



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

Quebec

K1A 0S5

Bid Fax: (819) 997-9776

LETTER OF INTEREST

LETTRE D'INTÉRÊT

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address

Raison sociale et adresse du

fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

Interim Auxiliary Oiler Replenishment /Pétrolier

Ravitailleur d'escadre Intérimaire

105 Hotel de Ville

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet Déglaçages/Remorquages provisoires	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7017-160056/A	Date 2016-11-16
Client Reference No. - N° de référence du client F7017-160056	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$\$\$MB-003-26062
File No. - N° de dossier 003mb.F7017-160056	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2017-02-27	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Aubin, Marc A.	Buyer Id - Id de l'acheteur 003mb
Telephone No. - N° de téléphone (873) 469-4989 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Specified Herein Précisé dans les présentes	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée See Herein	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

**CAPACITÉS DE DÉGLACAGE ET REMORQUAGE PROVISOIRES
DEMANDE D'INFORMATION ET CONSULTATION**

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1 –PROCESSUS/INSTRUCTIONS POUR DEMANDE D'INFORMATION

1. OBJECTIF
2. CONTEXTE
3. NATURE DE LA CONSULTATION
4. DEMANDES D'INFORMATION

SECTION 2 –QUESTIONS TECHNIQUE

1. CONTEXTE
2. QUESTIONS

SECTION 3 – RETOMBÉES INDUSTRIELLES POUR LE CANADA

1. POLITIQUE DE CONSTRUCTION NAVALE DE L'ACHAT AU CANADA
2. QUESTIONS CONCERNANT L'ACHAT AU CANADA
3. RETOMBÉES INDUSTRIELLES ET TECHNOLOGIQUES ET LA PROPOSITION DE VALEUR
4. QUESTIONS SUR LES RETOMBÉES INDUSTRIELLES ET TECHNOLOGIQUES ET LA PROPOSITION DE VALEUR

ANNEXE A – HISTORIQUE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (GCC)

ANNEXE B –DESCRIPTION DE LA CAPACITÉ

ANNEXE C –PROGRAMMES DE LA GCC

ANNEXE D – TABLEAU POUR LA SOUMISSION DES RÉPONSES DES RÉPONDANTS

Section 1 – Processus de demande d'information et instructions

Fourniture de capacités de déglacement et de remorquage provisoires pour la Garde côtière canadienne – Demande d'information et de consultation auprès de l'industrie

1. Objectif

- a. Le ministère des Pêches et des Océans (MPO), avec l'aide de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), désire consulter l'industrie afin de déterminer les options commerciales existantes pour :
 - i. la fourniture de capacité¹ de déglacement provisoires afin de répondre à d'éventuelles lacunes en matière de potentiel² de déglacement pour la Garde côtière canadienne (GCC) sur la côte est (opérations hivernales dans le sud du Canada) et dans l'Arctique (opérations estivales au cours de la saison navigable dans l'Arctique).
 - ii. La fourniture d'une capacité provisoire de remorquage³ d'urgence pour s'assurer que la GCC peut répondre aux incidents maritimes qui peuvent se produire dans les régions à risque en raison de la concentration du trafic maritime et/ou de la cargaison en cause. Ces secteurs incluent, sans s'y limiter, le golfe du Saint-Laurent, les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, y compris le détroit de Juan de Fuca et les côtes du nord et de la mi-Colombie-Britannique.
- b. Le gouvernement du Canada demande de l'information concernant les prix et la disponibilité de mesures provisoires éventuelles visant la fourniture des services de déglacement et de remorquage. Il désire également comprendre comment les solutions proposées par l'industrie pourraient offrir des avantages économiques et profiter à l'industrie de la construction navale ainsi qu'à l'ensemble de l'industrie maritime au Canada. Conformément à la Politique sur la construction navale d'achat au Canada, le gouvernement du Canada a l'intention que la réparation, l'entretien et la remise en état des navires soient complétés au Canada

¹ Dans le présent document, le terme « capacité » désigne l'aptitude d'un navire ou de la flotte de la GCC à effectuer des missions et à soutenir des programmes. En d'autres mots, ce qu'il peut faire.

² Le terme « potentiel » désigne, quant à lui, l'ampleur du déploiement possible pour une activité donnée. Par exemple, la flotte de la GCC a de multiples capacités (déglacement, soutien à la recherche et au sauvetage, aides à la navigation, etc.), mais elle a un potentiel fixe d'intervention ponctuelle dans le cadre de ces programmes.

³ Ceci comprend la capacité d'aider les navires en difficulté, en détresse ou handicapés, afin de les amener à la remorque et, ce faisant, d'atténuer les risques de dommages à la vie humaine et au milieu marin. Cela comprend les navires porte-conteneurs entièrement chargés (transportant jusqu'à 11 000 EVP).

2. Contexte

Déglaçage

- a. Au sein de sa flotte, la GCC a actuellement deux (2) brise-glace lourds, quatre (4) brise-glace moyens et neuf (9) brise-glace légers multitâches. Elle déploie ces navires dans les eaux arctiques du Canada de la fin juin à la mi-novembre (saison arctique) et au sud du 60° degré de latitude nord de décembre à mai (saison du sud). Les navires sont basés à Québec, au Québec; à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse; à Victoria, en Colombie-Britannique; à Argentia et St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador.
- b. Dans l'Arctique, les brise-glace ont pour principales fonctions d'escorter les navires à travers les glaces, de participer au réapprovisionnement des collectivités nordiques, de servir de plateforme pour la recherche scientifique et d'exécuter certains programmes de la GCC tels que les programmes des aides à la navigation et de recherche et sauvetage. À la fin de la saison arctique, les navires reviennent au port pour l'entretien, puis se déploient dans l'est du Canada, sur le fleuve Saint-Laurent et dans les Grands Lacs pour les opérations de déglacage du sud, de décembre jusqu'au début de mai. Les brise-glace fournissent alors des services d'escorte de navires, d'aide au passage des navires, de déglacage des ports, de lutte contre les inondations et de reconnaissance des glaces pour différents intervenants des domaines de la navigation commerciale, des pêches et du transport public. Rappelons que les brise-glace appuient également d'autres programmes tels que ceux des Aides à la navigation, d'intervention environnementale, d'application de la législation sur les pêches de sûreté maritime, et de recherche et sauvetage. Une fois la saison de déglacage du sud terminée, les navires reviennent au port pour l'entretien avant d'être redéployés dans l'Arctique pour une nouvelle saison.
- c. Ces brise-glace approchent de la fin de leur durée de vie opérationnelle théorique et devront faire l'objet de radoubs de prolongement de la vie utile (RPVU) afin de rester en service pour le gouvernement du Canada jusqu'à ce que des navires de remplacement soient construits et livrés dans le cadre de la stratégie nationale de construction navale. Les RPVU doivent avoir lieu entre 2017 et 2023, jusqu'à trois (3) navires faisant l'objet de réparations chaque année. Bien que des efforts soient déployés pour réduire au minimum les travaux effectués pendant les saisons de déglacage, les navires devront être retirés du service pendant une longue période pour les RPVU.
- d. En raison de la diminution de la disponibilité de la flotte de brise-glace, la Garde côtière prévoit qu'elle pourrait avoir besoin d'un potentiel de déglacage supplémentaire fourni par un (1) à cinq (5) brise-glace (lourds, moyens ou légers) à différentes périodes au cours des prochaines années. Par conséquent, la GCC doit étudier les possibles stratégies de relais pour répondre aux éventuelles lacunes dans la prestation des services.

Remorquage

- a. Le 14 mars 2014, le M/V *John 1*, un vraquier de 180 m comptant 23 membres d'équipage à son bord, a connu des problèmes techniques et subi une panne de propulsion totale au large de la côte sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire a dérivé près des côtes jusqu'à ce qu'un câble de remorquage y soit attaché par un navire de la Garde côtière canadienne. Personne n'a été blessé, et il n'y a pas eu de pollution marine. Le remorqueur *Ryan Leet*, embauché par l'armateur, se trouvait à plusieurs heures de navigation, à Mulgrave, en Nouvelle-Écosse, et n'a pas pu se rendre sur les lieux avant que le *John 1* ne s'échoue.
- b. Le 17 octobre 2014, le M/V *Simushir*, un navire de charge de 134 m transportant 400 t de combustible de soute, a subi une panne de propulsion totale à 30 NM au sud de la frontière de l'Alaska, à l'ouest de l'archipel Haida Gwaii. Le NGCC *Gordon Reid* a tenté de remorquer le M/V *Simushir*, ce qui a provoqué la rupture de trois câbles de remorquage dans la mer démontée. Un quatrième câble de remorquage a tenu pendant plusieurs heures, jusqu'à ce qu'il se rompe également. Le remorqueur *Barbara Foss*, basé en Alaska et engagé par les propriétaires du *Simushir*, a navigué de Prince Rupert en Colombie-Britannique pour fournir son assistance au navire et un incident important a été évité.
- c. Les incidents du *Simushir* et du *John 1* mettent en lumière plusieurs lacunes du potentiel de remorquage du Canada, à court comme à moyen terme, notamment le potentiel limité de l'industrie (particulièrement sur la côte Ouest) et les limites de la capacité de la Garde côtière à remorquer de grands navires. La Garde côtière a indiqué qu'elle pourrait avoir besoin de un (1) à trois (3) navires capables de remorquer dans les régions du Pacifique et de l'Atlantique (y compris le détroit de Juan de Fuca, les côtes du nord et de la mi-C.-B., le golfe du Saint-Laurent, au large de l'Atlantique et du Pacifique, etc ...) pour répondre à des incidents maritimes à court ou moyen terme.

3. Nature de la présente consultation

- a. La présente demande d'information et de consultation auprès de l'industrie constitue l'étape initiale de l'examen des options de prestation de services s'offrant à la GCC. À l'heure actuelle, les consultations auprès de l'industrie ont pour but de déterminer la capacité commerciale disponible, d'évaluer la rapidité à laquelle l'industrie peut commencer à fournir des services provisoires liés à cette capacité et d'obtenir des estimations du coût éventuel de la prestation de tels services. La présente demande d'information (DI) n'est ni un appel d'offres ni une demande de proposition. Elle ne donnera pas lieu à une entente ni à un marché. La publication de la présente DI ne doit d'aucune manière être interprétée comme un engagement de la part du gouvernement du Canada (GC) ou comme une autorisation aux éventuels répondants d'entreprendre quelque activité qui pourrait être facturée au GC. Cette DI ne doit pas être considérée comme un engagement d'émettre ultérieurement une demande de soumissions ni d'accorder un ou des marchés pour répondre aux besoins qui y sont mentionnés.
- b. La présente consultation se déroulera selon un processus en trois étapes :

Étape 1 – Journée de l'industrie ou téléconférence via Web-EX: Voir les questions aux sections 2 et 3 du présent document.

Le 8 décembre 2016, une journée de l'industrie aura lieu à Gatineau, au Québec. Les candidats potentiels qui souhaitent être présents pendant la Journée de l'industrie doivent envoyer une confirmation par courriel à l'agent des contrats à marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca. Des informations supplémentaires sur les détails de la Journée de l'industrie seront communiquées à tous les fournisseurs intéressés.

Les fournisseurs qui ne sont pas en mesure de participer à la réunion de la journée de l'industrie en personne peuvent demander la participation par l'entremise d'un service de conférence Web via WebEx. Les fournisseurs qui ont préféré participer à la journée de l'industrie via WebEx recevront par la suite un courrier électronique contenant des instructions précises.

- Réponse initiale de l'industrie:

Les réponses initiales aux questions énumérées aux sections 2 et 3 de la présente DI sont requises pour que les répondants participent à l'étape 2 de la présente DI. La réponse initiale de l'industrie doit être fournie 55 jours après la date de diffusion de la DI par courriel à marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avant de fournir une réponse initiale, les fournisseurs intéressés doivent informer l'autorité contractante au plus tard le 30^e jour suivant la publication de la DI de leur intention de fournir une réponse initiale afin de participer à l'étape de rencontres individuelles.

Veuillez noter que les répondants auront la possibilité de modifier leurs réponses pendant toute la période de la DI.

Étape 2 – Rencontres individuelles avec l'industrie (Jours 60 à 70 après la publication de la DI).

L'objectif des rencontres individuelles entre le Canada et les répondants potentiels individuels est de passer en revue la réponse initiale de la personne interrogée.

Selon les demandes de l'industrie et les préférences des fournisseurs, le Canada pourrait envisager de tenir des séances individuelles à divers endroits au Canada.

Étape 3 – Réponses finales à la DI :

Les réponses à la DI doivent être envoyées au plus tard le 27 février, à 14 h, heure normale de l'Est, à l'adresse suivante :

Marc Aubin
Services publics et Approvisionnement Canada
Place du Portage III – 8C1 - 19
11, rue Laurier
Gatineau (Québec) K1A 0S5
Tél. : 873-469-4989
Marc.A.Aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca

- c. Durant les étapes 1 et 2, le GC recevra les questions de l'industrie et publiera les réponses sur un site Web à déterminer. Les sources des questions demeureront anonymes.
- d. Bien que l'information recueillie puisse être fournie à titre de renseignements commerciaux confidentiels (et si elle est considérée comme telle, elle sera traitée en conséquence par le Canada), le Canada pourrait utiliser cette information à des fins budgétaires et de planification, ainsi que pour l'aider à élaborer des options et à rédiger des projets de documents d'approbation.
- e. On encourage les répondants à indiquer, dans l'information transmise au Canada, toute celle qu'ils considèrent comme leur propriété ou de nature confidentielle. Le Canada traitera les réponses conformément à la *Loi sur l'accès à l'information*. Le Canada ne divulguera pas d'informations exclusives ou commerciales de nature délicate concernant les répondants ou leurs tiers, sauf et uniquement dans la limite autorisée par la loi. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la page suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>.
- f. On demande aux répondants d'indiquer si leur réponse, ou toute partie de leur réponse, pourrait être assujettie au *Règlement sur les marchandises contrôlées*.
- g. La participation à la présente DI est encouragée, mais pas obligatoire. Il n'y aura pas de présélection d'éventuels fournisseurs en prévision de travaux qui pourraient découler de la présente DI. De la même manière, la participation à la présente DI ne constitue pas une condition préalable pour participer à quelque éventuelle demande de soumissions ultérieure.
- h. Les coûts engagés par les répondants dans le cadre de la présente DI ne sont pas remboursables. Les réponses à la présente DI ne seront pas renvoyées aux répondants.
- i. Les réponses ne seront pas évaluées de façon officielle. Elles pourront toutefois être utilisées par le Canada afin de perfectionner ou de revoir la manière dont il répondra à des besoins potentiels futurs. Le Canada pourra, à sa discrétion, examiner les réponses

qui parviendront après la date de clôture de la présente DI. Le Canada pourra, à sa discrétion, examiner les réponses ou entrer en communication avec l'industrie après la date de clôture de la DI.

- j. Les répondants sont encouragés à répondre à l'une ou à l'ensemble des exigences énoncées dans ce document. Dans le cas où une réponse est fournie à la fois aux exigences de déglacage et de remorquage, des propositions séparées et l'information de coût sont demandées. Si une solution combinée est envisagée, une proposition de rechange peut également être fournie avec une structure de coûts combinée, énonçant clairement les économies de coûts potentielles qui résulteraient d'une solution combinée.
- k. Une équipe d'évaluation composée de représentants de la GCC, de SPAC et d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) évaluera les réponses. Le Canada se réserve le droit d'embaucher un consultant indépendant ou d'utiliser toute ressource gouvernementale jugée nécessaire pour examiner les réponses. Tous les membres de l'équipe n'examineront pas nécessairement la totalité des réponses.

4. Demandes d'information

- a. On demande à l'industrie de répondre aux questions des sections 2 et 3 aux fins d'étude par le Canada pendant le processus de consultation. Les premiers commentaires concernant ces questions devront être présentés cinq (5) jours avant les rencontres individuelles, et les réponses finales devront nous parvenir au plus tard à la date de clôture de la présente DI.
- b. Les répondants sont invités à répondre à ces questions à la lumière de la documentation présentée et de fournir l'information demandée. On demande aux répondants d'utiliser le tableau de l'annexe D. Les répondants peuvent également joindre toute autre information qu'ils jugent pertinente pour le Canada dans l'évaluation de ses options concernant la marche à suivre.

Section 2 – Questions techniques de la DI

1. Contexte

- a. La présente DI vise à obtenir les commentaires de l'industrie sur les différentes options existantes ou pouvant être élaborées qui permettraient d'assister la GCC dans la prestation de ses services de remorquage et de déglacage à la population canadienne. Les questions n'ont pas pour objectif de limiter les propositions et approches de l'industrie aux seules mesures provisoires, elles sont plutôt conçues pour permettre à la GCC de mieux comprendre quels sont les possibilités, les délais, les coûts et les facteurs à prendre en compte.
- b. Le présent document comprend plusieurs annexes fournissant des détails sur le contexte entourant les besoins de la GCC. L'annexe A présente des renseignements généraux sur les besoins de la GCC en ce qui concerne les opérations de déglacage et de remorquage. L'annexe B présente le modèle de description des capacités à utiliser pour décrire la solution proposée. Enfin, l'annexe C présente les multiples programmes qu'offre la GCC avec ses navires. Bien que les besoins les plus importants concernent le déglacage et le remorquage, la GCC souhaite également comprendre comment chaque solution proposée pourrait appuyer d'autres secteurs de programmes de la GCC.
- c. Aux fins de la présente DI, la durée prévue de la prestation de services provisoires de déglacage est théoriquement de 5 ans. Une option comprenant des années supplémentaires pourrait éventuellement être exercée pour des services s'étendant sur 15 à 20 ans au total (afin de mieux comprendre l'impact sur les coûts le cas échéant).
- d. En ce qui concerne le remorquage, la durée prévue de la prestation des services est d'environ quatre à cinq ans, avec une condition potentielle pour les années d'option qui pourraient être exercées pour les services allant jusqu'à 15-20 ans au total (pour comprendre la dynamique des coûts d'un service de plus longue durée).
- e. Dans les deux cas, la fourniture d'options de service pourrait être continue ou en cours ou être applicable à des périodes de courte durée fournies par le biais d'un tarif journalier ou d'un autre mécanisme d'établissement des coûts.
- f. Les répondants sont priés d'utiliser le modèle fourni à l'annexe D pour présenter leur réponse.

2. Questions

a. Pour chaque solution proposée :

1. Décrire vos solutions répondant en tout ou en partie aux besoins en déglçage et/ou en remorquage de la GCC. Dans cette description, veuillez indiquer avec précision :
 - a. les capacités offertes par la solution proposée (selon l'annexe B);
 - b. les programmes de la GCC que la solution est en mesure de soutenir (selon l'annexe C);
 - c. l'approche retenue pour l'offre de services (p. ex., facturation des services du navire à la tâche, selon un taux quotidien, location selon la durée des services, etc.);
 - d. les exclusions (p. ex., indisponibilité à certaines périodes spécifiques, incapacité à mener certaines activités telles que le mouillage de bouées, etc.);
 - e. toute autre information pertinente concernant les capacités de la solution proposée.
2. Fournir les renseignements financiers suivants :
 - a. l'ordre de grandeur approximatif des coûts pour la prestation du ou des services (en \$ CA);
 - b. les facteurs de coût associés à la solution;
 - c. les modalités de paiement (p. ex. coût annuel fixe plus coût variable pour l'opération, en fonction de la tâche selon le service et l'utilisation, etc.);
 - d. toute autre approche de substitution (p. ex. xx nombre d'années avec options, durée fixe dès le départ, autre...) qui permettrait d'optimiser les coûts de la prestation du ou des services;
 - e. toute autre donnée financière jugée pertinente.
3. Fournir les renseignements suivants concernant la mise en œuvre et la prestation des services :
 - a. plan de mise en œuvre et échéancier;
 - b. indiquer si la solution se prête à une mise en œuvre progressive (c.-à-d. escorte de déglçage et R et S dans un premier temps, puis soutien aux programmes Aides à la navigation et d'intervention environnementale rapidement par la suite) pour offrir au fournisseur de services une approche progressive et/ou un déploiement plus rapide;
 - c. s'il y a lieu, et pour déterminer quels besoins peuvent être comblés conformément à d'autres échéanciers, veuillez indiquer tout autre service pouvant être obtenu, ainsi que l'ordre de grandeur approximatif des coûts et le ou les échéanciers associés;
 - d. approche/plan pour la maintenance (y compris les considérations liées à la logistique intégrée);

- e. approche d'armement en équipage;
- f. exigences relatives à la formation de l'équipage;
- g. toute autre donnée sur la mise en œuvre et sur la prestation des services jugée pertinente.

4. Fournir des réponses aux considérations suivantes :

- a. déterminer les risques associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de cette solution et les stratégies d'atténuation associées;
- b. relever les difficultés qui pourraient nuire à la capacité de l'industrie de fournir les services de manière rapide et économique une fois ceux-ci mis en œuvre, ainsi que les stratégies d'atténuation proposées pour réduire l'incidence sur les délais et les coûts;
- c. Énumérer et expliquer tous les autres aspects devant être pris en considération et l'approche que vous recommandez (p. ex., responsabilité et assurances, sécurité, questions environnementales, exigences en matière d'accostage, marchandises contrôlées, etc.);
- d. indiquer comment les collectivités autochtones et leur participation pourraient être mises à profit dans la solution proposée;
- e. fournir toute étude de cas et/ou modèle opérationnel qui pourraient aider le Canada à valider la solution proposée;
- f. inclure toute autre information qui pourrait aider le GC à bien comprendre votre proposition.

Section 3 – Retombées industrielles pour le Canada

1. Politique de construction navale de « l'achat au Canada »

- a. La politique de construction navale de « l'achat au Canada » stipule que « [l]e gouvernement fédéral continuera d'acheter, de réparer et de mettre à niveau ses navires au pays, selon ses besoins opérationnels et en veillant au maintien d'un marché intérieur concurrentiel ».
- b. De longue date, cette politique constitue une pierre angulaire de la Stratégie nationale de construction navale du Canada ainsi qu'une mesure de soutien importante que le Canada met à profit pour dynamiser l'économie et appuyer la construction navale, la réparation des navires et les capacités de l'industrie maritime au sens large au pays.
- c. Le Canada souhaite s'assurer que ses investissements en matière de construction navale et de biens et services relatifs à l'industrie navale génèrent des retombées économiques pour cette industrie au Canada. En vertu de la politique de construction navale de « l'achat au Canada », les entreprises intéressées devront tenir compte des retombées pour les industries de la construction navale et l'industrie maritime au Canada.
- d. La politique de construction navale de « l'achat au Canada » sera prise en considération lors des prises de décision d'approvisionnement à venir en cette matière.
- e. De plus amples renseignements sur le cadre politique de construction navale et marine industrielle sont disponibles sur le site Web de Construction navale et marine industrielle à l'adresse suivante : http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/fra/h_uv00053.html

2. Questions sur « l'achat au Canada »

- a. Pour chaque solution proposée :
 - 1. Veuillez indiquer quels éléments de cette solution d'éventuelles mesures provisoires généreraient des retombées économiques et industrielles au Canada (p. ex., coque, modifications, réparations, entretien continu au cours de la vie du navire, remise en état, etc.).

Attente : Dans leurs solutions pour la fourniture de capacités provisoires de déglacage ou de remorquage, les répondants peuvent expliquer la façon dont ils peuvent maximiser les activités commerciales d'entreprises au Canada.

3. Retombées industrielles et technologiques, y compris la proposition de valeur

Contexte

- a. Comme indiqué dans la demande d'information (DI) pour la prestation potentielle de capacités, le Canada pourrait appliquer la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), y compris la proposition de valeur. Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette politique, veuillez consulter le site Web des RIT à l'adresse suivante : http://www.ic.gc.ca/eic/site/086.nsf/fra/h_00005.html
- b. Le Canada souhaite faire en sorte que ses investissements en matière de biens et services relatifs à la défense et à la sécurité génèrent des retombées économiques au Canada. Ces retombées économiques doivent avoir des effets durables et à valeur élevée sur les secteurs de l'industrie canadienne œuvrant dans les hautes technologies. En vertu de la Politique des RIT, les entreprises intéressées devront prévoir des retombées pour l'industrie canadienne de 100 % de la valeur du marché, mesurées en valeur du contenu canadien, cela afin d'atteindre les objectifs suivants :
 - i. **Secteur de la défense** : Le premier objectif de la Politique des RIT est de garantir que les marchés d'approvisionnement en matière de défense permettront de favoriser la croissance et la viabilité à long terme du secteur de la défense du Canada, y compris les biens et services des domaines de l'industrie navale et de l'industrie marine commerciale.
 - ii. **Développement des sources d'approvisionnement** : Le développement des sources d'approvisionnement canadiennes constitue le deuxième objectif de la Politique des RIT.
 - iii. **Recherche et développement (R et D)** : Le troisième objectif de la Politique des RIT est de stimuler l'innovation, la recherche et le développement pouvant permettre aux entreprises canadiennes de progresser dans la chaîne de valeur et de tirer parti de débouchés commerciaux. La recherche et le développement peuvent inclure la conception et l'ingénierie de production.
 - iv. **Exportations** : Le quatrième objectif de la Politique des RIT est d'accroître la capacité du Canada à pénétrer les marchés d'exportation traditionnels et non traditionnels et de créer des emplois et de la croissance à long terme découlant des réussites dans ces marchés.
 - v. **Développement régional** : Les objectifs de développement régional sont d'encourager l'amélioration à long terme des capacités, du potentiel et de la compétitivité à l'échelle internationale, et de développer le potentiel d'entreprises établies dans des régions du Canada où des initiatives spécifiques sont en place pour promouvoir la croissance économique et la diversification au moyen de l'approvisionnement.
 - vi. **Petites et moyennes entreprises (PME)** : Le Canada a pour objectifs d'encourager la participation des PME à titre de fournisseurs lors

d'approvisionnements fédéraux importants ainsi que d'accroître leur compétitivité et leur accès aux marchés étrangers. Les PME canadiennes ou les entreprises de moins de 250 employés doivent être en mesure de participer aux éventuelles prestations de services.

4. Questions sur les retombées industrielles et technologiques, y compris la proposition de valeur

a. Secteur de la défense

1. Veuillez indiquer comment votre entreprise entend intégrer directement l'industrie canadienne à sa solution pour combler les besoins du Canada en matière de capacités de déglçage ou de remorquage provisoires. Comment votre entreprise pourrait-elle faire participer l'industrie canadienne à des secteurs non liés à la solution que vous proposez (p. ex., le secteur de la défense et sécurité maritime ou celui de la navigation commerciale)? Dans quelle mesure votre entreprise pourrait-elle présenter, au moment de soumissionner, des transactions identifiées, mesurées en valeur du contenu canadien, dans le secteur de la défense et sécurité et correspondant à un pourcentage de la valeur du marché?

Attente : Les répondants seront désireux de maximiser les activités commerciales entreprises au Canada directement liées à la capacité ou aux secteurs de la défense et sécurité maritime du Canada ou de la navigation commerciale (cette attente est basée sur le critère d'évaluation Secteur de la défense dans le Guide sur la proposition de valeur).

b. Développement des sources d'approvisionnement canadiennes

2. Veuillez indiquer comment votre entreprise pourrait collaborer avec des fournisseurs canadiens extérieurs à cette dernière, y compris les PME canadiennes, et dans quels domaines. Ces PME auraient-elles un lien avec les capacités de déglçage et de remorquage provisoires ou œuvreraient-elles dans d'autres domaines industriels?

Attente : Le Canada peut demander aux répondants de proposer du travail aux fournisseurs du Canada et d'investir dans ces derniers. On pourrait également exiger de l'entrepreneur qu'il fasse participer les PME canadiennes dans la réalisation de 15 % de ses obligations à l'égard des RIT (cette attente est basée sur le critère d'évaluation Développement des sources d'approvisionnement canadiennes dans le Guide sur la proposition de valeur).

c. Recherche et développement (R et D)

3. Veuillez indiquer quelles activités de recherche et développement avec l'industrie canadienne ou des établissements d'enseignement postsecondaires canadiens bénéficiant d'un financement public pourraient être entreprises dans les secteurs de la défense et sécurité maritime ou de la navigation commerciale.

Attente : Le Canada peut demander aux répondants de proposer des investissements en R et D au Canada. La recherche et le développement comprennent les innovations dans les secteurs de la défense et sécurité maritime ou de la navigation commerciale, ou dans d'autres secteurs. Elle comprend également la conception et l'ingénierie de production pour les capacités proposées. (cette attente est basée sur le critère d'évaluation Recherche et développement de technologies dans le Guide sur la proposition de valeur).

d. Exportations

4. Veuillez indiquer quelles occasions d'exportation pourraient se présenter pour le Canada, directement et indirectement liées à la capacité éventuelle.

Attente : Le Canada pourrait demander aux répondants de présenter une stratégie d'exportation internationale dans le cadre de leur proposition de valeur démontrant qu'eux-mêmes et leurs fournisseurs peuvent mettre à profit leur participation à la prestation de solutions de déglacage et de remorquage provisoires pour obtenir des contrats d'exportation. (cette attente est basée sur le critère d'évaluation Exportations dans le Guide sur la proposition de valeur).

Annexe A – Historique de la GCC

Introduction

1. La Garde côtière canadienne (GCC) est une organisation essentielle fournissant la prestation d'une vaste gamme de services maritimes pour le compte du gouvernement du Canada et de la population canadienne dans le but d'assurer la sécurité, l'accessibilité et la sûreté des océans et des voies navigables au pays. Elle s'acquitte de ce mandat en ayant recours à la flotte civile nationale du gouvernement fédéral. La flotte de la GCC comprend plus de cent navires de grande et de petite taille, et plus des trois quarts des grands navires de la GCC sont en exploitation depuis plus de 25 ans. Cette situation a engendré plusieurs difficultés, notamment en ce qui a trait aux capacités de soutien et à l'obsolescence.
2. Le gouvernement du Canada a reconnu le besoin de renouveler la flotte de la GCC, et les injections de fonds fédéraux en vue de la recapitalisation ont commencé en 2005. Au cours des 9 dernières années, la GCC a reçu approximativement 7 milliards de dollars pour remplacer plusieurs des petits et des grands navires, des hélicoptères, des petites embarcations et barges, ainsi que pour prolonger la vie d'autres navires, les réparer ou les moderniser. En 2010, le gouvernement fédéral dévoilait la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN), mise en place parallèlement aux investissements engagés depuis 2005 pour le renouvellement de la flotte de la GCC. Cette stratégie vise à engendrer des retombées durables pour l'industrie et à stimuler le développement économique dans l'ensemble du pays. Les navires non destinés au combat (y compris les navires de la GCC et deux navires de soutien interarmées de la Marine) seraient construits par Vancouver Shipyards, une entreprise de Seaspan Shipyards.
3. Rétablir la capacité de l'industrie de la construction navale est une entreprise colossale, et les délais de livraison des navires constituent un risque qui doit être atténué. Si des délais devaient se produire, ils exerceraient une pression supplémentaire sur les navires existants et feraient augmenter les dépenses de la GCC, celle-ci devant envisager des stratégies pour maintenir la fiabilité et prolonger la vie utile des navires existants.
4. La GCC doit prévoir cette éventualité et se préparer en conséquence. Des travaux de prolongement de vie des navires sont prévus pour les navires vieillissants, et en raison de la nature des réparations à effectuer, ceux-ci devront être retirés du service pour de longues périodes. Pour bon nombre de ces navires, il n'existe pas d'option de remplacement. La prestation du programme devra faire l'objet de mesures de gestion du risque, et les solutions de rechange devront être étudiées pour assurer une recapitalisation planifiée et réfléchie de la flotte de grands navires de la GCC.
5. Entre-temps, deux capacités sont particulièrement à risque et pourraient exiger une capacité supplémentaire dans le cadre de mesures provisoires : le déglacage et le remorquage.

Déglaçage en Arctique

6. La GCC déploie annuellement cinq brise-glace en appui à la navigation maritime et à d'autres programmes dans l'Arctique canadien, ainsi qu'un sixième, le NGCC *Amundsen*, dédié à la recherche scientifique. Les brise-glace interviennent chaque année dans l'Arctique, de la fin juin au début novembre.
7. Pendant cette période, ces navires remplissent un éventail de rôles en soutien aux services traditionnels de la Garde côtière et aux priorités du gouvernement du Canada, notamment :
 - a. la fourniture d'information sur les glaces (en partenariat avec le Service canadien des glaces) et de conseils sur la navigation dans les glaces à d'autres navires dans l'Arctique;
 - b. l'escorte de navires individuels et de convois, le dégagement des navires prisonniers des glaces et l'entretien des chenaux de navigation et des passages dans les glaces;
 - c. le déglacement des ports;
 - d. la livraison de marchandises aux collectivités nordiques lorsque des services commerciaux ne sont pas disponibles (transport maritime dans l'Arctique).
8. Le plan annuel des opérations de la Garde côtière, conçu pour faciliter les services maritimes dans l'Arctique, commence normalement à la fin juin et se termine généralement à la fin octobre ou au début novembre. Au cours de cette période de quatre mois de navigation, cinq brise-glace lourds et moyens, ainsi qu'un navire polyvalent à grand rayon d'action de grande croisière, se déploient et rentrent au port de manière échelonnée.
9. En raison de la fonte des glaces dans l'Arctique, la saison de navigation se prolonge et l'on assiste déjà à une hausse du trafic maritime. Du point de vue des services opérationnels, le besoin de l'appui des brise-glace pour la sécurité maritime, la sûreté, les sciences, l'intervention environnementale et le déglacement grandira et évoluera, tout particulièrement dans l'Arctique. Le retrait de navires pour des périodes d'entretien prolongées va nuire à la prestation des programmes existants et ralentir les capacités de la GCC à fournir des services aux nouveaux clients et aux intervenants de la région.

Déglaçage dans le sud

10. Le programme de déglacement est mené dans le sud du Canada de la mi-décembre à la fin mai, selon les conditions dans certaines aires de service, comme la côte du Labrador. Les activités menées dans le cadre de ce programme comprennent l'escorte de navires dans des eaux couvertes de glaces, le dégagement de navires prisonniers des glaces, le déglacement des ports, le soutien à la protection de l'environnement (en réduisant les risques de dommages aux navires naviguant dans les glaces), la fourniture de conseils et d'information sur les glaces, et la réduction du risque de dommages matériels par la lutte contre les inondations sur le fleuve Saint-Laurent grâce à la surveillance, la prévention et la destruction des embâcles.

11. La flotte de brise-glace de la GCC joue un rôle fondamental en rendant la navigation et le commerce possibles durant les rudes hivers canadiens. Cette affirmation est particulièrement vraie dans les zones dangereuses et encombrées par les glaces comme la côte nord-est de Terre-Neuve-et-Labrador et le golfe du Saint-Laurent, qui sont souvent recouverts d'une couverture de glace de deux mètres d'épaisseur et dont les crêtes ont six mètres de hauteur, ainsi que le fleuve Saint-Laurent, où de grands floes peuvent se détacher des côtes, créer des embâcles et constituer un danger pour la navigation. Les opérations de déglacage sont actuellement effectuées par quatre classes de navires capables de mener de telles opérations : les brise-glace lourds, les brise-glace moyens, les navires polyvalents à grand rayon d'action de grande croisière et les navires polyvalents à moyen rayon d'action, pour un total de 14 brise-glace.
12. Afin d'orienter le processus décisionnel, les activités sont regroupées selon l'ordre de priorité suivant :
- a. cas urgents ou de détresse (traités en priorité);
 - b. Les demandes relatives aux services de traversiers fournis en vertu de dispositions de la Confédération et du syndicat sont prioritaires; la GCC accorde aux autres services de traversiers la priorité qu'elle juge appropriée;
 - c. escorte de navires transportant de la marchandise vulnérable ou dangereuse (biens périssables, matières dangereuses, polluants) ou des marchandises essentielles à la survie des collectivités;
 - d. déglacage des ports;
 - e. navires commerciaux en transit et bateaux de pêche.
13. Les brise-glace de la GCC réalisant également un grand nombre d'autres programmes, les lacunes en matière de capacité de déglacage auront des répercussions sur la capacité de la Garde côtière de maintenir tous les autres programmes pour lesquels le soutien de ces navires est nécessaire. Des solutions permettant un soutien au déglacage et aux autres programmes sont souhaitables.

Besoins en matière de remorquage

14. Les opérations de remorquage d'urgence ont pour objectif d'atténuer les risques lorsqu'un navire est en détresse, c'est-à-dire de limiter la mise en péril de l'équipage, d'autres navires, ou de réduire le risque de pollution marine. Des opérations de remorquage d'urgence ont lieu, par exemple, dans les situations où un navire ne peut plus être dirigé (p. ex. parce qu'il lui est impossible de manœuvrer, ou que ses machines ne lui permettent plus d'avancer).
15. Une étude sur les capacités de remorquage d'urgence commandée en 2013 par Transports Canada pour le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a conclu qu'il existait d'importantes lacunes dans les capacités de remorquage sur la côte Ouest et dans l'Arctique, où aucune activité pétrolière et gazière n'a actuellement lieu, et des lacunes moins importantes à Terre-Neuve-et-Labrador et en Nouvelle-Écosse.

16. Rectifier la situation des capacités de remorquage d'urgence répondra aux attentes des Canadiens, qui désirent que la Garde côtière canadienne s'acquitte de son mandat de protéger les vies en péril et le milieu marin et augmente sa capacité d'intervention auprès de grands navires souffrant d'avaries les empêchant de naviguer.
17. Les solutions proposées par l'industrie pour répondre à cette lacune doivent comprendre suffisamment d'information pour permettre d'établir si elles offrent des capacités pouvant être exploitées dans d'autres programmes de la GCC.

Annexe B – Description de la capacité

Description générale	<ul style="list-style-type: none"> • Largeur • Tirant d'eau • Longueur
Aspects réglementaires et de classification	<ul style="list-style-type: none"> • Sont-elles conformes aux exigences réglementaires canadiennes actuelles et prévues? • Cote glace (indiquer la classe polaire)
Vitesse nominale	<ul style="list-style-type: none"> • En eaux libres et dans différents états de mer • Eaux couvertes de glaces : capacité à maintenir une vitesse constante de xx nœuds dans des glaces de première année d'une épaisseur de xx centimètres
Manœuvres et maintien en position	<ul style="list-style-type: none"> • Quel est le système de propulsion (une hélice, deux hélices, Azipod, etc.)? • Autres équipements de manœuvres et de maintien en position (p. ex. propulseur d'étrave, positionnement dynamique, etc.)
Autonomie et distance franchissable	<ul style="list-style-type: none"> • Autonomie (xx jours en mer) • Capacité en eau potable • Distance franchissable minimale (c.-à-d. xx milles nautiques @ xx nœuds)
Équipage et locaux d'habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de membres d'équipage (xx officiers et xx membres d'équipage) • Configuration des cabines (xx cabines simples, xx cabines doubles ou autres configurations, y compris les couchettes pour le personnel surnuméraire)
Capacités liées au programme	<ul style="list-style-type: none"> • Surface du pont de travail • Surfaces du pont de travail couvertes par la ou les grues (avant et/ou arrière) • Capacité de mettre à l'eau et de récupérer une embarcation détachée (indiquer la taille du canot pneumatique à coque rigide ou de la barge) et dans quel état de mer • Capacité de la cale à marchandises (pour l'équipement d'intervention environnementale et à d'autres fins) • Taille de l'hélicoptère que le navire peut accueillir, avitailler, et mettre au hangar, le cas échéant • Espace disponible pour les premiers soins et les soins médicaux à long terme (p. ex. en cas de blessés multiples) • Capacité de remorquage (xx tonnes de puissance de traction) • Équipements de remorquage auxiliaire (c.-à-d. treuil de remorque, treuils doubles, type de remorque, composants de rechange, etc.) •
Autres capacités	<ul style="list-style-type: none"> • Renseignements supplémentaires, le cas échéant

Note : Le tableau ci-dessus a été conçu pour s'assurer qu'un minimum d'information est fourni et permettre de bien comprendre les capacités proposées par l'industrie. Il ne se veut en aucun cas restrictif, et l'industrie est encouragée à fournir le plus de détails possible concernant les

options proposées. Certains éléments, comme la cote glace, pourraient ne pas s'appliquer aux propositions concernant la lacune en matière de capacité de remorquage.

Annexe C – Programmes de la GCC

Les options proposées par l'industrie doivent également comprendre des commentaires sur sa capacité à appuyer d'autres programmes de la GCC. Ces programmes sont résumés ci-dessous.

Mission	Description
1. Recherche et sauvetage (R et S)	<p>La GCC est responsable de la composante maritime du système fédéral de R et S, une responsabilité confiée au ministre de Pêches et Océans Canada par la <i>Loi sur les océans</i>. Des services sont fournis dans le but de coordonner les activités de R et S en mer, de communiquer avec les navires en mer et de fournir des navires et des équipages ayant pour tâche de réagir aux incidents de R et S.</p> <p>Les eaux bénéficiant d'une couverture de R et S commencent à 800 milles nautiques au large des côtes dans l'océan Pacifique, à 1 000 milles marins au large des côtes dans l'océan Atlantique et s'étendent jusqu'au pôle Nord. Le système de R et S couvre une superficie d'environ 5,3 millions de kilomètres carrés; cette zone diversifiée est considérablement plus vaste que les eaux territoriales définies par les conventions internationales.</p> <p>Bien qu'il existe un groupe distinct de navires principalement dédiés à la R et S répartis dans les postes de bateaux de sauvetage partout le long des côtes canadiennes, tous les navires de la GCC ont la polyvalence de mener des interventions de R et S en plus de réaliser les programmes ministériels dont ils sont chargés.</p>
2. Déglçage	<p>Le Programme de déglçage de la GCC assure le déglçage et des services connexes pour faciliter le mouvement éclairé, sécuritaire et rapide de la circulation maritime dans les eaux canadiennes recouvertes de glace et autour de celles-ci, au profit de l'industrie et des collectivités.</p> <p>La prestation du programme de déglçage a lieu dans le sud du Canada de la mi-décembre à la fin juin, et dans l'Arctique de juin à novembre. La flotte de la GCC fournit des navires spécialisés et polyvalents ainsi que des équipages formés en appui à ce programme essentiel.</p> <p>Les activités menées dans le cadre de ce programme comprennent l'escorte de navires dans des eaux couvertes de glaces, le dégagement de navires prisonniers des glaces, le déglçage des ports, le soutien à la protection de l'environnement (en réduisant les risques de dommages aux navires naviguant dans les glaces), la fourniture de conseils et d'information sur les glaces, et la réduction du risque de dommages matériels par la lutte contre les inondations sur le fleuve Saint-Laurent grâce à la surveillance, la prévention et la destruction des embâcles.</p>

	<p>Le programme de déglacage contribue également à assurer la souveraineté dans l'Arctique en réapprovisionnant les communautés nordiques, en apportant un soutien aux autres organismes gouvernementaux, ainsi qu'en maintenant une présence visible du gouvernement fédéral en mer dans le Nord canadien. Sa prestation est normalement assurée par une flotte dédiée de brise-glace moyens et lourds, mais en cas d'urgence ou de besoins particulièrement élevés, des navires polyvalents peuvent être déployés pour des missions spécialisées ou combler des lacunes dans les niveaux de service.</p>
3. Intervention environnementale	<p>Le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada repose sur un partenariat entre le gouvernement et l'industrie. L'industrie fournit au Canada la capacité principale réglementée pour nettoyer les déversements de pétrole. La GCC doit être prête en tout temps à apporter des renforts à titre de principal organisme fédéral responsable de garantir une intervention adéquate dans tous les cas d'incidents de pollution causés par les navires ou d'origine inconnue se produisant dans les eaux relevant de la compétence du Canada.</p> <p>Les navires de la GCC ont la capacité de déployer de l'équipement de lutte contre la pollution, entretenu dans le cadre du programme, s'ils doivent intervenir en cas d'incident de pollution en milieu marin. Des navires dotés d'équipement de lutte contre la pollution et d'équipage formé pour intervenir en cas d'incident de pollution en milieu marin sont exigés au nord du 60^e parallèle.</p>
4. Aides à la navigation	<p>Le Programme des aides à la navigation comprend la prestation d'aides maritimes de courte portée dont le nombre s'élève à plus de 17 000, notamment des aides visuelles (aides fixes, phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume) et des aides radar (réflecteurs et balises), ainsi que des aides maritimes de longue portée, notamment des aides électroniques telles que le Système mondial de localisation différentiel. Tous ces services offrent des avantages directs au personnel maritime en contribuant à une navigation sécuritaire et efficace ainsi qu'à l'accessibilité des routes dans les eaux canadiennes.</p> <p>La flotte de la GCC exploite une gamme d'aides à la navigation de grande et de petite taille ainsi que des navires polyvalents et des hélicoptères pour installer, récupérer et entretenir ce réseau d'aides à la navigation. Ces aides peuvent être en place à l'année ou de manière saisonnière, et l'installation des aides à la navigation flottantes exige souvent que les navires effectuant cette opération se trouvent à proximité de hauts-fonds, de rochers ou de récifs.</p>
5. Sûreté maritime	<p>La participation de la GCC à la sûreté maritime repose sur ses obligations, en vertu de la <i>Loi sur les océans</i>, de fournir des</p>

	<p>navires, des aéronefs et d'autres services maritimes à l'appui des priorités maritimes du gouvernement fédéral. À l'appui de la sécurité nationale, la GCC utilise sa flotte de navires, son expertise maritime et ses systèmes étendus de surveillance de navires pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sensibiliser les gens aux éventuelles menaces contre la sûreté maritime; • appuyer l'application de la loi et la capacité d'intervention sur l'eau; • améliorer la collaboration avec les ministères et les organismes dans l'ensemble de la communauté de la sûreté maritime.
6. Construction, installation, entretien et réparation par les Services techniques intégrés ou l'Infrastructure maritime et civile	<p>Le programme sur l'état de préparation des biens à terre (EPBT) fait en sorte que les biens qui ne font pas partie de la flotte de la GCC (chiffrés à 1,5 milliard de dollars) soient disponibles et fiables, afin de soutenir l'exécution des programmes de la GCC. Les biens qui ne font pas partie de la flotte comprennent les aides à la navigation fixes et flottantes, telles que les aides visuelles (aides fixes et bouées), les aides sonores (cornes de brume), les aides radar (réflecteurs et balises) de même que les aides maritimes de longue portée, telles que le système mondial de localisation différentiel (DGPS), ainsi que les systèmes électroniques de communication et de navigation et plus de 300 tours radio.</p> <p>La flotte de la GCC est capable de gérer les services techniques intégrés des navires, ce qui permet que soient effectuées les activités de maintenance prédictive, préventive et corrective nécessaires pour préserver ou restaurer la capacité opérationnelle et la fiabilité des biens, en particulier dans les régions éloignées.</p>
7. Conservation et Protection	<p>Le soutien de la GCC au programme de R et S est assuré, près des côtes comme au large, par des navires spécialisés en surveillance des pêches, et sur demande par des navires ou des hélicoptères polyvalents de la GCC. Le personnel de la flotte de la GCC fournit son soutien aux équipes d'arraisonnement armé, ainsi que son aide à la coordination et à la planification, afin d'assurer une prestation efficace des programmes, la sécurité du personnel, le soutien des agents des pêches et un soutien en matière de surveillance et dans le cadre d'opérations spéciales.</p> <p>Les zones couvertes par le programme comprennent les rivières, fleuves et lacs côtiers et s'étendent jusqu'aux limites du plateau continental, voire au-delà. Les opérations ont lieu toute l'année ou de manière saisonnière, et ce, dans toutes les régions, y compris dans les eaux envahies par les glaces ou à proximité (pour la chasse au phoque).</p>

8. Activités scientifiques (sciences océaniques)	<p>La flotte de la GCC fournit les équipages de navires spécialisés et polyvalents en soutien aux programmes du Ministère ayant trait aux sciences. Dans la plupart des cas, des spécialistes des programmes scientifiques et de l'équipement particulier sont requis pour des missions spécifiques, mais les navires de la GCC et leurs équipages sont parfois indispensables aux programmes scientifiques.</p> <p>Par exemple, la GCC aide les chalutiers et navires de pêche de recherche dans le cadre de l'évaluation des stocks, les navires et vedettes de levés hydrographiques, la recherche sur la colonne d'eau, les travaux de prospection sismique, les navires des sciences océanographiques et la capacité de déglacage, en soutien à la science dans le domaine de la recherche sur les changements du climat et de la glace. Les zones couvertes par ces services comprennent les zones côtières jusqu'aux limites du territoire relevant de la compétence du Canada, dans l'Extrême Arctique.</p>
9. SHC	<p>Le Service hydrographique du Canada (SHC) contribue à la sécurité sur les voies navigables canadiennes en procédant à des levés hydrographiques, principalement à bord de navires de la Garde côtière canadienne, dans le but de mesurer, de décrire et de cartographier les caractéristiques physiques des océans et des eaux continentales navigables du Canada.</p> <p>Les hydrographes du SHC participent activement aux levés et aux mesures des Grands Lacs, des côtes atlantique, pacifique et arctique, ainsi que des voies navigables intérieures canadiennes jusqu'aux limites du plateau continental et au-delà.</p>
10. Soutien aux autres organismes gouvernementaux	<p>Ce programme permet de s'assurer que la flotte civile fédérale répond aux besoins et priorités actuels et émergents du Canada et de sa population. Le programme n'appuie donc pas seulement les programmes de la Garde côtière, les activités scientifiques, les activités de pêche et les activités aquacoles du Ministère, mais aussi les activités d'autres ministères fédéraux nécessitant un soutien sur l'eau dans le cadre de leur mandat.</p>

Annexe D : Tableau pour la soumission des réponses des répondants

Utiliser un tableau par solution proposée.

NOM DE LA SOLUTION PROPOSÉE : <div></div>	
Questions techniques	
Description de la solution	
Capacités offertes par la solution proposée (selon l'annexe B)	
Programmes de la GCC que la solution est en mesure de soutenir (selon l'annexe C)	
Approche retenue pour l'offre de services (p. ex., facturation des services du navire à la tâche, selon un taux quotidien, location selon la durée des services, etc.)	
Exclusions (p. ex., indisponibilité à certaines périodes spécifiques, incapacité à effectuer certaines activités telles que le mouillage de bouées, etc.)	

Toute autre information pertinente concernant les capacités de la solution proposée.	
Détails financiers	
Ordre de grandeur approximatif des coûts pour la prestation du ou des services (en \$ CA)	
Facteurs de coût associés à la solution	
Modalités de paiement (p. ex. coût annuel fixe plus coût variable pour l'opération, en fonction de la tâche selon le service et l'utilisation, etc.)	
Toute autre approche de substitution (p. ex. xx nombre d'années avec options, durée fixe dès le départ, autre...) qui permettrait d'optimiser les coûts de la prestation du ou des services	
Toute autre donnée financière jugée pertinente	
Renseignements sur la mise en œuvre et la prestation des services	
Plan de mise en œuvre et échéancier	

Indiquer si la solution se prête à une mise en œuvre progressive (c.-à-d. escorte de déglacage et R et S dans un premier temps, puis soutien aux programmes Aides à la navigation et d'intervention environnementale rapidement par la suite) pour offrir au fournisseur de services une approche progressive et/ou un déploiement plus rapide;	
S'il y a lieu, et pour déterminer quels besoins peuvent être comblés conformément à d'autres échéanciers, veuillez indiquer tout autre service pouvant être obtenu, ainsi que l'ordre de grandeur approximatif des coûts et le ou les échéanciers associés;	
Approche/plan pour la maintenance (y compris les considérations liées à la logistique intégrée);	
Approche d'armement en équipage	
Exigences relatives à la formation de l'équipage	
Toute autre donnée sur la mise en œuvre et sur la prestation des services jugée pertinente	
Autres considérations	

Déterminer les risques associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de cette solution et les stratégies d'atténuation associées	
Relever les difficultés qui pourraient nuire à la capacité de l'industrie de fournir les services de manière rapide et économique une fois ceux-ci mis en œuvre, ainsi que les stratégies d'atténuation proposées pour réduire l'incidence sur les délais et les coûts	
Énumérer et expliquer tous les autres aspects devant être pris en considération et l'approche que vous recommandez (p. ex., responsabilité et assurances, sécurité, questions environnementales, exigences en matière d'accostage, marchandises contrôlées, etc.);	
Indiquer comment les collectivités autochtones et leur participation pourraient être mises à profit dans la solution proposée	
Fournir toute étude de cas et/ou modèle opérationnel qui pourraient aider le Canada dans la validation de la solution	
Inclure toute autre information qui pourrait aider le GC à bien comprendre votre proposition	

Retombées industrielles pour le Canada	
Question concernant « l'achat au Canada »	
<p>Veillez indiquer quels éléments de cette solution d'éventuelles mesures provisoires généreraient des retombées économiques et industrielles au Canada (p. ex., coque, modifications, réparations, entretien continu au cours de la vie du navire, remise en état, etc.).</p>	
Questions concernant les retombées industrielles et technologiques	
<p>Veillez indiquer comment votre entreprise entend intégrer directement l'industrie canadienne à sa solution pour combler les besoins du Canada en matière de capacités de déglçage ou de remorquage provisoires. Comment votre entreprise pourrait-elle faire participer l'industrie canadienne à des secteurs non liés à la solution que vous proposez (p. ex., le secteur de la défense et sécurité maritime ou celui de la navigation commerciale)? Dans quelle mesure votre entreprise pourrait-elle présenter, au moment de soumissionner, des transactions identifiées, mesurées en valeur du contenu</p>	

canadien, dans le secteur de la défense et sécurité et correspondant à un pourcentage de la valeur du marché?	
<p>Veillez indiquer comment votre entreprise pourrait collaborer avec des fournisseurs canadiens extérieurs à cette dernière, y compris les PME canadiennes, et dans quels domaines. Ces PME auraient-elles un lien avec les capacités de déglçage et de remorquage provisoires ou œuvreraient-elles dans d'autres domaines industriels?</p>	
<p>Veillez indiquer quelles activités de recherche et développement avec l'industrie canadienne ou des établissements d'enseignement postsecondaires canadiens bénéficiant d'un financement public pourraient être entreprises dans les secteurs de la défense et sécurité maritime ou de la navigation commerciale.</p>	
<p>Veillez indiquer quelles occasions d'exportation pourraient se présenter pour le Canada, directement et indirectement liées à la capacité éventuelle.</p>	
Autres renseignements	

Les répondants peuvent également fournir tout renseignement supplémentaire jugé nécessaire.	
---	--