



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 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

Title - Sujet ÉBO Projet des Navires de patrouill	
Solicitation No. - N° de l'invitation M7594-173410/A	Amendment No. - N° modif. 005
Client Reference No. - N° de référence du client M7594-173410	Date 2016-09-28
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$SMC-017-25973	
File No. - N° de dossier 017mc.M7594-173410	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2016-10-12	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Lamothe, Brenda	Buyer Id - Id de l'acheteur 017mc
Telephone No. - N° de téléphone (819) 420-2916 ()	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

La modification n° 5 vise à publier des questions et des réponses.

1. Questions et réponses

Q.1. Notre entreprise est très intéressée à participer à la présente demande de soumissions afin d'aider la Gendarmerie royale du Canada (GRC) tandis qu'elle procède à la rédaction de la demande de propositions (DP) pour le présent projet. Nous voulons nous assurer que la DP tiendra compte de tous les fournisseurs qualifiés afin d'atteindre les objectifs mentionnés dans le document M7594-173410A.

Notre entreprise convient que le besoin en matière de capacité opérationnelle de 30 nœuds à 90 % du régime nominal maximal continu sans restriction et d'une vitesse de manœuvre minimale de 1 nœud est obligatoire pour la mission principale du navire, comme il est décrit à l'ANNEXE A. Les capacités multi-missions décrites sont adaptées pour la propulsion par jet d'eau. En plus d'offrir une protection au personnel dans l'eau contre les blessures attribuables aux hélices et une capacité de naviguer dans des eaux peu profondes ou encombrées de débris sans dommages, le navire doit également offrir une forte propulsion, sans cavitation aux vitesses de déplacement requises pour les opérations de remorquage à l'appui d'interventions en cas de déversement d'hydrocarbures ou d'opérations de récupération.

Nous croyons que des vitesses supérieures à 35 nœuds ne sont habituellement pas possibles dans des conditions côtières sans hausse des frais de maintenance à long terme, sans réduction de la durée de vie utile des machines et sans consommation de carburant excessive. Nous développons notre propulsion par jet d'eau pour les bas régimes de fonctionnement, pour une durabilité et pour une forte propulsion dans la plage de vitesses du navire de 0 à 35 nœuds. Les navires à propulsion par jet d'eau et à hélices qui se déplacent à des vitesses supérieures à 35 nœuds naviguent habituellement à des régimes élevés, ce qui produit beaucoup de bruit et de fortes vibrations. De plus, la conception à grande vitesse empêche la propulsion à basse vitesse au niveau des bollards qui est requise pour les opérations de remorquage ou de poussée, en raison de la cavitation.

Nous aimerions que la vitesse soit modifiée à la section sur la vitesse dans le tableau □ sommaire des caractéristiques principales de la conception de l'annexe A (demande de renseignements, M7594-173410A), afin de la remplacer par une vitesse maximale d'au moins 35 nœuds plutôt que la vitesse de 40 nœuds spécifiée. Cette modification nous permettra, et permettra à tout autre fabricant qualifié de systèmes de propulsion à forte propulsion, d'être compétitif et de fournir d'excellentes options de rendement multi-missions aux navires de patrouille à portée moyenne (NPPM) de la GRC lorsqu'une demande de propositions aura été rédigée.

R.1. La demande de modification n'est pas requise. La modification proposée respecte les exigences principales figurant à l'annexe. La troisième colonne du tableau □

sommaire des caractéristiques principales de la conception porte sur les exigences facultatives, et non sur des exigences opérationnelles.

L'annexe A décrit les exigences principales et les exigences facultatives. D'après la colonne des exigences facultatives, les fournisseurs potentiels doivent déterminer la faisabilité et les coûts additionnels associés au respect de ces exigences facultatives. À la section sur la vitesse, l'exigence principale vise une vitesse d'au moins 30 nœuds.

Q.2. Nous demandons à la GRC de bien vouloir retirer l'exigence relative à la construction de coques en aluminium.

R.2. Compte tenu des besoins opérationnels du Canada et du secteur d'activité dont il est question, la construction de coques en aluminium pour ces embarcations demeure une exigence, comme le stipule l'annexe A.

Q.3. J'ai quelques questions concernant l'installation électrique. Je me demande quel type d'équipement nécessitera un courant alternatif de 240 volts. Est-ce un alternateur? Je ne comprends pas très bien la partie sur le courant triphasé : « *une alimentation secondaire : 120 V c.a., 60 Hz, 3 phases* » ou 1 phase?

R.3 La nature exacte des opérations et de l'équipement n'a pas encore été entièrement décidée. Par conséquent, la seule exigence de la demande de prix et de disponibilité est que l'installation électrique des navires doit être conforme à la réglementation maritime de Transports Canada. Les exigences en matière d'alimentation énumérées ci-dessous doivent être supprimées de l'annexe A de la demande de prix et de disponibilité.

EDB – Installation électrique

L'installation électrique des navires doit être conçue et installée conformément à la réglementation de Transports Canada et aux normes 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) une alimentation de service primaire du navire : au moins 240 volts de courant alternatif (V c.a.), 60 Hertz (Hz), 3 phases;~~
- ~~b) une alimentation secondaire : 120 V c.a., 60 Hz, 3 phases;~~
- ~~c) le courant continu nécessaire pour les appareils électroniques.~~

Q.4. Pouvez-vous clarifier que seuls les répondants à la demande de prix et de disponibilité pourront soumissionner toute demande de propositions subséquente?

R.4. Non, il n'y a pas de liste de soumissionnaires qualifiés qui sera établie à la suite de la présente demande de prix et de disponibilité. La demande de prix et de disponibilité vise uniquement à obtenir des renseignements et des prix.

Q.5. Veuillez confirmer que seuls les constructeurs navals canadiens devraient répondre à la présente demande de prix et de disponibilité.

R.5. Comme précisé dans la section 2 – Qui devrait répondre à la présente demande de prix et de disponibilité? Toute entreprise qui est admissible en vertu de la Politique canadienne sur l’approvisionnement en matière de construction navale pouvant contribuer à la présente demande de P et D conformément à l’annexe A et à la section 3 est invitée à répondre. Veuillez consulter le site Internet suivant :

[https://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/vwapj/framework-cadre01_fra.pdf/\\$file/framework-cadre01_fra.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/vwapj/framework-cadre01_fra.pdf/$file/framework-cadre01_fra.pdf)

Q.6. Dans le document de demande de soumissions, à la Section 2, figure l’exigence suivante : « Qui devrait répondre à la présente demande de prix et de disponibilité? **Toute entreprise qui est admissible en vertu de la Politique canadienne sur l’approvisionnement en matière de construction navale pouvant contribuer à la présente demande de P et D conformément à l’annexe A et à la section 3 est invitée à répondre.** Est-ce que les constructeurs navals dont l’entreprise et les installations de production sont situées aux États-Unis se qualifient pour soumettre une réponse à cette demande de soumissions?

Si la réponse à la question est « Non », nous demandons que cette exigence soit modifiée afin de permettre aux entreprises américaines de soumissionner cette demande de soumissions.

R.6. Voir la réponse du Canada à la question et la réponse numéro 5.

Q.7. Relativement au segment suivant de la spécification 4 : « Le système de propulsion doit comporter un moteur diesel **en-bord** », pouvez-vous préciser si l’État pourrait envisager un système de propulsion diesel en-bord/hors-bord?

R.7. Oui. L’État pourrait envisager un système de propulsion diesel en-bord/hors-bord.

Q.8. La GRC possède-t-elle une série existante de navires utilisant des coques de catamaran? La forme de la coque de ces navires est-elle acceptable?

R.8. Les seules exigences relatives au type de coque figurent à la section sur les exigences opérationnelles. Le type de coque doit comporter une plateforme stable, efficace et relativement compacte qui permet à l’équipage d’exécuter efficacement en toute sécurité sa mission primaire. Par conséquent, une coque de catamaran serait acceptable, si elle satisfait à ces exigences.

Q.9. Quelles différences par rapport à la forme de coque éprouvée sont acceptables?

R.9. Les seules exigences relatives au type de coque figurent à la section sur les exigences opérationnelles. Le type de coque doit comporter une plateforme stable, efficace et relativement compacte qui permet à l’équipage d’exécuter efficacement en toute sécurité sa mission primaire. La forme de la coque doit satisfaire à ces exigences.

Q.10. Des coques en aluminium et une superstructure en fibre de verre seraient-elles acceptables?

R.10. Non. La coque et la superstructure doivent être en aluminium.

Q.11. Est-ce que TPGSC acceptera les soumissions par courriel à brenda.lamothe@tpsgc-pwgsc.gc.ca, ou est-ce qu'une version papier (2 copies) doit être soumise par courrier?

R.11. Conformément à la Section 2 – Qui devrait répondre à la présente demande de prix et de disponibilité, et à la Section 8 – Date de soumission exigée, deux copies de l'information sont demandées pour les soumissions par courrier, et les soumissions par courriel sont acceptées.