du EG 07 exige qu'au moins deux des participants aux essais sur glace répondent aux exigences très spécialisées de l'article 6.7.1.4 pour "un prestataire de services expérimenté dans... ... l'alignement de navires de cote glace au moyen de jauges de contrainte." et de l'article 6.7.1.8 pour "une évaluation du niveau de bruit ". L'entrepreneur est également tenu d'être à bord, ce qui laisse un maximum de deux couchettes pour tout le reste du personnel. b) Le document EG 01 1.2.1.3.m exige "m) La mise à l'essai de tous les nouveaux équipements et systèmes, et du navire lui-même, en mer, à la fois au large et dans des eaux gelées". Cela semble exiger une répétition complète de toutes les activités d'essais en mer alors que le navire est effectivement dans la glace. A la lumière de ces éléments, le Canada pourrait-il confirmer que : 1. Tous les travaux nécessaires pour définir les conditions de la glace pendant les essais, y compris l'échantillonnage sur la glace, seront entrepris par le Canada, et les résultats convenablement traités seront fournis à l'entrepreneur ; 2. Les essais dans la glace seront prolongés au besoin dans le cadre du processus 1379 afin d'accorder suffisamment de temps pour traiter le point 1.2.1.3.m de l'EG 01 ; 3. L'exploitation du matériel et des systèmes sera en général	Une allocation de 300 000 $ pour le coût total des essais sur glace sera ajoutée à la fiche de tarification (révision 3 à venir ; se reporter au point 3 de la présente modification). Ces essais seront effectués pendant la période de garantie d'un an après la livraison du navire. Le prix final sera ajusté (processus TPSGC 1379) après avoir déterminé le site des essais et le temps nécessaire à leur réalisation. Se reporter au point 2 de la présente modification pour les modifications connexes de l'EDT.

413	A) Le rapport de bruit, de Pinchin Ltd, a été fourni dans le cadre de la mise à jour du DDT le 13 mai. Nous notons que cela contredit directement la déclaration faite dans la modification 29 du 28 avril dans le cadre de l'A 337, selon laquelle " les soumissionnaires ont reçu toute la documentation de la PVN de Terry Fox ". Nous demandons donc à nouveau que le GCC confirme que tous les soumissionnaires ont reçu toute la documentation technique, et en particulier que tous les soumissionnaires ont reçu tout le matériel produit par les entreprises énumérées dans la section 2,1,1 sous-section 6 de la DDP. B) Étant donné qu'il n'est pas nécessaire de réaliser des études de bruit lors des essais préalables au rééquipement, les soumissionnaires peuvent-ils prendre les niveaux de bruit du rapport Pinchin pour définir la ligne de base du bruit pour la PVN ? C) Dans l'affirmative, dispose-t-on de plus d'informations sur les emplacements de mesure réels, compte tenu de la grande variabilité des niveaux de bruit dans la salle des machines (par exemple) ? D) Le rapport Pinchin indique que l'enquête a été entreprise pendant les essais en mer du vaisseau. Le Canada peut-il fournir des copies du rapport des essais en mer, y compris l'état du vaisseau (tirants d'eau, etc.), les conditions environnementales et les données de performance ?	A) Oui, à la meilleure connaissance du Canada, les soumissionnaires ont reçu toute la documentation pertinente sur la PVN de Terry Fox. B) Oui, les soumissionnaires peuvent utiliser le rapport Pinchin comme point de référence pour les niveaux de bruit. C) L'entrepreneur doit s'assurer que le niveau de bruit dans tout local de machines ne dépasse pas 110dB. D) Il n'y a pas eu de rapport d'essais en mer ; ces conditions ne sont pas pertinentes car l'exigence en matière de bruit ne doit pas dépasser 110dB dans toutes les conditions opérationnelles.

414	Dans l'ANNEXE P Exigences obligatoires M19d, il y a une exigence pour le fabricant de fournir d'autres pièces de rechange (en dehors des pièces de rechange IACS) dans les 30 jours après la commande. Cette demande est difficile / presque impossible à respecter. De la manière dont elle est formulée actuellement, elle comprendrait les blocs moteurs, les vilebrequins, les pompes complètes, les systèmes d'automatisation, les turbocompresseurs, etc. Les pièces majeures qui ne s'usent pas ne sont généralement pas conservées dans les réserves de service. Nous aimerions donc demander au Canada de modifier l'exigence comme suit : Fournir toutes les pièces de rechange d'entretien, non stockées, dans les 30 jours suivant la commande.	L'exigence obligatoire a été modifiée Se reporter au point 6 de la présente modification.
415	Le Canada peut-il fournir la version 2 de l'EDT ?	Oui, SOW REV 2 sera publié peu de temps après la date limite de soumission des questions (14 h HE le 14 juin 2022) pour la période de questions et réponses.
416	En réponse à la Q410, le Canada a répondu qu'"un indice pour les services professionnels ne sera pas ajouté aux ajustements des prix économiques et des taux de change". Cependant, le Canada a déjà fourni un tel ajustement basé sur l'indice dans d'autres contrats pour des travaux similaires (le contrat 'ESS' pour les services de soutien d'ingénierie, par exemple). Le Canada pourrait-il donc reconsidérer cette demande ?	Le Canada maintient sa position initiale.

417	Q81, tailles des moteurs. Le Canada a fourni une réponse selon laquelle "pour les besoins de l'appel d'offres, les moteurs "doivent être" (ce qui est interprété comme "doivent être") d'une certaine gamme de puissance et fournir une certaine puissance. Bien que le raisonnement pour cela soit bien compris et facilitera les évaluations, cela ne signifie pas nécessairement que ces tailles de moteur, qui seront fournies à des fins de soumission, sont la meilleure option basée sur les profils opérationnels réels et peuvent ne pas fournir les meilleures valeurs de cycle de vie. Le Canada va-t-il envisager et/ou a-t-il la capacité d'évaluer, à ce stade, d'autres configurations de moteurs ou préfère-t-il maintenir la réponse à la Q81 ?	Le Canada préfère maintenir sa réponse à la Q81,

418	Le point 2.1.1.7 de l'EG 12 de la Partie A de l'EDT stipule que dans tous les scénarios- fonctionnement normal: a) La puissance fournie aux hélices ne doit pas dépasser la puissance nominale des hélices. (définie comme 8088 kW, réf : A111582 HPV, et partie B, section 12, 3.4.2.5), et les moteurs principaux ne doivent pas être surchargés. De plus, la partie B, section 12, 3.4.2.9, stipule que les moteurs principaux doivent être capables de produire une surcharge de 10 % pendant deux heures, au cours de chaque période de 12 heures. De même, selon la réponse à la question Q81 (Modification 013), aux fins de l'appel d'offres, les MP doivent être dimensionnés pour fournir la puissance nominale des hélices, plus une allocation de 1200 kW par côté (bâbord et tribord). Finalement, le point 3.4.2.10 de l'Article 12 de la partie B de l'EDT interdit de déclasser les moteurs de plus de 10 % sous l'indice de contrôle maximal. Sur la base des exigences ci-dessus, le dimensionnement proposé des MP sera tel que les moteurs ne pourront pas fonctionner simultanément à 100 % de l'indice de contrôle maximal en tout temps (parce que la Q81 exige des moteurs beaucoup plus gros que ce qui est requis pour la puissance nominale de l'hélice). Par conséquent, le Canada pourrait-il envisager de réévaluer ou de supprimer l'exigence 3.4.2.9, c'est-à-dire suggérer que la surcharge standard de 110 % soit appliquée conformément aux exigences de la société de classification (partie B, section 12), car elle semble contredire d'autres exigences (ne pas dépasser la puissance/couple de l'hélice) et peut entraîner des configurations de moteur proposées qui ne sont pas optimales pour les profils opérationnels du vaisseau (c'est-à-dire qu'elles sont plus grandes) et peut empêcher que des solutions plus rentables et économiquement viables soient proposées (c'est-à-dire un effet négatif sur les coûts du cycle de vie).	Non. Les soumissionnaires sont priés de se référer à la réponse à la Q81.
MODIFICATION 037 - ref 419 à 422		

419	17.1 REMPLACEMENT D'UNE GRUE DE PONT DE QUARANTE (40) TONNES 3.3.1.4. La grue proposée doit être en mesure de répondre aux exigences et aux paramètres suivants: d) La grue doit fonctionner au moyen d'un câble tout en étant alimentée par l'alimentation à quai. Pour le fonctionnement de la grue à terre et en mer, une combinaison de mouvements est-elle nécessaire (levage, relevage, pivotement, etc.) ? Ou la grue peut-elle effectuer un seul mouvement à la fois ?	Lorsqu'elle fonctionne sur l'alimentation électrique du navire, toutes les fonctions de la grue doivent être disponibles simultanément. L'exigence relative au fonctionnement sur le courant de quai est supprimée. Se reporter au point 2 de la présente modification pour les modifications connexes de l'EDT.
420	17.1 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. d) Capacité de soulever un poids d'au moins dix-sept (17,0) tonnes avec une prolongation de vingt (20) mètres. e) Capacité de soulever un dispositif de levage d'une capacité de quarante (40,0) tonnes avec une prolongation de 8,5 mètres. f) Capacité de positionner les charges du pont au-dessus de la majeure partie de la zone de travail du pont. g) Chargement et déchargement de fournitures, conteneurs, marchandises palettisées et équipements du navire vers la terre ferme. Il ne fait pas mention d'une exigence de mise en place de bouées pour cette grue, une mise en place de bouées sera-t-elle nécessaire ? La grue devra-t-elle lever les exigences de levage d) et e) ci-dessus dans l'état de la mer 4 ? Ou des charges réduites sont-elles acceptables pour l'état de mer de niveau 4 ?	La grue doit être capable d'assurer toutes les fonctions définies à l'état de mer de niveau 4.

421	17.1 REMPLACEMENT D'UNE GRUE DE PONT DE QUARANTE (40) TONNES 2.3.1.1. Caractéristiques de la grue existante: · Grue télescopique NOV-BLM d'une capacité de 40 tonnes o Modèle 40T/8.5M o Poids 24,7 tonnes o Capacité, entièrement déployée (20,0 m) 17 tonnes o Capacité entièrement rétractée (8,5 m) 40 tonnes o Moment de renversement maximal 340 tonnes-mètres Le moment de renversement maximal de 340 tonnes-mètres provient d'une portée de 40 tonnes à 8,5 mètres. Pouvez-vous confirmer que le moment de renversement maximum avec l'ajout du poids de la flèche est acceptable et serait supérieur à 340 tonnes-mètres?	Il est entendu que le moment de renversement maximal avec le poids supplémentaire de la flèche sera supérieur à 340 tonnes-mètres. La structure de support de la grue doit être évaluée et modifiée, si nécessaire, pour tenir compte de l'augmentation du moment de renversement.
422	En référence à la Q&R 411 de l'add. 36 reçu hier, est-ce possible d'avoir les coordonnés de ce fournisseur de grue?	Non, les soumissionnaires doivent contacter les fournisseurs directement.
MODIFICATION 038 - ref 423 à 430		
423	Concernant les Q&R 322, 410 et 416. Le mécanisme ajouté aux documents d'appel d'offres paragraphe 6.21, via l'amendement 28 est en fait le mécanisme des CCUA C3010T Fluctuation du taux de change – Atténuation des risques. Ce mécanisme est utilisé afin d'atténuer les risques liés aux fluctuations des taux de change pour les soumissionnaires. La clause C3010T permet aux soumissionnaires de se protéger du taux de change peu importe leur nature des services (Ex : FSR, ILS, SSSI, fournisseurs de services imposés dans le devis technique, ingénierie, services de consultants, etc) sans limitations. Nous vous prions de bien vouloir revoir votre position à ce sujet et de débarrer le formulaire Annex H – Appendix 1 – Claim for Exchange Rate Adjustements – PWGSC-TPSGC 450 ou de donner la liberté aux soumissionnaires d'ajouter à leur soumission des items supplémentaires qu'ils désirent protéger à l'aide du formulaire en ligne https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/app-acq/forms/450-fra.html .	Le Canada mettra à jour (dans la prochaine modification) le formulaire de Demande de rajustement du taux de change afin que les soumissionnaires puissent inclure des éléments supplémentaires. La feuille a été réinsérée dans la version REV 3 de la Fiche de tarification; Se référer au point 2 de cette modification.

424	Nous aimerions savoir comment le gouvernement fédéral entend assurer une équité interprovinciale et régionale en terme de respect des réglementations environnementales. L'environnement étant une compétence constitutionnelle partagée, elle est prise en charge à des degrés différents par les provinces et territoires. Ce faisant, il y a une iniquité directe et un désavantage stratégique important pour les chantiers localisés dans les provinces qui ont des exigences environnementales plus actuelles. Par exemple, au niveau des travaux de sablage et peinture, il est induit que des activités dans certaines provinces doivent s'effectuer de façon cloisonnées. Ce cloisonnement possède une efficacité démontrée pour réduire la pollution de l'air, des sols et des eaux environnantes, mais implique des coûts importants. Il s'avère donc que l'absence d'une exigence claire de la part du gouvernement quant à cet élément pénalise les chantiers localisés dans des juridictions ayant des requis plus stricts et protégeant mieux l'environnement et les communautés. Nous rappelons également que la Loi sur les Pêches (L.R.C. (1985), ch. F-14) indique clairement l'interdiction de rejeter une substance nocive – ou d'en permettre le rejet – dans des eaux où vivent le poisson, ou en quelque lieu si le risque existe que cette substance nocive pénètre dans ces eaux. Le fait que les cales sèches sont adjacentes à ces dits cours d'eau et l'absence d'exigence clair et systématique pour tous les soumissionnaires, de cloisonner (ou l'équivalent) les travaux de sablage et de peinture, équivalent à permettre le rejet d'une substance nocive dans les eaux où vivent le poisson et donc à un non-respect de la Loi sur les Pêches.	Conformément à la DDP 7.24, l'entrepreneur et ses sous-traitants engagés dans les travaux sur le vaisseau du Canada doivent exécuter les travaux conformément aux lois et aux règlements municipaux, provinciaux et fédéraux applicables en matière d'environnement et aux normes de l'industrie.

425	La question suivante a été reformulée; la question, en entier, peut être consultée au point 4 de cette modification : "Veuillez préciser quels réservoirs sont considérés comme des réservoirs de stockage d'huile de lubrification en vrac, conformément à la section 7.1.1.6 du GR02."	•Les réservoirs d'huile de lubrification du moteur principal ne sont pas considérés comme des réservoirs de stockage en vrac pour l'huile neuve. Ce sont des réservoirs en service et ils sont traités dans les points 3.5.3.2, 3.13.1.2 et 4.2.3.5 de l'article 12.1 de l'EDT. •La liste de lubrification n'est pas censée identifier les réservoirs de stockage en vrac ou leurs capacités. •L'exigence du point 7.1.1.6 du document EG 02 s'applique aux réservoirs de stockage en vrac identifiés dans le tableau 2-2 de l'article 15.16 de l'énoncé des travaux.
426	En référence à la question 419 de l'amendement 037 : Lorsqu'elle fonctionne sur l'alimentation électrique du navire, toutes les fonctions de la grue doivent être disponibles simultanément. Existe-t-il une exigence de pleine charge et de pleine vitesse en cas de fonctionnement simultané ? Cela augmenterait considérablement la taille de l'UPH Ou est-il possible de réduire les exigences de charge et de vitesse pour les opérations simultanées de la grue ?	Les vitesses de fonctionnement, lorsqu'elles sont utilisées simultanément, peuvent être réduites proportionnellement à la charge de la grue et au nombre de fonctions demandées simultanément.
427	Question 1 : 17.1 - La société de classification a indiqué que la grue devrait être définie pour une utilisation d'urgence. Nous ne pouvons pas confirmer à la société de classification que le levage du personnel ne se fera jamais par-dessus le bord, le crochet et la charge se trouvant sous le pavois. La grue doit donc être capable de soulever la barge, la charge et le personnel, ce qui signifie une certification ABS complète de PL++ et des modifications au système d'alimentation de secours. Veuillez examiner l'utilisation prévue de la grue par le Canada, ainsi que les règles, et fournir des conseils sur le niveau de certification ABS pour le levage du personnel que le Canada exige pour la grue, PL, PL+ ou PL++.	La grue doit être certifiée pour le levage de personnel à une capacité de 1500 lb (voir la réponse à la question réf. 132). La certification pour le levage de personnel doit permettre le levage de personnel par-dessus le côté du navire (au-dessus de l'eau). Pour clarifier, il n'est pas prévu que la barge soit soulevée avec du personnel à bord de la barge.

428	Question 2 : 17.1 Le Canada a révisé sa réponse à la question 400 sans partager la question qui l'a motivée. Il existe de nombreux fabricants d'appareils de levage qui fournissent des conceptions conformes aux spécifications et éprouvées, en service dans le monde entier, qui offrent au chantier naval un produit sans risque et permettent une soumission concurrentielle pour les contribuables. Le Canada déclasse le niveau de capacité de performance du fabricant au moment même où les règles de la société de classification deviennent plus strictes. C'est la norme dans le monde entier et une exigence des propriétaires qu'une grue soit testée à pleine capacité en usine avant l'acceptation signée du TAU (ce qui inclut le CMU complet, le système automatique de protection contre les surcharges, le système manuel de protection contre les surcharges et la surcharge complète requise par la société de classification). Autrement, il n'y a aucune garantie que la grue, une fois livrée et installée, produira le rendement requis. Le Canada peut-il faire part de l'objectif stratégique qu'il avait à l'esprit lorsqu'il a abaissé le niveau des essais en usine à une valeur inférieure à la norme industrielle des essais de rendement, qui doivent au moins avoir lieu sur le vaisseau?	Les objectifs stratégiques ne seront pas partagés.
429	Question 4 : En tant que chantier naval, ce déclassement des exigences transfère le risque de dommages structurels pendant les essais au navire à partir du banc d'essai. Le Canada rétablira-t-il la réponse de la question 400 à " une démonstration complète de toutes les capacités " afin de réduire le risque pour le chantier maritime, le vaisseau et les contribuables tout en faisant de l'appel d'offres une soumission équitable basée sur le produit et non sur le risque.	La réponse corrigée à la question réf. 400 est maintenue.
430	Annexe P - M18 : Veuillez indiquer s'il est acceptable de fournir au SPAC un bon de commande pour des heures de travail au lieu d'un composant.	Oui. L'annexe P a été mise à jour. Se référer au point 3 de cette modification.