



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Public Works and Government Services Canada
ATB Place North Tower
10025 Jasper Ave./10025 ave. Jaspe
5th floor/5e étage
Edmonton
Alberta
T5J 1S6
Bid Fax: (780) 497-3510

**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
Public Works and Government Services Canada
ATB Place North Tower
10025 Jasper Ave./10025 ave Jasper
5th floor/5e étage
Edmonton
Alberta
T5J 1S6

Title - Sujet Norman Wells Wharf Repair	
Solicitation No. - N° de l'invitation EP922-172291/A	Amendment No. - N° modif. 004
Client Reference No. - N° de référence du client DFO EP922-172291	Date 2017-02-08
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$PWU-023-10950	
File No. - N° de dossier PWU-6-39280 (023)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2017-02-23	Time Zone Fuseau horaire Mountain Standard Time MST
F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes	
Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input checked="" type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Taylor (RPC), Ian	Buyer Id - Id de l'acheteur pww023
Telephone No. - N° de téléphone (780) 566-9487 ()	FAX No. - N° de FAX (780) 497-3510
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

La présente modification à une demande de soumissions a été émise afin de répondre aux questions reçues et pour prolonger la période d'invitation.

LA DATE LIMITE DE RÉCEPTION DES SOUMISSION EST REVISÉ À:

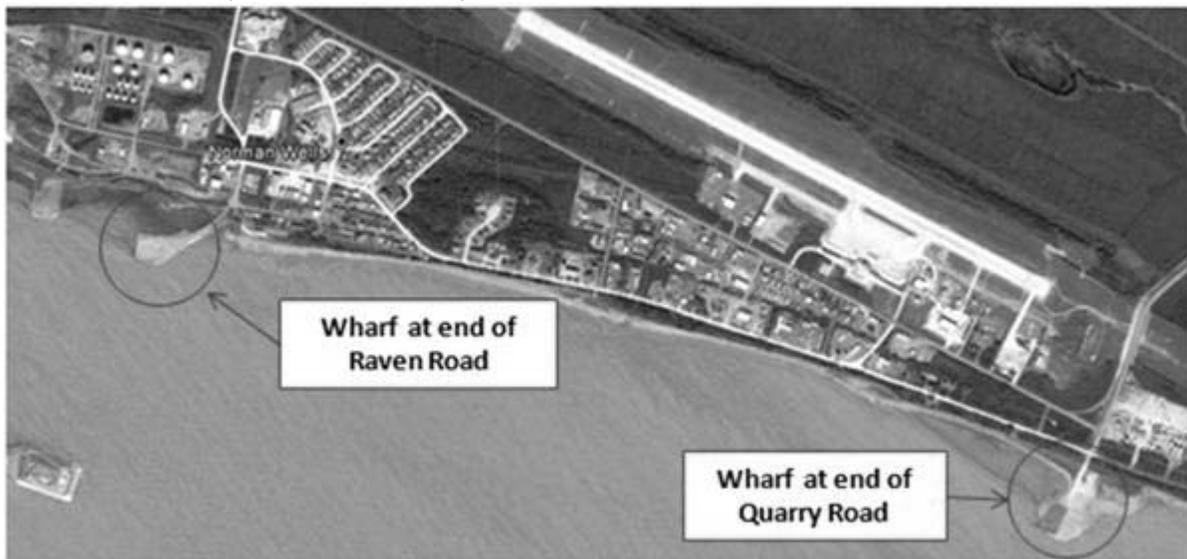
02:00 pm le 2017-02-23

Questions

Réponse

1. Après l'examen de la demande de propositions et des modifications 1 et 2, nous ne sommes toujours pas certains de l'emplacement du quai. Pourriez-vous indiquer lequel des deux quais présentés ci-dessous (et visibles sur l'image) fait l'objet de cette demande de propositions?

- Le quai au bout de Raven Road
- Le quai au bout de Quarry Road



Wharf at end of Raven Road
Wharf at end of Quarry Road

Le quai au bout de Raven Road
Le quai au bout de Quarry Road

- A. Veuillez vous reporter à la modification 002 pour obtenir des précisions. Le quai au bout de Quarry Road est celui qui est visé par ce projet.
2. Après l'examen de la demande de propositions et de la modification 1, il nous semble que les renseignements disponibles consignés au point 1.7.1 du cadre de référence concernent deux quais différents. Le tableau ci-dessous résume notre compréhension des renseignements disponibles. Pourriez-vous confirmer ou modifier le tableau ci-dessous afin d'éclaircir lesquels des renseignements disponibles sont pertinents concernant le quai faisant l'objet de cette demande de propositions?

Renseignements disponibles conformément au point 1.7.1 du cadre de référence	Quai visé
1. Énoncé des travaux de réparation du quai de Norman Wells	Le quai au bout de Quarry Road

(20160822)	
2. Rapport sur l'état de la structure du quai de la GCC à Norman Wells, y compris ce qui suit :	
1. Rapport sur l'état de la structure produit par M. Liang et G. Reichhardt, les 28 et 29 juillet 2015, y compris ce qui suit	
1. État actuel, topographie et structures de terrassement du site	Le quai au bout de Quarry Road
2. État actuel, topographie et structure de palplanches du site du quai	Le quai au bout de Quarry Road
3. Profils de palplanches existants du site du quai	Le quai au bout de Quarry Road
2. Plan et dessin descriptif, 18 mars 1991	Le quai au bout de Quarry Road
3. Registres d'arpentage des terres du Canada n° 5870, février 1974, n° de lot 147 BC n° 893, T. N.-O. n° 125	Le quai au bout de Quarry Road
4. Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, quai DFO de Norman Wells (T. N.-O.), rapport d'inspection et stratégies de remise en état, préparés par AECOM, 6 février 2009.	Le quai au bout de Quarry Road

3. Le calendrier de projet fourni au point 1.5 du cadre de référence indique que la construction aura lieu pendant l'été 2017. Toutefois, de nombreuses activités comprises dans le service de conception préliminaire (point 2.3.2 du cadre de référence) seraient effectuées de manière plus efficace pendant l'été plutôt qu'au début de 2017 en raison des conditions hivernales. Par exemple, il pourrait être impossible de vérifier l'état sous-marin du quai et des secteurs de sédimentation à proximité si le cours d'eau est gelé. Dans le même ordre d'idée, il est impossible de réaliser une évaluation exhaustive de l'état du mur de palplanches si le cours d'eau est gelé et qu'il y a une accumulation de neige (l'inspection intrusive pour évaluer l'état des tirants et des points d'attache exigerait l'excavation; les raidisseurs semblent être installés à environ 2 m sous la surface, etc.). Veuillez confirmer le calendrier de projet.
- A. Nous croyons que ce type d'inspection peut être effectué de manière plus efficace lorsque l'eau est gelée en perçant des trous dans la glace pour déterminer l'étendue du remplissage. Le rapport sur l'état de la structure devrait contenir suffisamment de renseignements sur l'état des palplanches métalliques. Ce rapport suggère d'enlever et de remplacer les palplanches métalliques du premier palier de 2 m, donc il est prévu que les tirants et les raidisseurs actuels seront remplacés. L'état des ancrages de point d'attache sera déterminé après l'excavation. Nous croyons que ces ancrages sont des portions des palplanches métalliques et ils devraient être en bon état. Il pourrait être possible d'excaver les ancrages de point d'attache si leur emplacement est connu, mais nous ne croyons pas que nos dessins l'indiquent.
4. Les exigences de projet énoncées au point 1.2.4 du cadre de référence comprennent un certain nombre de méthodes de conception. Certaines d'entre elles pourraient dépasser les charges de conception originale du mur (selon le dessin fourni « Plan et dessin descriptif », 18 mars 1991). Les murs existants ont aussi subi certaines pertes par section depuis l'installation. Nous croyons qu'une évaluation de la capacité de charge des murs sera nécessaire. Toutefois, nous croyons avoir compris que l'objectif de ce projet est de réparer le quai et non de le moderniser ou de le remplacer afin de permettre une augmentation des charges. Veuillez confirmer.
- A. Nous ne voulons pas moderniser le quai pour des charges accrues. Les limites de charges seront fondées sur les limites recommandées pour la structure après l'achèvement des réparations

5. Le point 1.2 du cadre de référence indique que la sédimentation du cours d'eau doit être vérifiée pour s'assurer que la profondeur de l'eau est suffisante pour les navires. Ce que nous comprenons de cette exigence est qu'il faudra possiblement délimiter un secteur de drague à proximité du quai afin de s'assurer que la profondeur de l'eau est suffisante pour les navires. Nous comprenons qu'une étude et une modélisation du transport et du dépôt des sédiments dans le cours d'eau ne sont pas nécessaires. Veuillez confirmer la portée concernant la sédimentation.
 - A. Oui, il faut délimiter un secteur de drague à proximité du quai pour s'assurer que la profondeur est suffisante pour les navires. Nous voulons retirer l'accumulation de sédiments pour permettre l'accostage sécuritaire des navires. Le secteur autour de la structure est sujet au remplissage et le dragage de routine est normal. Ce secteur a été dragué pour la dernière fois en 2014. Aucune étude ni modélisation n'est nécessaire.

6. Nous comprenons que l'expert-conseil choisi devra déterminer les répercussions possibles sur l'environnement et les mesures d'atténuation au moment de formuler des propositions d'infrastructure (selon le point 2.3.2 du cadre de référence), mais qu'il ne sera pas responsable de l'évaluation, de la consultation, ni des permis liés à l'environnement. Veuillez confirmer la portée concernant l'environnement.
 - A. Oui, c'est bien cela. De plus, une évaluation environnementale a été effectuée et une demande pour obtenir un permis d'utilisation des eaux sera présentée par un représentant ministériel avant la construction. L'entrepreneur en construction sera responsable d'obtenir les permis de la ville auprès de Norman Wells pour le transport des matériaux sur les routes municipales, ainsi que l'élimination des matériaux démolis et des matériaux dragués.

7. Selon le point 1.4.1 du cadre de référence, l'expert-conseil principal doit fournir une équipe composée des personnes suivantes : un ingénieur en structures, un ingénieur naval, un spécialiste environnemental, un ingénieur en géotechnique, un spécialiste de gestion du calendrier, un spécialiste de la gestion des risques, un spécialiste de la gestion des déchets et un métreur-vérificateur possédant de l'expérience dans les travaux maritimes. Toutefois, selon le point 3.1.2 de la procédure SER, l'équipe de l'expert-conseil doit comprendre : un ingénieur civil professionnel avec de l'expérience en construction de quais, un ingénieur de structures, un ingénieur en mécanique, un ingénieur en électricité, un spécialiste de la mise en service, un spécialiste de l'estimation des coûts et un architecte.
 - A) Veuillez confirmer l'équipe de projet exigée.
 - B) Pour l'équipe de projet exigée, veuillez aussi confirmer quels rôles devrait être énoncés dans la section « soumissionnaire » (réalisations à inclure au point 3.2.1 de la SER) et quels rôles devraient être énoncés comme « sous-experts-conseils et spécialistes » (réalisations à inclure au point 3.2.2 de la SER)?
 - A. L'équipe exigée pour le projet est énoncée dans le cadre de référence. L'équipe de projet évaluée et ses rôles sont énoncés dans la procédure SER.

8. La dernière puce de la section EPEP 2.1 est libellée comme suit : « L'ordre de la proposition devrait suivre l'ordre établi dans la demande de proposition, section EPEP. » Veuillez confirmer qu'il devrait plutôt être indiqué « [...] section EPEP 3.2 ».
 - A. La proposition devrait suivre l'ordre établi dans l'ensemble des EPEP, et non seulement dans une section.

9. Y a-t-il du texte manquant au point 2 de la section 2.3.3?
 - A. La section 2.3.3.2 doit se lire comme suit : « Rapport technique préliminaire qui décrit l'ampleur et les activités précisées ci-dessus, au point 2.3.2 ». Consultez aussi la section 2.6, Rapports techniques, des Normes et procédures générales.

-
10. Des renseignements géotechniques sur le site (ou les sites à proximité) sont-ils disponibles?
- A. Nous ne sommes au courant d'aucun rapport géotechnique existant. Comme des palplanches métalliques sont déjà installées, nous estimons qu'il est juste de présumer que le sol est propice au battage des palplanches. Le forage géotechnique et l'échantillonnage des matériaux aux fins de dragage au quai de Norman Wells ont été réalisés en 2011 pour le compte du ministère des Transports du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Ce rapport n'est pas inclus.
11. Existe-t-il un document qui indique la longueur totale des palplanches métalliques installées?
- A. Pas à notre connaissance.
12. Un levé bathymétrique a-t-il déjà été réalisé sur le site? Le cas échéant, où se trouvent ces données et sont-elles accessibles?
- A. Pas à notre connaissance. Ces données ne sont pas nécessaires, car le dragage est courant à cet emplacement. Nous devons nous assurer que la profondeur d'eau est suffisante pour accoster les navires à ce site.
13. La portée des travaux de reconstruction et de réparation des palplanches et des zones sèches du quai correspond-elle aux longueurs indiquées dans le document Plan et dessin descriptif – Quai de Norman Wells, Territoires-du-Nord-Ouest, soit 62,5 m (face ouest) et 61,0 m (face sud), ou aux longueurs des derniers dessins d'arpentage, soit environ 39,0 m (face ouest) et 63,0 m (face sud)?
- A. Le quai doit être réparé selon les dimensions d'origine, soit 62,5 (face ouest), 61,0 (face sud) et 13,1 (face est).
14. Comme il est indiqué dans le document Plan et dessin descriptif – Quai de Norman Wells, Territoires-du-Nord-Ouest, le quai a été conçu pour supporter une charge sur un appui maximale de 10 000 kg, conformément à la norme MS25077D. Cette charge est inférieure à la charge de l'équipement lourd indiquée dans les exigences du projet. Est-ce qu'on s'attend à ce que la capacité nominale du quai augmente de manière que le quai supporte une charge supérieure?
- A. Les charges doivent respecter la construction originale; des restrictions de charge seront imposées au besoin. Consultez également la réponse à la question 4 ci-dessus.
15. Selon l'Annexe A – Formulaire d'identification des membres de l'équipe, les ingénieurs en mécanique et les ingénieurs électriciens figurent parmi les membres clés de l'équipe. Pouvez-vous préciser l'expertise et les services d'ingénierie exigés des ingénieurs en mécanique et des ingénieurs électriciens dans le cadre de ce projet?
- A. À notre connaissance, aucune expertise ou aucun service particulier ne sont requis. Consultez également la réponse à la question 7.
16. Est-ce que les navires sont actuellement entretenus sur le quai de Norman Wells ou est-ce que le quai doit être modifié pour recevoir les navires indiqués, tel qu'il est précisé dans la section 1.2.4. des EXIGENCES DU PROPRIÉTAIRE POUR LE PROJET?
- A. Le quai doit être conçu de manière à recevoir les navires de la GCC en tant que principaux utilisateurs. Tous les autres navires seront reçus uniquement si la capacité du quai le permet. Tous ces véhicules sont actuellement desservis et aucun rajustement n'est nécessaire au quai.
17. Dans l'Annexe C – Formulaire de proposition de prix, les honoraires fixes sont répartis d'une manière différente que dans le cadre de référence des services requis. Bien qu'en général les deux listes soient similaires, il existe de légères différences telles que les services d'estimation des coûts sur le formulaire de proposition de prix par rapport aux services offerts après les travaux de construction dans le cadre de référence. Est-ce que le formulaire de proposition de prix devrait être remis avec les honoraires répartis de la façon dont ils le sont actuellement, ou devrait-il être modifié pour correspondre aux catégories de services principales indiquées dans le cadre de référence?

-
- A. Veuillez soumettre le formulaire de proposition de prix conformément à l'Annexe C.
18. Dans le cadre de référence des services de documents de construction, veuillez confirmer que TPSGC souhaite faire le point sur l'avant-projet lorsqu'il est achevé dans une proportion de 50 %, de 90 % et de 100 %. Le cadre de référence indique dans plusieurs clauses d'autres stades d'achèvement tels que 66 % et 99 %, ce qui est quelque peu dépourvu de cohérence. Mandat?
- A. Veuillez soumettre l'avant-projet conformément à la clause 2.3.3 du cadre de référence et les documents de construction lorsqu'ils sont achevés dans une proportion de 50 %, de 99 % et 100 %.
19. À propos des clauses 1.2.5.4 et 1.3.2 du cadre de référence sur le développement durable et environnement, la demande de propositions (DP) fait référence à un conseiller en environnement indépendant employé par le MPO et au fait que le consultant doit avoir un spécialiste de l'environnement. Quel niveau de coordination est requis entre le consultant et le MPO? Pouvez-vous également nous faire savoir si l'expert-conseil est responsable d'obtenir les permis et les autorisations?
- A. Le MPO fournit toutes les autorisations en matière d'environnement. Veuillez ne pas tenir compte de l'exigence concernant un spécialiste de l'environnement. Veuillez aussi vous rapporter à la réponse à la question n° 7.
20. À propos de la section 1.5 du cadre de référence sur le calendrier, étant donné que l'attribution du contrat s'effectuera avec entre un mois et demi ou deux mois de retard par rapport à ce qui était prévu dans la DP, est-ce que TPSGC souhaite toujours que l'avant-projet et la construction s'achèvent cette année?
- A. La construction doit débuter l'été prochain et être réalisée en grande partie d'ici le 31 octobre 2017. Veuillez également vous rapporter à la réponse à la question n° 3.
21. À propos de la section 1.6 du cadre de référence sur les coûts, sur quoi l'estimation de 1,17 million de dollars est-elle fondée?
- A. En fonction du budget alloué au projet. Je n'ai aucun renseignement sur la façon dont cela a été décidé. Je suppose que l'estimation est fondée sur le rapport sur l'état de la structure et sur les projets précédents de même nature. Je vous accorde qu'une réponse plus précise serait souhaitable.
22. À propos de la section 1.7 du cadre de référence sur les documents existants, est-ce que TPSGC peut fournir des renseignements ou des données relatifs à la topographie et la bathymétrie du site, l'hydraulique de la rivière (niveau d'eau et flux), la climatologie glaciaire (épaisseur et résistance de la glace, tailles des radeaux glaciels, photos)?
- A. Tous les renseignements que nous possédons ont été fournis. Je recommande que le soumissionnaire communique avec la Ville de Norman Wells pour examiner les conditions locales.

Toutes les autres modalités de la demande de soumissions demeurent inchangées.