

**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 0A1 / Noyau 0A1  
Gatineau  
Québec  
K1A 0S5  
Bid Fax: (819) 997-9776

**REQUEST FOR PRICE AND  
AVAILABILITY  
DEMANDE DE PRIX ET DE  
DISPONIBILITÉ**

This is not a bid solicitation but an inquiry for the purpose of obtaining price and availability information for the goods, services, and construction specified herein. The information requested herein is for budgeting and planning purposes only. Contracts will not be entered into on the basis of suppliers' responses.

Il ne s'agit pas d'une invitation à soumissionner mais d'une demande de renseignements sur les prix et la disponibilité des biens, services et construction spécifiés aux présentes. Les renseignements demandés aux présentes sont nécessaires uniquement à l'établissement du budget et à la planification. Les marchés ne seront pas attribués suite aux réponses des fournisseurs/entrepreneurs.

**Comments - Commentaires**

<b>Title - Sujet</b> NAVAL LARGE TUG CONSTRUCTION PROJ.	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W8472-13NLTE/A	<b>Date</b> 2012-12-03
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> W8472-13NLTE	<b>GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG</b> PW-\$\$MC-023-23383
<b>File No. - N° de dossier</b> 023mc.W8472-13NLTE	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2013-01-18</b>	
<b>Time Zone Fuseau horaire</b> Eastern Standard Time EST	
<b>F.O.B. - F.A.B.</b>	
<b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Bilodeau, Allen	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 023mc
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (819) 956-5950 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:</b>	
Specified Herein Précisé dans les présentes	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

**Vendor/Firm Name and Address  
Raison sociale et adresse du  
fournisseur/de l'entrepreneur**

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b> See Herein	<b>Delivery Offered - Livraison proposée</b>
<b>Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur</b>	
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> <b>Facsimile No. - N° de télécopieur</b>	
<b>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)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

**Issuing Office - Bureau de distribution**  
Ship Construction, Refit and Related  
Services/Construction navale, Radoubs et services  
connexes  
11 Laurier St. / 11, rue Laurier  
6C2, Place du Portage  
Gatineau  
Québec  
K1A 0S5

Solicitation No. - N° de l'invitation

W8472-13NLTE/A

Amd. No. - N° de la modif.

File No. - N° du dossier

023mcW8472-13NLTE

Buyer ID - Id de l'acheteur

023mc

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

W8472-13NLTE

---

**VEUILLEZ VOUS RÉFÉRER AUX ANNEXES SUIVANTES :**

- **SECTION 10 EXTRAITE DE L'ENTENTE CADRE DE LA SNACN**
- **ÉNONCÉ DES BESOINS OPÉRATIONNELS REMORQUEURS DU MDN**

**STRATÉGIE NATIONALE D'APPROVISIONNEMENT EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION NAVALE**  
**SECTION 10 EXTRAITE DE L'ENTENTE CADRE**

**Section 10 – Concurrence**

- 10.1 L'entreprise convient que ni elle-même ni ses filiales ou ses groupes ni la personne qui les contrôle, en tout ou en partie (les termes « filiale », « groupe », « personne » et « contrôle » s'entendent au sens qui en est donné dans la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* L.R., 1985, ch. C-44, modifiée) :
- a) ne présentera de soumission au Canada, à ses ministères ou à ses organismes, ne sera admissible à présenter une telle soumission, ne pourra obtenir un contrat ni être admissible à obtenir un contrat en vue de la construction de tout navire ayant un déplacement lège de moins de 1000 tonnes;
  - b) ne fusionnera avec un autre chantier naval ou un autre constructeur de navires canadien ni ne constituera un partenariat avec un autre chantier naval canadien ou un autre constructeur de navires canadien (collectivement désignés sous le terme « chantier naval »), ni n'acquerra la totalité ou la presque totalité de l'actif d'un autre chantier naval canadien ou tout actif constitué de contrats de construction navale conclus avec Sa Majesté du chef du Canada, ni ne conclura d'accord par lequel un autre chantier naval canadien se porterait acquéreur de la totalité ou de la presque totalité de l'actif de l'entreprise ou de tout contrat de construction navale conclu avec Sa Majesté du chef du Canada, ni n'effectuera de transaction commerciale, de modification ou de réorganisation de l'entreprise à laquelle participerait un autre chantier naval canadien, y compris l'acquisition d'actions d'un autre chantier naval canadien ou l'acquisition d'actions de l'entreprise par un autre chantier naval canadien, ou toute autre transaction donnant lieu à l'achat des éléments d'actif de tout autre chantier naval ou de ceux de l'entreprise par un autre chantier naval canadien sans le consentement écrit préalable du Canada, consentement que le Canada peut refuser à son absolue discrétion afin de mettre en œuvre l'objet de la section 10 de la manière qu'il juge appropriée. À la section 10.1, le mot « entreprise » désigne l'entreprise, ses filiales, ses groupes ou la personne qui contrôle l'une ou l'autre de ces entités.
- 10.2 Les dispositions de la section 10.1 seront intégrées à tout contrat subséquent, et tout manquement aux dispositions des alinéas a) ou b) constituera une rupture de ce contrat subséquent, ce qui donnera au Canada le droit, sans restreindre ses autres recours, de résilier le contrat subséquent. Dans chaque contrat subséquent, l'entreprise garantira qu'elle s'est conformée aux alinéas 10.1 a) et b) entre la date de la soumission et la date de la signature du contrat subséquent; le respect de cette garantie est une condition prévue dans tout contrat subséquent qui pourra faire l'objet de vérifications par le Canada pendant toute la durée du contrat subséquent. Il sera également précisé, dans le contrat subséquent, que si l'entreprise ne respecte pas sa garantie ou qu'il est déterminé que l'entreprise a fourni une fausse garantie, sciemment ou non, le Canada aura le droit, en application des dispositions portant sur l'inexécution du contrat subséquent, de résilier le contrat pour inexécution.

## RÉSUMÉ DE L'ÉNONCÉ DU BESOIN OPÉRATIONNEL

Prix et disponibilité, version 26 novembre 2012



<b>N° PSD</b>	<b>C.001339</b>
<b>TITRE</b>	<b>PROJET D'AMÉLIORATION DE LA FLOTTE DES GRANDS REMORQUEURS DE LA MARINE</b>

**RESPONSABLE : Commandant de la Marine royale canadienne**

## Énoncé des besoins

### Concept d'exploitation

La Marine royale canadienne fera l'acquisition de six grands remorqueurs. Trois grands remorqueurs sont nécessaires sur chaque côte (six au total). Ces grands remorqueurs devront être d'une conception commerciale existante n'exigeant qu'une personnalisation minimale afin de satisfaire aux exigences. Ils doivent servir à accomplir des tâches diversifiées dont l'assistance à l'amarrage dans un port, le remorquage en eaux côtières, la lutte contre les incendies dans un port et d'autres tâches à l'appui de la flotte de la Marine en tout temps. Les tâches sont normalement planifiées pendant les heures normales de travail. Toutefois en raison des besoins opérationnels, les tâches peuvent être continuées ou demandées après les dites heures normales de travail.

Les remorqueurs doivent être exploités à une distance maximale de 750 milles marins de leur port d'attache respectif et servir aux opérations portuaires ou à l'extérieur d'un port. La durée des opérations en dehors d'un port totaliseront au plus dix (10) jours en tenant compte du temps de transit et des temps d'arrêt. Des déploiements plus longs sont possibles, mais ils nécessiteront des arrêts dans des ports aux fins d'avitaillement en carburant et en provisions.

Ces **remorqueurs** doivent être exploités tout au long de l'année dans les conditions de vents, vagues et marées que l'on retrouve dans les ports et des eaux côtières canadiennes et américaines. Ils doivent pouvoir être exploités au cours d'une journée de 24 heures, par visibilité réduite et illimitée, comme il est défini dans la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG).

**Tâches principales de la mission.** Tous les remorqueurs doivent permettre d'exécuter les tâches de capitaine de port de Sa Majesté ci-après.

- Effectuer des déplacements de navires de la Marine royale canadienne, avec ou sans autopropulsion, de toutes les classes existantes (classes PROTECTEUR\*, HALIFAX, IROQUOIS, KINGSTON et VICTORIA), de navires auxiliaires, de barges industrielles ou autres dans des conditions de vents soutenus de 25 nœuds dans toute direction et dans un courant pouvant atteindre 2 nœuds dans toute direction. \*(Remarque : Il faut la combinaison de 2 remorqueurs pour déplacer sans autopropulsion les navires de la classe PROTECTEUR).
- Aider à l'amarrage de navires et de sous-marins de guerre en visite de classes étrangères de taille semblable.
- Ouvrir, fermer et verrouiller les barrières menant à l'estacade flottante de protection des forces (EFPP) d'un port et déplacer certaines sections de cette dernière afin de permettre l'arrivée et le départ de navires.
- Transférer des quantités limitées (au moins 20 tonnes par visite) d'eau potable.
- Prévoir une distance suffisante pour effectuer un remorquage côtier hors du port d'un navire de 1 000 tonnes à 5 nœuds sur 750 milles marins dans des conditions de mer Beaufort 7.
- Veiller à ce que les remorqueurs soient munis d'une embarcation rapide de sauvetage (ERS), comme il est défini dans la réglementation établie par Transports Canada et l'OMI. Cette ERS doit être utilisée en tant que canot de sauvetage ou canot de service. Sa longueur

souhaitable est d'environ 5 mètres.

- Fournir un bossoir d'ERS conforme à la réglementation pertinente de Transports Canada et de l'OMI.
- Fournir une grue marine articulée capable de soulever des bouées d'amarrage pesant jusqu'à 2 200 lb, dans un port et à des endroits éloignés par temps calme. Elle doit également permettre de lancer et de récupérer l'ERS avec deux membres d'équipage au-dessus des plats-bords et éloignés du plat bord d'au moins un mètre des deux côtés du navire; la portée maximale de la grue doit être d'au moins cinq mètres du côté du navire.
- Chaque remorqueur doit posséder une capacité de lutte contre les incendies de classe 1 (classe FIFI 1 d'une société de classification) comprenant la capacité d'assurer une intervention immédiate 24 heures sur 24.

### **Caractéristiques générales**

- Une configuration moderne comprenant des caractéristiques ergonomiques qui permettant à une seule personne d'effectuer toute évolution projetée dans toute direction à partir du poste de commandes;
- En raison de la minceur de la coque des navires de guerre en comparaison aux navires commerciaux, les remorqueurs doivent être équipés d'un système de défense adéquat.
- Sur le plan conceptuel, la coque des remorqueurs doit être en acier avec une durée de vie d'au moins 25 ans.
- Le tirant d'eau à pleine charge ne doit pas dépasser 6 m.
- Les remorqueurs doivent être construits conformément aux normes de Transports Canada ou d'une société de classification reconnue par Transports Canada. Ils doivent également permettre à un pilote de port d'aller du remorqueur à un navire et vice-versa à une vitesse de cinq nœuds ou moins alors que le remorqueur est positionné contre le côté du navire.

### **Armement en équipage / habitabilité**

En théorie, l'équipage du remorqueur doit être composé de 3 à 10 membres, selon l'emploi. Un équipage composé de 3 membres est nécessaire aux opérations dans un port et un équipage composé de 9 membres est nécessaire aux opérations en dehors des ports lorsque l'équipage est tenu d'effectuer des quarts. Le nombre maximal de membres d'équipage est de 10 membres. L'équipage doit détenir des certificats de Transports Canada. La conception des remorqueurs doit prévoir le logement pour des hommes et des femmes participant à des opérations dans un port et à proximité du littoral (p. ex. des remorquages et la maintenance des bouées d'amarrage) d'une durée de 10 jours. Les remorqueurs doivent comprendre des cabines, des toilettes, des douches pouvant servir aux hommes et aux femmes, une cuisine et un salon de l'équipage.

### **Manœuvrabilité**

Les remorqueurs doivent pouvoir atteindre une vitesse maximale d'au moins 12 nœuds à une puissance des machines de 90 %, lorsqu'ils transportent un plein chargement et qu'ils se trouvent en eaux calmes, et une vitesse de manœuvre minimale de 1 nœud.

Ils doivent également posséder les caractéristiques et éléments ci-après :

- a) une poussée continue, sans interruption et constante lorsqu'on change le vecteur de poussée sur un arc complet de 360 degrés, par exemple par un système de propulsion azimutal ou cycloïdal;
- b) la capacité de changer de cap tout en maintenant la position, sans dériver ou décrire un arc dans l'eau (peu importe la force du courant et du vent);
- c) la capacité de se déplacer de côté (déplacement latéral) le long d'une ligne de relèvement, dans toute direction et en permettant à l'opérateur de contrôler simultanément et immédiatement le cap, l'erre en avant et l'erre en arrière;
- d) une intervention immédiate aux commandes de changement de la direction et de la force de la poussée;
- e) un système de commande simple, intuitif et facile à utiliser qui fournit à l'opérateur un degré de contrôle élevé de la direction et de la force de la poussée.

### **Systeme de propulsion**

Le système de propulsion doit être fondé sur une configuration à deux propulseurs diesel marins qui peuvent fournir une poussée vectorielle de 360 degrés à une puissance de traction minimale de 40 tonnes anglaises. Les moteurs de propulsion doivent être alimentés par du carburant diesel disponible sur le marché.

### **Équipement de pont**

Les remorqueurs doivent être munis de deux treuils lourds à réglage automatique de tension : un à l'avant et un à l'arrière, tous deux équipés d'un tambour double pour des cordages synthétiques, ainsi que de bittes de remorquage encapsulées, de bollards, de guindeaux et d'autres équipements de pont nécessaires. Les treuils de pont doivent être situés à un endroit permettant de maximiser l'efficacité de remorquage, de maintenir un pont de travail dégagé et d'intégrer des caractéristiques dans le nombre minimal de treuils. Ils peuvent être équipés de plus d'un tambour, être de type en cascade ou n'avoir qu'un seul usage. Les machines de pont doivent être alimentées par un seul type d'alimentation et avoir été éprouvées aux fins de remorquage.

Liste des équipements

Liste des équipements sur le pont avant :

- a) un treuil pour haussière à réglage de la tension autonome pouvant contenir 250 pi de cordage synthétique résistant à la puissance de tension maximale du remorqueur;
- b) une bitte de remorquage destinée au treuil pour haussière qui peut être utilisée avec le cordage synthétique;
- c) un minimum de huit guides-câbles convenant à du cordage synthétique : quatre à bâbord et quatre à tribord;
- d) un treuil d'ancre, une ancre et au moins sept manilles (630 pi) de câble.
- e) Le treuil pour haussière, la bitte de remorquage et les guides-câbles doivent être situés à un endroit permettant de déployer l'haussière vers l'avant, à la ligne centrale et de chaque côté du navire.

Liste des équipements sur le pont arrière :

- a) un treuil pour haussière à réglage de la tension autonome pouvant contenir 600 pi de cordage synthétique résistant à la puissance de tension maximale du remorqueur en mode indirect;
- b) un deuxième tambour de ce treuil pouvant contenir 250 pi de cordage synthétique résistant à la puissance de tension maximale du remorqueur;
- c) une bitte de remorquage installée pour chaque haussière qui peut être utilisée avec les deux treuils et avec le cordage synthétique;
- d) un treuil de remorquage capable de contenir 2 000 pi de câble d'acier pouvant être utilisé dans une configuration de remorquage arrière standard à la puissance de tension nominale du remorqueur;
- e) des dispositifs guide-câble, des goupilles de remorquage, un galet arrière et des brides de câble sur le treuil de remorquage.

Les treuils doivent pouvoir être commandés à distance et localement. La commande principale doit être à partir du poste de commande. La commande locale doit être située à un endroit sûr près du treuil. Les commandes de treuil doivent être situées à un endroit n'obstruant pas le champ visuel dans la direction principale du remorquage lorsqu'on les utilise. Tous les treuils doivent être munis d'un mécanisme à dégagement rapide pouvant être utilisé localement et à partir du pont.

Les bollards doivent être du type à pleine hauteur afin de permettre à l'équipage de manipuler le cordage tout en restant debout.

Il faut effectuer la fourniture initiale d'haussières d'amarrage, d'estropes, de manilles, de défenses, de paillets de portage et d'autres équipements auxiliaires de pont configurés pour les remorqueurs et nécessaires aux opérations, en plus de fournir des pièces de rechange pendant deux ans.

### **Salle/compartiment des machines**

Les remorqueurs doivent pouvoir être exploités sans personnel de quart dans la salle des machines. Ils doivent comporter une zone située dans le compartiment des machines principal ou près de ce dernier et munie de suffisamment d'espaces de rangement pour accueillir le nombre typique et anticipé d'outils. Tout outil spécial nécessaire à l'exécution de la maintenance par l'opérateur à bord des remorqueurs doit être fourni.

### **Système de production d'électricité**

Le circuit électrique des remorqueurs doit être conçu et installé conformément à la réglementation de Transports Canada et aux normes pertinentes d'une société de classification. Les appareils électriques doivent être conformes aux normes CSA en matière d'équipements fabriqués au Canada. Les équipements fabriqués à l'extérieur du Canada doivent être conformes à des codes équivalents aux normes CSA pertinentes. Les exigences en matière d'alimentation électrique sont les suivantes :

- a) alimentation principale du navire : courant alternatif triphasé d'au moins 440 V et 60 Hz;
- b) alimentation secondaire : courant alternatif triphasé de 120 V et 60 Hz;
- c) courant continu nécessaire à l'alimentation des composants électroniques.



## **Contrôle de la pollution**

Les remorqueurs doivent permettre d'embarquer et de déployer des équipements d'intervention en cas d'incident de pollution de niveau 1, un récupérateur et un baril en PVC de taille standard contenant du matériel d'intervention en cas de déversement de carburant.

## **Maintenance générale**

Le matériel, les machines et les équipements utilisés sur les remorqueurs doivent comprendre des chaînes de soutien logistique éprouvées (bureaux de vente, entrepôts de pièces de rechange et représentants des services sur place) établies et utilisées au Canada. Le constructeur doit fournir des renseignements pertinents sur le fabricant de l'équipement d'origine et son système, afin de permettre à un entrepreneur de soutien en service de petits navires de la Marine royale canadienne d'établir des calendriers de maintenance de 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> niveaux.

## **Durabilité de l'environnement**

Les remorqueurs doivent être conformes à tous les règlements relatifs à la lutte contre la pollution nationaux et internationaux en vigueur ou anticipés au moment de l'octroi du contrat. Tous les moteurs du navire, y compris la propulsion principale, les pompes à incendie et les génératrices, doivent être conformes à la réglementation pertinente de l'OMI.<sup>1</sup>

## **Exigences relatives à la livraison**

Les remorqueurs doivent être livrés à Halifax et à Esquimalt aux fins d'acceptation, dans le but de correspondre à leur lieu d'emploi, et être accompagnés d'un jeu de documents techniques.

## **Formation initiale**

Le constructeur doit donner des séances de familiarisation aux équipages du MDN.

## **Éléments de conception supplémentaires**

Il est prévu que les modèles de remorqueur actuellement en service satisferont à toutes les exigences énoncées dans le présent document avec des modifications mineures ou aucune modification importante. Par contre, si des changements importants doivent être apportés au modèle existant, les exigences réduites suivantes pourraient être prises en compte :

- un remorquage sur 200 milles marins;
- un équipage composé de 4 membres pour une période de 24 heures;
- une capacité de grue.

---

<sup>1</sup> Référence : Transports Canada, Normes sur les organismes d'intervention (1995) – TP 12401 E. Normalement, la norme au moment de la construction est la norme OMI II, mais il peut aussi s'agir de la norme OMI III.

## Tableau de résumé des principales caractéristiques de conception et exigences comparatives

Caractéristique	<b>Configuration 1 Remorqueur côtier conforme à toutes les exigences dans l'EBO</b>	<b>Configuration 2 Remorqueur portuaire Besoin opérationnel modifié (en italique)</b>
Tirant d'eau	Maximum de 6 m	Maximum de 6 m
Vitesse de marche libre	Minimum de 12 nœuds à 90 % du maximum de régime continu sans restriction	Minimum de 12 nœuds à 90 % du maximum de régime continu sans restriction
Vitesse de manœuvre minimale	1 nœud	1 nœud
Puissance de traction	Minimum de 40 tonnes	Minimum de 40 tonnes
Remarque	La puissance de traction doit être suffisante pour satisfaire aux besoins opérationnels relatifs au déplacement sans autopropulsion d'un navire auxiliaire d'une longueur hors tout de 210 m et présentant un déplacement de 25 000 tonnes.	
Distance	Minimum de 2 400 milles marins à une vitesse de transit de 10 nœuds	<i>Distance suffisante pour permettre le remorquage côtier d'un navire de 1 000 tonnes sur 200 milles marins</i>
Remorquage côtier d'un navire de 1 000 tonnes	750 milles marins	<i>200 milles marins</i>
Endurance	Opérations continues pendant 10 jours avec un plein chargement en personnes et dispositions et arrimage connexes	<i>Opérations continues pendant 4 jours avec un plein chargement en personnes et dispositions et arrimage connexes</i>
Plein chargement en personnes	Le plein chargement en personnes est établi à 10 personnes, hommes et femmes, d'après la réglementation de Transports Canada.	<i>Le plein chargement en personnes est établi à 4 personnes, hommes et femmes, d'après la réglementation de Transports Canada.</i>
Appareils moteurs	Deux moteurs diesel à vitesse moyenne	Deux moteurs diesel à vitesse moyenne
Propulseurs	Deux propulseurs fournissant une poussée vectorielle de 360 degrés	Deux propulseurs fournissant une poussée vectorielle de 360 degrés
Lutte contre les incendies en tout temps	FiFi 1	FiFi 1
Classification des voyages	Voyage à proximité du littoral, classe I	<i>Voyage à proximité du littoral, classe II</i>

---

Coque	Acier	Acier
Entretien des bouées d'amarrage	La surface du pont et une grue doivent permettre un entretien complet comprenant le levage et la manutention de bouées.	Non exigé

---