



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

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

Interim Auxiliary Oiler Replenishment /Pétrolier

Ravitailleur d'escadre Intérimaire

105 Hotel de Ville

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet INTERIM ICEBREAKING AND TOWING	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7017-160056/A	Amendment No. - N° modif. 001
Client Reference No. - N° de référence du client F7017-160056	Date 2016-12-21
GETS Reference No. - N° de référence 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:	

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° 001 de la lettre d'intérêt (LI)/Demande d'information (DI) vient :

(1) Apporter les changements suivant à la LI/DI :

À la section 1 – Processus de demande d'information et instructions, sous-section 3 (Nature de la présente consultation), supprimer l'article b. en entier et y remplacer par le suivant :

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 d'ici le 25 janvier 2017, par courriel à marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avant de fournir une réponse initiale, les fournisseurs intéressés doivent informer l'autorité contractante d'ici le 11 janvier 2017 de leur intention de fournir une réponse initiale afin de participer à l'étape de rencontres individuelles. Les fournisseurs intéressés sont également demandés d'indiquer, à l'Autorité contractante, leur lieu de préférence pour la tenue de la rencontre individuelle. Veuillez noter que la décision sera entièrement à la discrétion absolue du Canada.

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 (prévue d'avoir lieu du 30 janvier au 10 février 2017).

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.

À la discrétion du Canada et 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

Chef d'équipe d'approvisionnement | Supply Team Leader
Projet des Capacités de déglacement et remorquage provisoires/Interim Icebreaking and Towing Capability
Direction générale des approvisionnements | Acquisitions Branch
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada | Public Works and Government Services Canada
105, rue Hotel de Ville, Gatineau, QC, K1A 0S5 (4-023) | 105, Hotel de Ville Street, Gatineau (QC) K1A 0S5 (4-023)
marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca
Téléphone | Telephone 819-939-8453
Cellulaire | Cellular 613-818-1149

Les répondants qui n'ont pas participé à l'étape 1 ou 2 de la LI/DI peuvent toujours soumettre une réponse à la LI/DI.

- (2) Répondre aux questions de l'industrie comme suit (voir le document ci-joint) :**
- (3) Fournir la présentation de la journée de l'industrie (voir le document ci-joint);**
- (4) Fournir la liste des entreprises ainsi que ces représentants ayant participé à la journée de l'industrie, incluant les participants au WebEx (Voir le document ci-joint); et**
- (5) Fournir le document des Règles d'engagement qui doit être signé d'ici le 25 janvier 2017 (voir le document ci-joint).**

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DEMEURENT INCHANGÉES.

No. De Question	Questions	Réponses
1	Est-ce que le Canada serait intéressé à recevoir des soumissions de compagnies internationales mais qui sont associées avec des compagnies canadiennes?	Par le biais de cette demande d'information (DI), le Canada voudrait recevoir de l'information sur le plus grand nombre d'options et de solutions possibles et disponibles afin de combler temporairement les lacunes potentielles de la capacité de déglacement et de remorquage de la Garde côtière canadienne (GCC). La DI éclairera également l'analyse et la prise de décisions concernant la stratégie d'approvisionnement la plus appropriée à suivre, y compris la mesure dans laquelle les politiques d'achat au Canada et d'autres politiques sont appliquées.
2	Pourriez-vous nous fournir l'annexe D dans le format MS Word pour faciliter l'entrée de nos réponses?	L'annexe D en format MS Word a été fourni par courriel avec les instructions pour la journée de l'industrie du 8 décembre. Si vous ne l'avez pas reçu s'il vous plaît faire la demande pour le document en envoyant un courriel à marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca
3	Quelle classe minimale de déglacement ou classe polaire que les brise-glaces lourds doivent avoir?	<p>La classe IACS UR PC3 ou son équivalent, est généralement considérée comme le minimum pour les brise-glaces lourds engagés dans les opérations dans l'Arctique, en particulier pour les saisons qui épaulent la période d'activité principale.</p> <p>La flotte de brise-glace de la GCC est composée d'un certain nombre de navires ayant des capacités différentes variant de la classe polaire 6 jusqu'à la classe polaire 3 ou son équivalent approximatif (c'est-à-dire le NGCC Samuel Risley au NGCC Terry Fox). À ce stade, la GCC demande à l'industrie de fournir au gouvernement des renseignements sur ce qui est disponible, le coût et le calendrier. La GCC analysera ensuite ces réponses et déterminera ses prochaines étapes pour s'assurer qu'elle peut répondre à ses exigences et à ses engagements. Le besoin n'est pas nécessairement de satisfaire à une classe Polaire, mais d'être en mesure de fonctionner dans les différents environnements opérationnels de la GCC. À ce stade, toute information susceptible de soutenir ou de démontrer cette capacité serait appréciée et serait probablement évaluée avant la mise en œuvre des prochaines étapes, lorsque la GCC déciderait de chercher ces solutions.</p>
4	Combien de marins et d'officiers de la Garde côtière seraient-ils ajoutés à l'équipage du navire?	L'équipage de tout navire proposé devrait être conforme au Règlement sur le personnel maritime de la Loi de 2001

		<p>sur la marine marchande du Canada. Toutefois, la GCC ne limitera pas les propositions en termes de composition de l'équipage du (des) navire (s) . Le nombre de membres de la GCC dépendrait de l'option proposée par l'industrie et pourrait varier de très peu (affrètement temporaire) à l'ensemble du contingent (affrètement sans équipage). Il est prévu que, dans toute solution, un nombre minimum de représentants de la GCC (jusqu'à cinq) devra être logé à bord du navire fourni en fonction des tâches exécutées.</p>
5	Est-ce que toutes les questions, commentaires et informations reçus par le biais de ce processus seront rendus publics?	Les questions formellement reçues seront répondues sur le site Achats et Ventes.
6	Est-ce qu'une classe de glace pour la coque est requise pour les navires de remorquage. Dans l'affirmative, quel sera le classement?	La GCC a une approche multitâche à l'égard de ses opérations et, comme l'indiquent les questions relatives à la DI, la GCC désire comprendre dans quelle mesure une ou plusieurs solutions pourraient répondre aux multiples exigences des programmes tels que le déglacage et le remorquage, Recherche et sauvetage, intervention environnementale, entretien des bouées et les sciences. Toutefois, une coque classifiée pour les glaces n'est pas une exigence absolue pour le navire remorqueur, car le remorquage et le déglacage sont des exigences distinctes.
7	Existe-t-il un besoin pour le bollard pull?	En ce qui a trait au remorquage, la GCC a déterminé un besoin objectif de retenir un navire porte-conteneurs de 11 000 EVP, en position, dans des conditions Beaufort 9 (vagues de 8 m, vents de 47 no). L'exigence de Bollard Pull pour cela a été estimée à 160 tonnes. Toutefois, ce n'est pas une exigence minimale et doit être considérée comme une cible/objectif. Bien qu'une étude initiale du 'Bollard Pull' nécessaire pour des types de navires et des conditions météorologiques spécifiques ait été effectuée, la Garde côtière est intéressée à recevoir les commentaires des experts sur le remorquage dans le cadre de ce processus de consultation.
8	Quand est-ce que la location des navires commencera-t-elle?	Il est prévu que toute solution provisoire soit mise en œuvre d'ici 2018 au plus tôt.
9	Quelle sera la durée de la location des navires?	La capacité provisoire devrait durer jusqu'à cinq ans, avec possibilité d'années optionnelles additionnelles.
10	Selon les informations publiées dans la Demande d'information (DI), les réponses initiales de l'industrie doivent être fournies 55 jours après la date de publication de la DI.	S'il vous plaît veuillez-vous référer aux changements de la section 1 – Processus de demande d'information et instructions, sous-section 3 (Nature de

	Serait-il possible de repousser ce délai jusqu'au 24 janvier 2017?	la présente consultation), l'article b de la LI/DI.
11	En ce qui a trait aux rencontres individuelles, y a-t-il des besoins spécifiques en vue de la participation?	S'il vous plaît veuillez-vous référer aux changements de la section 1 – Processus de demande d'information et instructions, sous-section 3 (Nature de la présente consultation), l'article b de la LI/DI.
12	Qu'il s'agisse de cinq ou quinze ans, il a un impact financier majeur. À ce titre, le Canada peut-il donner plus de clarté au sujet de la période de quinze ans et des prorogations précédentes?	<p>La capacité de remorquage est requise jusqu'à cinq ans à compter de 2018. Tout au long de cette période, le Canada évaluera et analysera les besoins en remorquage pour l'avenir. En fonction de cette analyse, qui sera en partie basée sur les résultats de cette DI, le Canada déterminera si des prolongations pour la location de la capacité de remorquage seront recherchées.</p> <p>La capacité de déglacement pourrait être nécessaire pour combler les lacunes potentielles dues au travail de prolongement de la durée de vie des navires (PVN) au cours des prochaines années. On prévoit qu'une solution provisoire, si nécessaire, ne pourrait pas être mise en œuvre avant 2018 et pourrait durer tout au long de la période de travail des PVN qui devrait se terminer vers 2022. Comprenant que la durée de tout arrangement commercial aura des répercussions financières, le Canada cherche à obtenir les meilleures Informations pour évaluer la valeur d'une approche par rapport à une autre (Veuillez également vous référer à la réponse à la question 33).</p>
13	Y aura-t-il une préférence pour les opérateurs qui ont déjà une présence dans la zone d'opération?	Le Canada aimerait comprendre quelle valeur ajoutée, les opérateurs qui ont déjà une présence dans la zone opérationnelle, pourrait apporter. Les renseignements qui pourraient être utiles à cet égard seraient appréciés.
14	Quand est prévu le début du service?	Le début du service est prévu au début de 2018 pour le remorquage et pourrait être dès 2018 pour le déglacement.
15	<p>Est-ce que la capacité de déglacement tiendra en compte:</p> <p>A) Les lacunes actuelles par rapport aux exigences minimales pour les grands lacs et le couloir maritime (région centrale et arctique)</p> <p>B) Remplacement de la capacité des navires en prolongation de la durée de vie de navire (PVN)</p> <p>C) Se préoccuper des conditions extrêmes afin de maintenir le flux</p>	L'intention de la DI est d'assurer que la GCC puisse comprendre quoi, à quelle vitesse et à quel prix l'industrie pourrait offrir une capacité de déglacement provisoire. Cette capacité provisoire pourrait alors être exploitée pour combler l'une ou l'ensemble des lacunes potentielles identifiées dans cette question selon les besoins du moment.

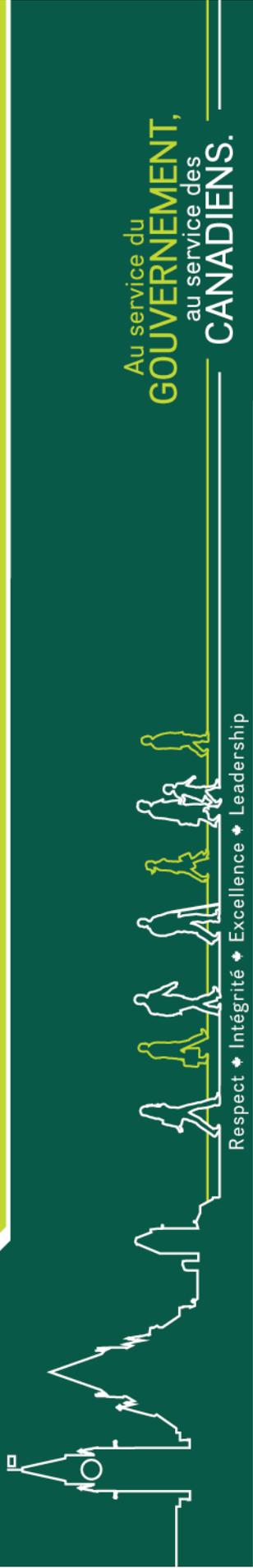
	économique dans le couloir de la voie maritime.	
16	Y a-t-il des exigences pour le carburant utilisé par le brise-glace? Émissions?	Les navires de la GCC sont ravitaillés par voie terrestre, soit par camion dans divers ports. Tous les navires de la GCC utilisent soit du carburant diesel marin, soit du carburant distillé naval pour leurs engins de propulsion. En tant que tel, tout navire loué par la GCC devra fonctionner sur des types de carburant semblables (Diesel marin - ISO.8217: 2012 ou Mazout marine (point d'écoulement -6°C) CGSB 3.11-2010 type 11 avr. 1 - oct. 31 (point d'écoulement -18°C) type 15 nov. 1 - mars 31. Les émissions sont réglementées selon TC BSN N °: 08/2014 - Règlement sur les émissions atmosphériques produites par les bâtiments: Normes relatives aux émissions de soufre de 2015.
17	Est-ce qu'une plate-forme pour hélicoptère est nécessaire?	Une plate-forme pour hélicoptère n'est pas une exigence obligatoire, mais elle offre davantage de souplesse pour appuyer les autres exigences des programmes de la GCC. Grâce à la DI, la GCC cherche à comprendre quelles capacités toute solution provisoire fournirait, à quel coût et autour de quels échéanciers.
18	Selon la présentation de la GCC, il y avait jusqu'à cinq brise-glaces légers ou moyens. Les parties intéressées peuvent-elles offrir des options pour moins de brise-glace?	La GCC accueille favorablement toutes les options envisageables en rapport aux brise-glaces légers, moyens et / ou lourds et des combinaisons de solutions multiples pourraient être mises en œuvre. On ne prévoit pas que plus de 5 navires au total seraient nécessaires pour combler les lacunes potentielles.
19	Le Canada envisagera-t-il des options pour amener des navires étrangers pour le déglacage? Si tel est le cas, est-ce que ces navires devront être rebattant pavillon canadien?	Le Canada accueille favorablement toutes les options envisageables pour les brise-glace et des combinaisons de solutions multiples pourraient être mises en œuvre. Étant donné que la GCC est une flotte du gouvernement canadien et exploitée conformément aux lois et règlements canadiens, tout navire exploité pour ou par la GCC serait battant pavillon du Canada.
20	La répartition du mélange de brise-glace lourds, moyens et légers requis par le Canada variera-t-elle chaque année?	Les exigences de la GCC pour le mélange de brise-glace lourd, moyen et léger peuvent varier selon les exigences du client, les conditions environnementales et la disponibilité de la flotte de la GCC. Si une demande de proposition relative à des exigences provisoires de déglacage est poursuivie à la suite de la présente DI, le nombre et le type de navires brise-glace, ainsi que la durée et les années d'option, seront clairement identifiés. L'analyse des solutions proposées par l'industrie informera également le plan de

		renouvellement de la flotte de la Garde côtière.
21	Déglaçage et remorquage: Le Canada envisage-t-il d'assouplir les exigences de niveau III et les règlements de Transports Canada pour les navires plus âgés amenés au Canada (par exemple, 10 ans)?	Une analyse plus poussée de cette question est nécessaire. Une réponse sera fournie sous peu.
22	L'exemption pour la sécurité nationale (NSE) s'appliquera-t-elle à ce processus?	Il est trop tôt dans le processus pour déterminer si l'ESN est applicable à cet approvisionnement, mais c'est un élément qui sera sérieusement pris en considération par le Canada.
23	Est-ce de 1 à 3 navires sur chaque côte?	Veillez-vous référer à la réponse à la question 44.
24	Les navires de remorquage doivent-ils être classés en glace?	La GCC a une approche multitâche à l'égard de ses opérations et, comme l'indiquent les questions relatives à la DI, la GCC désire comprendre dans quelle mesure une ou plusieurs solutions pourraient répondre aux multiples exigences du programme, telles que le déglacage et le remorquage, Recherche et sauvetage, réponse environnementale, bouée tendant et science. Toutefois, une coque classée pour les glaces n'est pas une exigence absolue pour le navire remorqueur, car le remorquage et le déglacage sont des exigences distinctes.
25	Le Canada envisage-t-il de garantir un nombre minimum de jours de déglacage dans le futur contrat?	Pour les fins de la DI, le Canada souhaite comprendre comment l'établissement d'un nombre minimum de jours influencera ou aura une incidence sur le coût ou la disponibilité de solutions provisoires éventuelles. À ce titre, le Canada invite tous les répondants à la DI à cerner ces considérations ou d'autres considérations dont le Canada doit tenir compte en analysant les réponses à la DI.
26	Le Canada peut-il fournir une indication du budget de toute entente de location sans équipage ou d'affrètement à temps, tant pour le déglacage que pour le remorquage?	L'un des éléments que le Canada cherche à comprendre à travers cette DI sont les coûts associés à toute solution provisoire. Ces renseignements permettront au Canada d'élaborer un budget approprié, si nécessaire.
27	Le Canada peut-il préciser si les navires intérimaires de capacité de déglacage et / ou de remorquage devront avoir la même capacité que les navires qui pourraient être retirés de service?	Le Canada ne cherche pas nécessairement à utiliser des solutions provisoires pour remplacer les navires existants par des navires qui possèdent des capacités identiques. Le Canada est intéressé à comprendre l'éventail des capacités que toute solution intérimaire potentielle peut offrir.
28	Le Canada peut-il fournir ses coûts annuels d'exploitation et le nombre d'équipage pour les navires de même capacité que les brise-glace demandés pour aider à présenter une analyse de rentabilisation des solutions de rechange proposées?	La GCC n'opère pas de navires de remorquage à l'heure actuelle et ne peut pas fournir des coûts comparables. Pour les brise-glaces légers / moyens et lourds, les coûts moyens approximatifs d'une moyenne sur trois ans sont les suivants (salaire, exploitation, carburant): Lourds - 6,5 M \$, 2,5 M \$,

		6,5 M \$; Moyen - 5 M \$, 1 M \$, 4 M \$, Léger - 3,5 M \$, 0,5 M \$, 2 M \$. Ces données n'incluent pas les coûts d'entretien.
29	Le Canada peut-il indiquer si le coût du carburant devrait faire partie de toute offre d'affrètement et, dans l'affirmative, quels mécanismes d'ajustement économique pourraient être appliqués?	Le Canada ne souhaite pas limiter indûment les options offertes par l'industrie. La responsabilité du coût du carburant (et tout autre coût) associé à une solution proposée devrait être identifiée dans la réponse.
30	Est-ce que le Canada peut expliquer comment les besoins d'assurance s'appliqueront à tous les modèles d'affrètement, avec ou sans équipage?	Le Canada veut comprendre la perspective de l'industrie sur la façon dont les questions d'assurance pourraient / devraient être gérées et ces renseignements seront examinés et analysés en consultation avec le Ministère de la Justice.
31	Le Canada peut-il indiquer comment le contenu canadien sera comptabilisé dans l'évaluation des offres proposées? Et en particulier s'il doit y avoir des exigences pour fournir 100% des avantages industriels et technologiques canadiens?	Le Canada est intéressé à comprendre dans quelle mesure toute solution provisoire proposée répondrait à la politique d'achat au Canada et/ou aux retombées industrielles et technologiques, incluant la proposition de valeur. Une décision sur la façon dont ces politiques s'appliqueront sera faite à une date ultérieure.
32	Quel est le calendrier projeté pour l'émission de la Demande de Proposition (DP) et l'attribution du contrat?	Il n'y a aucun engagement à émettre une DP ou à attribuer un contrat pour une capacité provisoire de déglacement. Une fois l'analyse des réponses terminée, le Canada déterminera ses prochaines étapes pour s'assurer qu'il est capable de respecter ses engagements en matière de déglacement. Il est prévu qu'une DP pour les besoins de remorquage soit publiée à la mi-2017.
33	La DI a déclaré que le programme pourrait être prolongé jusqu'à quinze ans, de quoi dépend une telle extension?	Certains éléments qui peuvent influencer sur la nécessité d'étendre les mesures provisoires comprennent: la condition des navires de la GCC; des exigences accrues des clients; un chevauchement croissant dans la saison de glace dans l'Arctique et dans le Sud, les dates de livraison prévues pour les navires de remplacement et des analyses de cas d'affaires évaluant les coûts et les avantages de diverses solutions les unes contre les autres (Veuillez également vous référer à la réponse à la question 20).
34	Les discussions sur les séances individuelles seront-elles publiées?	Non, les discussions qui auront lieu pendant les séances individuelles ne seront pas divulguées.
35	Dans les cas où ces exigences sont satisfaites avec des navires sous conditions; les navires construits initialement au Canada représenteraient-ils une valeur pour la stratégie canadienne d'approvisionnement?	Le Canada ne comprend pas clairement la question. Veuillez s'il vous plaît clarifier la question et la resoumettre à l'autorité contractante.

36	Y a-t-il une exigence d'âge pour le navire présenté?	Il n'y a pas d'âge requis. Le Canada devrait être en mesure de comprendre la disponibilité opérationnelle de tout navire proposé à quel coût et selon quelles considérations d'entretien.
37	L'âge des navires représentera-t-il un avantage lorsqu'il sera évalué?	Il n'y a pas d'âge requis. Le Canada devrait être en mesure de comprendre la disponibilité opérationnelle de tout navire proposé à quel coût et selon quelles considérations d'entretien.
38	Quels sont les paramètres de la manière dont les propositions seront évaluées?	Les propositions ne seront pas évaluées. Les propositions fournies seront prises en considérations par le Canada dans l'analyse des prochaines étapes pour la planification de renouvellement de la flotte actuelle ainsi pour s'assurer que le Canada soit en mesure de fournir les services prescrits.
39	Si un système de point ou % est utilisé, ce système peut-il être rendu public?	Les propositions ne seront pas évaluées. Les propositions fournies seront prises en considérations par le Canada dans l'analyse des prochaines étapes pour la planification de renouvellement de la flotte actuelle ainsi pour s'assurer que le Canada soit en mesure de fournir les services prescrits.
40	Y a-t-il une préférence de la part de la GCC pour avoir une offre importante composée de plusieurs services (par exemple, le remorquage et le déglacage) par opposition aux offres individuelles pour chaque service individuel?	Il n'y a pas de préférence à ce stade. Bien que le Canada s'intéresse d'abord aux solutions individuelles, si les répondants choisissent également d'illustrer comment une solution combinée démontre la valeur d'une telle approche, cela est fortement encouragé.
41	En ce qui concerne la classe de glace du navire, est-ce que cela doit essentiellement être exprimé en fonction des règles du SIGC «Exigences relatives à la CLASSE POLAIRE», c'est-à-dire si le navire devait avoir une classe de glace d'un membre du SIGC, serait-ce suffisant, ou le besoin demeure SIGC `PC`?	Reconnaissant que la classe de glace d'un navire peut avoir été évaluée selon un ensemble de règles, le Canada s'attendrait à ce que toute solution proposée soit clairement définie en ce qui concerne la classe de glace des navires.
42	Est-ce qu'une relation de représentant / gestionnaire canadien avec un propriétaire de navire étranger et une autre sous-location serait acceptable à la GCC?	À ce stade, le Canada n'a aucune préférence en ce qui concerne l'arrangement d'une solution proposée. L'industrie ne doit pas être restreinte dans le développement des approches et des solutions innovantes. Les soumissions seront analysées pour leur valeur et la capacité qu'elles peuvent livrer à quels coûts et autres considérations.
43	La DI indique que le programme peut être prolongé jusqu'à 15 ans. De quoi cela dépendrait-il?	Certains éléments qui peuvent influencer sur la nécessité d'étendre les mesures provisoires comprennent: la condition des navires de la GCC; des exigences accrues des clients; un chevauchement croissant dans la saison de glace dans l'Arctique et dans le Sud, les dates de livraison prévues pour les navires de remplacement et des analyses de cas d'affaires évaluant les coûts et les avantages de diverses solutions les unes

		contre les autres (Veuillez également vous référer aux réponses aux questions 20 et 33).
44	À la suite de l'annonce d'un deuxième navire remorqueur pour la Colombie-Britannique, est-ce qu'il y aura des modifications à la demande d'informations ?	L'annonce du Premier Ministre concernant les navires remorqueurs a précisé que le second de deux navires remorqueurs d'urgence, promis dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada, naviguera le long de la côte ouest canadienne. La Garde côtière procèdera donc avec la demande d'informations auprès de l'industrie pour l'obtention de deux navires. Il n'y aura aucuns autres changements à la DI.



Projet de Capacités de déglaçage et remorquage provisoires

Numéro de l'invitation: F7017-160056/A

Journée de l'industrie du 8 décembre, 2016



Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Public Works and
Government Services
Canada

Canada

Ordre du jour

- Points administratifs (Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC))
- Règles d'engagement (SPAC)
- Processus consultatif (SPAC)
- Aperçu des besoins opérationnels (Garde côtière canadienne (GCC))
- Politique de "l'achat au Canada" (Innovation, Science et Développement économique Canada (ISDE))
- Politique des retombées industrielles et technologiques/ Proposition de valeur (ISDE)
- Pause
- Questions
- Prochaines étapes



Administration

- Information sur le bâtiment :
 - Sorties
 - Toilettes
- Protocole pour les questions
- Cette présentation sera également disponible achatsetventes.gc.ca
- Introduction des représentants du Gouvernement du Canada
 - M. Nicolas Nabaa – Directeur d’approvisionnement, SPAC
 - M. Derek Buxton, Directeur Principal, GCC
 - M. Jamieson McKay – Directeur adjointe, ISDE
 - Mme. Nathalie Couture – Directrice adjointe, ISDE
 - M. Henri Legros– Directeur, GCC
 - M. Adriaan Kooiman – Gestionnaire, État de préparation opérationnelle, GCC
 - M. Marc Aubin – Autorité contractante, SPAC



Règles d'engagement

- Favoriser un dialogue ouvert et constructif;
- Être juste, ouvert et transparent envers toutes les parties;
- Le Canada ne divulguera pas de renseignements exclusifs aux autres participants de l'industrie; et
- Les participants doivent signer les Termes et Conditions des Règles d'engagement.

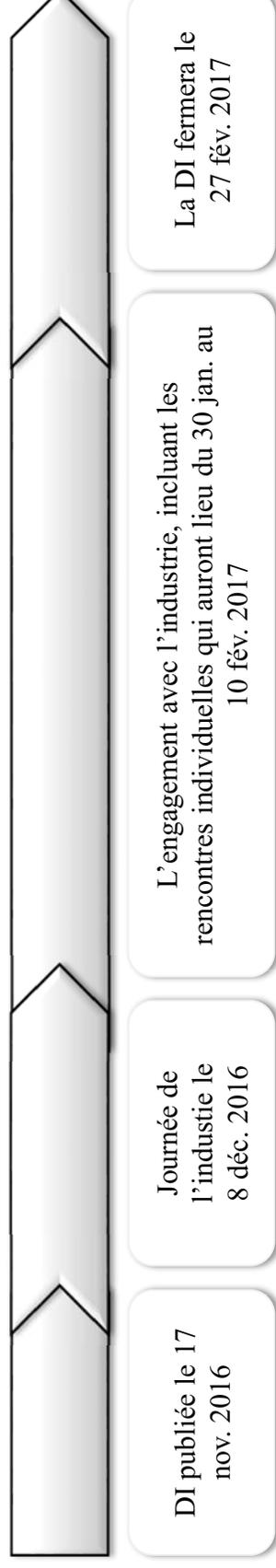


Processus consultatif (1)

- Une demande d'information (DI) a été publiée pour aviser d'éventuels besoins provisoires de capacités additionnelles de déglacage et un besoin séparé en capacités accrues de remorquage pour la Garde côtière canadienne (GCC).
- Cette DI constitue l'étape initiale qui fournira de l'information au sujet de la vitesse à laquelle l'industrie peut commencer à fournir ces services autour du quels, délais, coûts, et considérations.

Processus consultatif (2)

- Les réponses ne seront pas évaluées de façon officielle mais elles pourront être utilisées par le Canada afin de développer ou modifier l'approche d'approvisionnement futurs qui répondra à ce besoin potentiel. ont il répondra à des besoins potentiels futurs. Ceci aidera également GCC dans ça planification de renouvellement de la flotte actuelle;
- L'objectif d'aujourd'hui est de fournir à l'industrie un aperçu du projet ainsi que vous communiquer les besoins.



Processus consultatif (3)

- Étape 1 – Journée de l'industrie (8 décembre, 2016) :
 - Le Canada fournira un aperçu du processus à l'industrie et communiquera les besoins; et
 - Informer l'industrie au sujet des retombées pour les industries.
- Étape 2 – Rencontres individuelles (30 janvier au 10 février, 2017) :
 - Le Canada rencontrera individuellement les répondants intéressés pour discuter de leurs réponses.
- Étape 3 – Réponses finales (27 février, 2017) :
 - Le Canada analysera les commentaires de l'industrie. Ces commentaires pourraient faire l'objet de discussions ultérieures, à la discrétion du Canada.
- Le Canada publiera les réponses aux questions fournies par l'industrie (dans les deux langues officielles) sur le site achatsetventes.gc.ca durant le processus de la DI.



Vue d'ensemble des besoins opérationnels



Programme de déglacage actuel



Les services de déglacage sont offerts à longueur d'année avec 15 brise-glace et 2 véhicules à coussin d'air

La saison de déglacage du Sud: décembre - mai

- 14 brise-glaces opèrent dans l'est du Canada au sud du 60e parallèle nord

Saison de déglacage de l'Arctique: juin - novembre

- 7 brise-glaces avec la capacité d'effectuer des opérations dans l'Arctique

Les services comprennent:

- Le maintien des voies navigables principales
- Soutien aux services de traversier
- Escortes pour les navires traversant des eaux infestées de glace
- Entretien des chenaux de navigation découpés dans les glaces pour permettre aux navires de franchir la banquise côtière
- Contrôle des crues entre les lacs Huron et Erie
- Prévention des embâcles sur le fleuve Saint-Laurent
- Départs des terminaux portuaires et des installations
- Accélération du dégagement de glace à la fin de la saison des glaces

Livraison du programmes de déglacage



La GCC est responsable de la prestation de services de déglacage et de la gestion des services reliées aux glaces à l'appui des déplacements sûr, économique et efficace des navires dans les eaux canadiennes.

Priorité des services

1
Tous les cas urgents ou de détresse sont traités en priorité

- 2**
- les demandes relatives aux services de traversiers fournis en vertu des dispositions de la Confédération sont prioritaires;
 - autres services de traversiers

3
Navires qui transportent des cargaisons vulnérables (pollution, marchandises dangereuses, etc) et des marchandises essentielles à la survie de localités

4
Navires de passage et les bateaux de pêche

5
Dégagement des ports de pêche

Temps de réponse

Heures	Région
5	St-Laurent Saguenay
8	Terre-neuve côte est Terre-neuve côte nord-est Côtes du Labrador Lacs Huron, Erié, Supérieur et Ontario
10	L'Arctique
12	Terre-neuve côte ouest
24	Dégagement des ports de pêche

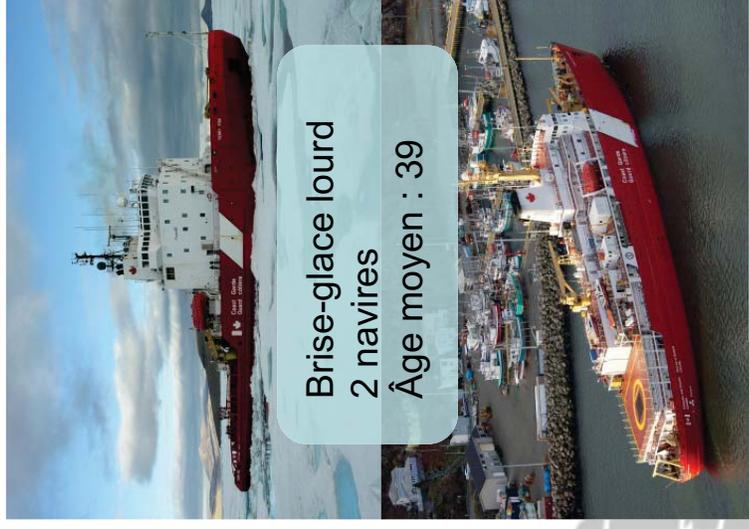
Les brises-glaces de la GCC



Navire polyvalent de
grande endurance
7 navires
Âge moyen: 33



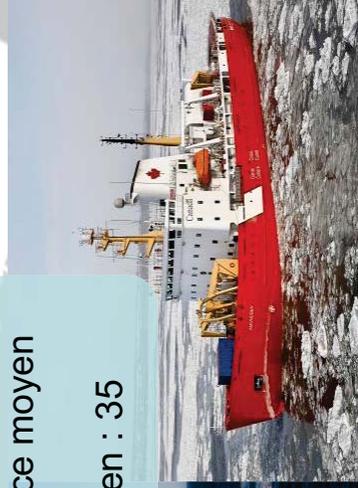
Navires polyvalent
d'endurance moyenne
2 navires
Âge moyen : 36



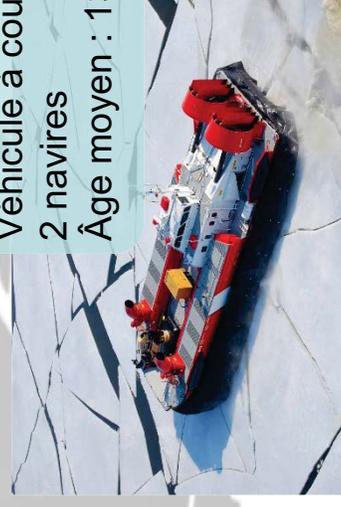
Brise-glace lourd
2 navires
Âge moyen : 39



Brise glace moyen
4 navires
Âge moyen : 35



Véhicule à cousin d'air
2 navires
Âge moyen : 13

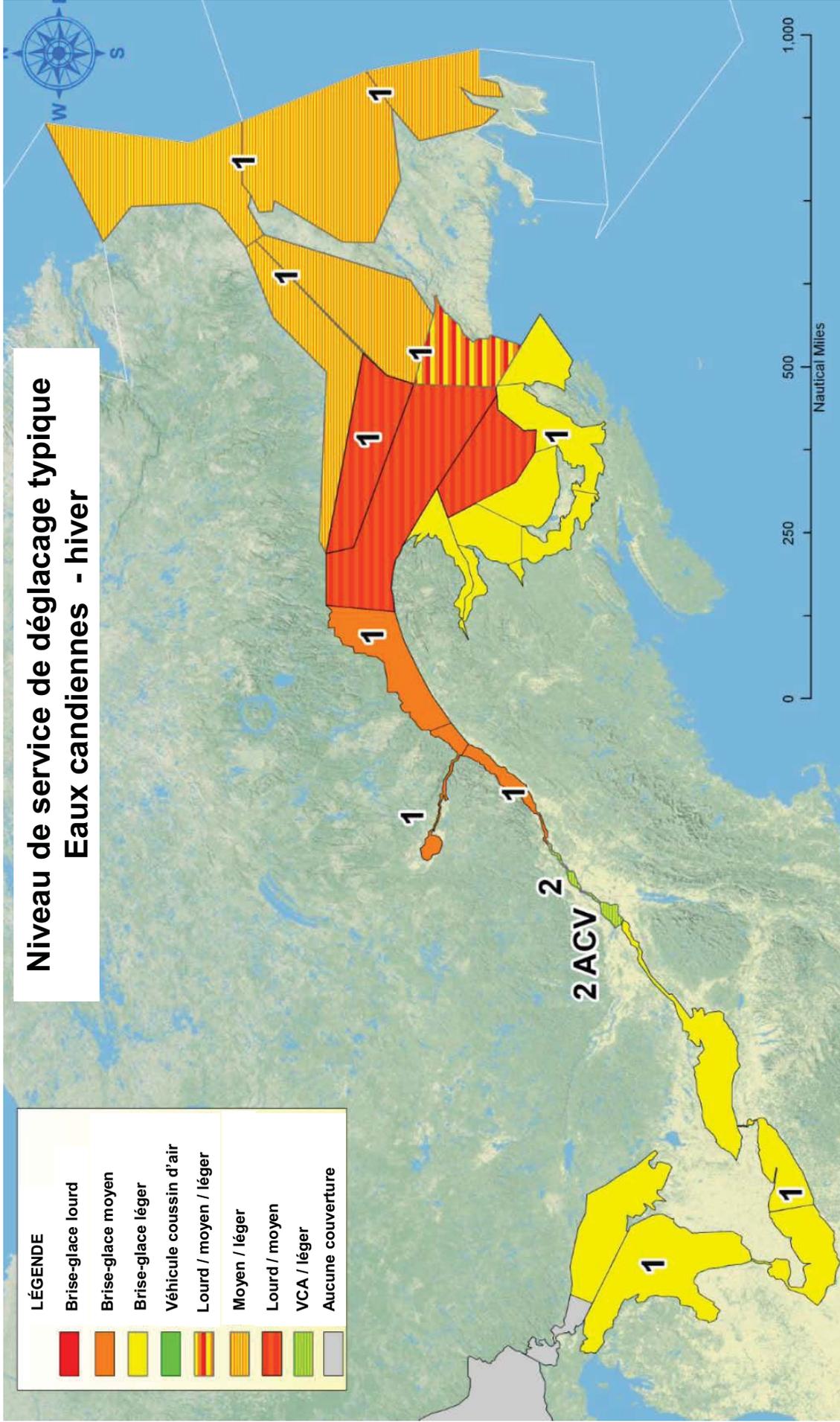


Niveau de service de déglacage typique



LÉGENDE	
	Brise-glace lourd
	Brise-glace moyen
	Brise-glace léger
	Véhicule coussin d'air
	Lourd / moyen / léger
	Moyen / léger
	Lourd / moyen
	VCA / léger
	Aucune couverture

Niveau de service de déglacage typique
Eaux canadiennes - hiver



Considérations relatives à la planification de la flotte



- Les travaux de prolongement de la durée de vie des navires sont continus. Compte tenu de l'âge des navires, des problèmes additionnels peuvent être découverts une fois que les travaux sont en cours, ce qui risque de prolonger les périodes de travail et d'augmenter les temps d'arrêt non planifiés.
- Hausse des demandes de déglacage en raison de:
 - Augmentation du trafic maritime et chevauchement des saisons de déglacage plus longues;
 - Augmentation des services de traversier; et
 - Conditions météorologiques (des glaces) variables.
- Risque d'indisponibilité non-planifié des brise-glaces augment également:
 - Conduisant à des interruptions de services;
 - Disponibilité opérationnelle de 85% planifiée diminue pour certains navires; et
 - Le risque est appelé à augmenter à mesure que les navires vieillissent.

Couverture de glace maximale



Maximum Ice Coverage for the weeks 1211-0716, seasons:
1984/85-2014/15

La couverture maximale de glace pour les semaines
1211-0716, saisons: 1984/85-2014/15



Regional East Coast /
Régionale Côte Est

Area / Aire : 1,975,743 km²



Canadian Ice Service - Environment Canada / Service canadien des glaces - Environnement Canada
(2016-05-26 10:57 IceGraph - Canadian Ice Service/Graph des glaces - Service canadien des glaces 2.0.7 2014/01/21)

Ice Coverage / couverture des glaces Average / moyenne 1984/85-2014/15 # Earliest and latest weeks the maximum occurred in the period / Semaines le plus tôt et le plus tard dans la période lorsqu'on a atteint le maximum

Highest / Le plus haut: 1990 0312 - 36.57%
Lowest / Le plus bas: 2010 0129 - 7.86%

Comparaison entre saisons légère, moyenne et difficile



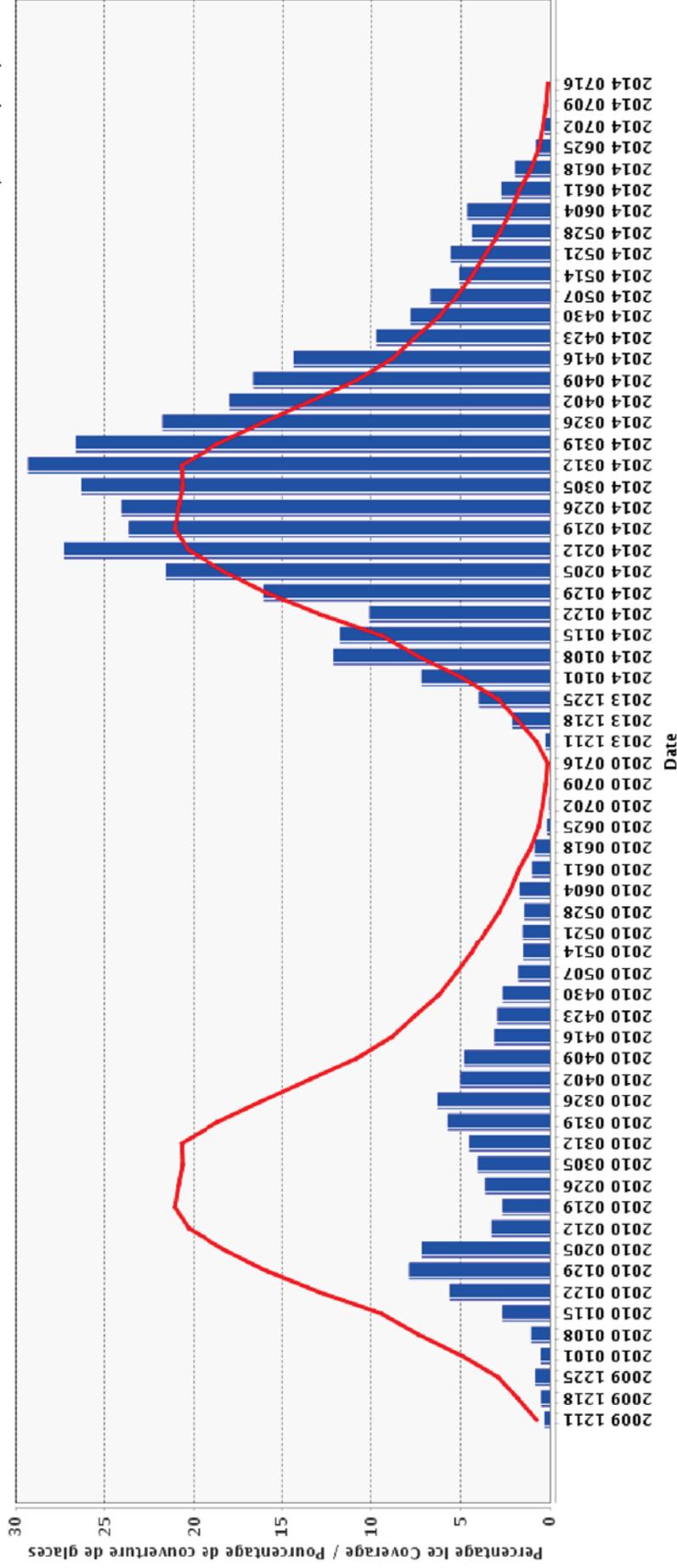
Multiple Seasons: Weekly Ice Coverage for the seasons 2009/10 and 2013/14, Weeks: 1211-0716

Plusieurs saisons: Couverture des glaces hebdomadaire pour les saisons 2009/10 et 2013/14, Semaines: 1211-0716



Regional East Coast /
Régionale Côte Est

Area / Aire : 1,975,741 km²



Canadian Ice Service - Environment Canada / Service canadien des glaces - Environnement Canada
(2016-06-20 14:59 IceGraph - Canadian Ice Service/Graph des glaces - Service canadien des glaces 2.0.7 2014/01/21)

■ Ice Coverage / couverture des glaces ■ No Data / Aucune donnée — Average / moyenne 1984/85-2014/15

Exigences de déglacage de la GCC



- Exigences en déglacage:
 - Opérer dans les divers milieux de déglacage canadiens (Arctique, Est du Canada, Grands Lacs ou tous);
 - Jusqu'à cinq navires (brise-glace léger, moyen ou lourd);
 - Le(s) navire(s) peuvent être affrétés à temps avec ou sans équipage ou sous autres conditions novatrices qui pourraient être proposées;
 - Transfert de connaissance pour l'exploitation et l'entretien du navire; et
 - Potentiellement à partir de 2018 pour cinq ans et jusqu'à quinze après.



Écart à court terme – Prolongement de vie du navire (PVN)



- Les travaux prévus de PVN signifient qu'environ deux navires ne seront pas disponibles chaque année (souvent pour plus de six mois) pendant au moins les six prochaines années.

Vessel Name	FY 16/17	FY 17/18	FY 18/19	FY 19/20	FY 20/21	FY 21/22
1 CCGS LOUIS S. ST-LAURENT						
2 CCGS TERRY FOX						
3 CCGS PIERRE RADISSON	■	■				
4 CCGS DES GROSEILLIERS		■	■			
5 CCGS HENRY LARSEN	■	■				
6 CCGS AMUNDSEN			■	■		
7 CCGS GRIFFON						
8 CCGS EDWARD CORNWALLIS			■		■	
9 CCGS GEORGE R PEARKES				■	■	
10 CCGS SIR WILLIAM ALEXANDER		■	■	■		
11 CCGS MARTHA L BLACK			■		■	
12 CCGS SIR WILFRED LAURIER				■	■	
13 CCGS ANN HARVEY	■	■				■
14 CCGS EARL GREY						
15 CCGS SAMUEL RISLEY						
Approx # of Vessels	2	2-3	2-3	2-3	2-3	1-2
Vessel Life Extension (VLE)						

Écart potentiel à long terme



- Planification du renouvellement de la flotte est un processus continu mené en coordination avec diverses parties prenantes tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la GCC.
- Voici quelques considérations:
 - État de la flotte actuelle / Prolongement de vie de navire (PVN) / Fin de service planifiée;
 - Exigences du client et niveaux de service;
 - Conditions environnementales; et
 - Capacité de construction et de remplacement de l'industrie.
- Renouvellement de flotte doit examiner ces questions et comment ils pourraient évoluer à moyen et long terme.
- La livraison de nouveaux navires pourrait ne pas correspondre à la fin de la durée de vie des navires existants.
- Il existe un risque de manque de capacité dans le déglacage après la fin des travaux de PVN qui pourrait durer plus de 15 ans.
- La DI permettra à la GCC d'élaborer d'autres scénarios possibles dans le cadre du processus de planification du renouvellement de la flotte afin de combler les lacunes éventuelles.

Contexte - remorquage à la GCC



- Les navires en détresse présentent un risque important pour l'équipage, les autres navires et le milieu marin en raison du risque de collision et d'échouement qui entraîne le renversement d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses et nocives.
- L'accès à des mesures préventives efficaces, comme les navires ayant une capacité de remorquage suffisante, pour que le gouvernement fédéral puisse intervenir au début d'un incident maritime peut atténuer les risques associés aux gros navires qui subissent une perte imprévue de contrôle de la navigation.
- Les navires de la Garde côtière sont capables de remorquer dans le cadre de leur rôle en recherche et sauvetage pour prévenir les pertes en vies humaines, mais en raison de leur conception multifonctionnelle et de leurs besoins opérationnels ils ont une capacité limitée de remorquer de grands navires dans des conditions difficiles.



Exigences de remorquage de la GCC



- Capacité de remorquage requise:
 - Remorquer jusqu'à un navire porte-conteneurs de 11 000 EVP dans des conditions météorologique Beaufort 9;
 - Jusqu'à trois navires dont un pour la région du Pacifique;
 - Le(s) navire(s) peuvent être affrétés à temps avec ou sans équipage ou sous autres conditions novatrices qui pourraient être proposées;
 - Transfert de connaissances pour l'exploitation et entretien du navire(s);
 - Jusqu'à cinq ans avec possibilité d'extension.



Exigences de programmes de la GCC



- L'objectif de la DI est de demander des conseils et des suggestions pour combler les écarts potentiels dans la capacité de déglacage et remorquage;
- La GCC prend une approche multifonctionnelle pour permettre la livraison de plusieurs programmes à partir d'un seul navire. En plus de leur programme conçu, tous les navires doivent pouvoir:
 - Missions e recherche et sauvetage;
 - Vérification de la position des aides à la navigation; et
 - Opérations d'intervention environnementale.
- Autres programmes:
 - Mise en place des aides à la navigation;
 - Soutien à l'application de la loi (y compris le transport de petites embarcations);
et
 - Océanographie (océanographie, hydrographie et biologie).
- Par conséquent, les solutions qui appuient la prestation de ces programmes supplémentaires sont les bienvenues.



Politique de l'achat du Canada et

**Politique des retombées
industrielles et
technologiques/
Proposition de valeur**



Politique de « l'achat au Canada »

« *Le 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* »

- Cette politique est la mesure de soutien la plus importante mise de l'avant par le Canada pour stimuler l'activité économique et maintenir la capacité maritime nationale.
- Les entreprises intéressées devront tenir compte des retombées pour les industries de la construction navale et maritime au Canada.
- La politique sera prise en considération dans les décisions futures liées à l'approvisionnement.
- P. ex., coque, modifications, réparations, entretien continu au cours de la vie du navire, remise en état, etc.



Stratégie d'approvisionnement en matière de défense

- **Annoncée en février 2014 par les ministres**
 - de Travaux publics et Services gouvernementaux (maintenant Services publics et Approvisionnement Canada)
 - de la Défense nationale
 - d'Industrie Canada (maintenant Innovation, Sciences et Développement économique Canada)
- **Objectifs**
 - Fournir le bon équipement à la Garde côtière canadienne et aux Forces armées canadiennes, en temps opportun.
 - Tirer profit des achats de matériel de défense et des services pour créer des emplois et stimuler la croissance économique au Canada.
 - Simplifier le processus d'approvisionnement en matière de défense.



Politique sur les retombées industrielles et technologiques (RIT)

- Publication du Guide sur la proposition de valeur le 19 décembre 2014
- Quatre objectifs
 - Favoriser la croissance et la viabilité à long terme des secteurs de la défense et de la sécurité du Canada.
 - Favoriser la croissance des entrepreneurs principaux et des fournisseurs au Canada, y compris les petites et moyennes entreprises dans toutes les régions du pays.
 - Stimuler l'innovation au Canada au moyen de la recherche et développement (R-D).
 - Accroître le potentiel d'exportation des entreprises établies au Canada.



La Politique des RIT a un grand champ d'application

- La Politique des RIT s'appliquera aux marchés d'approvisionnement attribués après le lancement de la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense, qui a eu lieu le 4 février 2014, notamment :
 - à tous les approvisionnements en matière de défense admissibles d'une valeur de plus de 100 M\$;
 - à tous les approvisionnements admissibles de la Garde côtière canadienne de plus de 100 M\$ qui sont visés par l'exception au titre de la sécurité nationale;
 - tous les approvisionnements en matière de défense admissibles dont la valeur contractuelle se situe entre 20 et 100 M\$ feront l'objet d'un examen afin de déterminer s'ils nécessitent une proposition de valeur.



La proposition de valeur (PV)

- Les soumissionnaires retenus sont sélectionnés en fonction du prix, de la valeur technique et de leur proposition de valeur.
- Les entreprises qui se voient attribuer des contrats d'approvisionnement sont tenues de mener des activités commerciales au Canada, dont la valeur équivaut à celle du contrat.

Proposition de valeur

- Engagements et activités proposés au moment de la soumission
- Pondérée et cotée pendant l'évaluation des soumissions

Obligation actuelle

- Activités ciblées après l'attribution du marché
- Porte les activités ciblées jusqu'à 100 % de la valeur du marché



Objectif

- Afin de favoriser des retombées industrielles à long terme, le gouvernement du Canada consulte l'industrie au sujet de la capacité provisoire en matière de brise-glaces et de remorquage.
- La Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), y compris la proposition de valeur (PV), pourrait être appliquée à ce projet.
- L'information obtenue durant le processus consultatif pourrait contribuer à l'élaboration de la proposition de valeur.

PAUSE



QUESTIONS

Conclusion

- Prochaines étapes – Obtenir de la rétroaction sur les sujets suivants:
 - Disponibilité des solutions commerciales;
 - Calendrier proposé pour la disponibilité des capacités;
 - Point de vue de l'industrie au sujet du concept du soutien à long terme;
 - Coûts approximatifs (Section 2 de la DI); et
 - Retombées industrielles pour le Canada (Section 3 de la DI);
- Échéanciers:
 - Réponses initiales ainsi que les Règles d'engagement signé sont requises au plus tard le 25 janvier, 2017 avant les rencontres individuelles;
 - Les rencontres individuelles auront lieu du 30 janvier au 10 février, 2017
 - Les réponses finales doivent être reçues au plus tard le 27 février, 2017.

**PARTICIPANTS À LA JOURNÉE DE L'INDUSTRIE
PROJET DE CAPCITÉ DE DÉGLAÇAGE ET REMORQUAGE
PROVISOIRE**

DU 8 DÉCEMBRE 2016

ENTREPRISES	NOM DES PARTICIPANTS
ABS	Michel Plamondon by WebEx
Aker Arctic Canada Inc.	Evan Martin
Alion Canada	Andrew Wills
Algoma Central Corporation	Tom Anderson by WebEx
Arctia Offshore Ltd	Hannu Ylärinne
Atlantic Canada Opportunities Agency	Kyle Tucker
Atlantic Towing	Sheldon Lace
Atlantic Towing	Gilles Gagnon
Atlantic Towing	Wayne Power
Atlantic Towing	Don Shepherd
Babcock Canada Inc.	Rick Sztramko
Babcock Canada Inc.	Mark Dixon
BDCAN	Melissa Brenton by WebEx
BERG Chilling Systems Inc.	Peeter Nielander
Burry's Shipyard Inc.	Glenn M. Burry
Burry's Shipyard Inc	Robert P. Kennedy
Caspian Offshore Construction LLP	Shaun Daniels by WebEx
Carroll Offshore and Baffin Fisheries Coalition	Marco Ahrens
Carroll Offshore and Baffin Fisheries Coalition	Derrick Dalley

Carroll Offshore and Baffin Fisheries Coalition	Garth Reid
Carroll Offshore and Baffin Fisheries Coalition	Stephen Decker
Dominis Engineering	Bodo Gospodnetic
Dominis Engineering	Eleonora Miccolis
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec	Vincent Marmion
Fathom Marine Inc.	Capt. Terry Camsell
Federal Economic Development Agency	Jennifer Leng
Federal Fleet Services Inc.	John M. Schmidt
Fednav limitée	Marc Gagnon
Fednav limitée	Dana Wandschneider
GC Rieber Shipping	Trine Hunderi Saetre by WebEx Gjert Florvag by WebEx
Groupe Desgagnés Inc.	Claude Dumais
GX Technology Canada	William Jamer
Harvey Gulf International LLC	Chuck deBoisblanc by WebEx
Horizon Maritime	Connor Leet
Le Groupe Océan Inc.	Jean-Philippe Brunet
Le Groupe Océan Inc.	Réjean Verreault
Le Groupe Océan Inc.	Dave Ghautier by WebEx
McKeil Marine Limited	Dan MacPherson by WebEx
Nanuq Marine	Geoffrey Chambers
National Research Council (NRC)	Frazer Winsor
National Research Council (NRC)	James Millan

NORSTRAT Consulting Inc.	Lee Carson
OMT	Kevin Pitt
Saam Smit Canada Inc.	John Armstrong
St. Lawrence Seaway Management	Jean Aubry-Morin
St. Lawrence Shipoperators	Martin Fournier by WebEx
SCHOTTEL Canada Inc.	Sylvain Robitaille by WebEx
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)	Nicole Trépanier
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)	Mélissa Laliberté
SVITZER Canada Ltd.	Dilan Sheehan
SVITZER Canada Ltd.	Jakob Abrahamsen by WebEx
Tactical Marine Solutions Ltd.	Dermot Loughnane by WebEx
TACTIX	Ken Pennie
Teekay Shipping (Canada) Ltd.	Ian Braidwood by WebEx
The OMX	Jon Elkin
thyssenkrupp Marine Systems Canada Inc.	Peter Strodt
thyssenkrupp Marine Systems Canada Inc.	Peter Hoes
TS Shipping OÜ	Damir Utorov by WebEx
Tudor Shipping Ltd.	Captain Knut Arne Trellevik
Tudor Shipping Ltd.	Tina Gilje
Vard Marine Inc.	Andrew Kendrick
Western Economic Diversification Canada	Peter D. Hoek

	<i>Participants WebEx supplémentaires</i>
	George Horel
	Gerrit-Jan Fidder
	Mike Phillips
	R. Simpson
	Rahul Krishna Prasad
	Robert Allan
	Steve Nowell
	Susan Jin

REPRÉSENTANT DU CANADA	NOM DES PARTICIPANTS
ISED	Christine Landry-Fournier
ISED	Nathalie Couture
ISED	Jamieson McKay
CCG	Derek Buxton
CCG	Henri Legros
CCG	Adriaan Kooiman
CCG	Nick Grondin
CCG	Leslie Cheeseman
CCG	Irfan Hashmi
PSPC	Nicolas Naba
PSPC	Lucie Laliberté
PSPC	Matthew Crawley

PSPC	Marc Aubin
PSPC	Michel Mentor
Transport Canada	Jenny Marzalek
Transport Canada	Naomi Hirshberg

PROJET DES CAPACITÉS DE DÉGLACAGE ET REMORQUAGE PROVISOIRES

No. de l'invitation: F7017-160056/A

RÈGLES D'ENGAGEMENT

1. L'un des principes fondamentaux du Processus de consultation de l'industrie est que celui-ci doit être mené suivant les critères les plus rigoureux de justice et d'équité entre toutes les parties. Aucune compagnie ou individu ne peut bénéficier ou sembler avoir bénéficié d'un avantage indu ou injuste par rapport aux autres.
2. Tous les répondants et représentant qui souhaitent participer au Processus de consultation doivent prendre connaissance du présent document et le signer. En signant le présent document, qui est juridiquement contraignant, les Participants conviennent de respecter les règles d'engagement qui figurent aux présentes. Elles s'appliqueront dès sa signature du document et demeureront en vigueur jusqu'à ce que la demande de propositions (DP) soit affichée. Toute documentation du Canada sera fournie, durant le Processus de consultation, à tous les Participants.
3. Le Processus de consultation comportera une ou des rencontres individuelles avec les fournisseurs, une ou des réunions en groupe de travail et tout autre processus jugé nécessaire par l'autorité contractante.
4. Le gouvernement du Canada tiendra compte des suggestions, des idées et des questions portées à son attention durant le Processus de consultation, et pourra les examiner plus en détail. De plus, il pourrait les présenter lors de réunions subséquentes du groupe de travail. Les Participants doivent formellement indiquer ou identifier par écrit les renseignements exclusifs. Le Canada ne divulguera pas de renseignements exclusifs ni de renseignements délicats sur le plan commercial d'un Participant à d'autres Participants ou à des tiers, sauf dans la mesure prévue par la loi.

MODALITÉS

5. Les modalités qui suivent s'appliquent au Processus de consultation. Afin de favoriser le dialogue, les Participants conviennent de ce qui suit :
 - a. les répondants sont demandé présenter leurs différents points de vue concernant le projet des Capacités de déglacage et remorquage provisoires et fournir des solutions effectives aux problèmes soulevés. Tous les Participant devraient avoir l'opportunité de formuler leurs idées et suggestions;
 - b. de NE PAS révéler aux Médias des renseignements concernant le projet des Capacités de déglacage et remorquage provisoires pendant que le Processus de

consultation est en cours. Si les Participants reçoivent des questions des médias, ils doivent demander à ces derniers de communiquer avec le Bureau des relations avec les médias de SPAC, au 819-420-5501, tout en informant l'autorité contractante;

- c. présenter leurs demandes et leurs commentaires au sujet de l'appel d'offre relatif au projet des Capacités de déglacement et remorquage provisoires et des enjeux connexes à l'autorité contractante, auquel il en sera dûment tenu compte;
 - d. les médias ne peuvent pas participer au Processus de consultation avec l'industrie, aux rencontres individuelles avec les fournisseurs, une ou des réunions en groupe de travail et tout autre processus jugé nécessaire par l'autorité contractante;
 - e. toute information transmise au GC dans le cadre du processus pourra lui servir à rédiger une DP concurrentielle. Toutefois, le gouvernement du Canada n'est pas tenu de donner suite à quelque déclaration d'intérêt, ni d'en tenir compte dans aucun document connexe, notamment une ISQ ou une DP;
 - f. le Canada n'est pas tenu de produire une DP ou de négocier un contrat dans le cadre du projet des Capacités de déglacement et remorquage provisoires;
 - g. si le Canada publie une DP, les modalités en seront définies à son entière discrétion;
 - h. le Canada ne remboursera pas les frais engagés par les membres de l'industrie pour participer à ce processus de consultation;
 - i. une version préliminaire de la DP pourrait être envoyée à tous les répondants à des fins de commentaires;
 - j. si les répondants et ses représentants refusent ou omettent de signer les règles d'engagement et de s'y conformer, ils seront exclus des rencontres individuelles avec les fournisseurs, une ou des réunions en groupe de travail et tout autre processus jugé nécessaire par l'autorité contractante. Précisons que l'acceptation des règles d'engagement implique le respect de celles-ci; et
 - k. tout processus de règlement des différends afin de gérer les impasses lors du Processus de consultation doit être respecté comme suit : (toutes les demandes d'utilisation du processus de résolution des différends doivent être adressées à l'autorité contractante, laquelle prendra les dispositions nécessaires.)
6. Les modalités décrites ci-dessus doivent être respectées par tous les Participants afin d'assurer l'équité du processus de consultation et de susciter une discussion qui sera bénéfique tant pour le Canada que pour l'industrie; le non-respect de ces modalités pourrait faire en sorte qu'une entreprise et ses représentants ne puisse plus participer au Processus de consultation.

PROCESSUS DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

7. Dans le cadre de discussions officielles et de négociations de bonne foi, chaque partie doit faire tous les efforts raisonnables pour régler les différends et les réclamations ou pour mettre fin à des controverses découlant de cet engagement, ou qui sont liés d'une quelconque façon à celui-ci.
8. Tout différend entre les parties découlant de ce Processus de consultation, ou lié d'une quelconque façon à celle-ci, doit être réglé en suivant le processus décrit ci-après.
 - a. Tout différend doit d'abord être soumis au gestionnaire des Participants et au gestionnaire de SPAC responsable de la participation des membres de l'industrie. Les parties auront trois jours ouvrables pour régler le différend.
 - b. Dans le cas où les parties précisées au paragraphe 8.a. ci-dessus ne sont pas en mesure de régler le différend, celui-ci doit être soumis au directeur de projet du Participant et au directeur de SPAC de la division responsable de la gestion du projet. Les parties auront trois jours ouvrables pour régler le différend.
 - c. Dans le cas où les parties précisées au paragraphe 8.b. ci-dessus ne sont pas en mesure de régler le différend, celui-ci doit être soumis au représentant principal du Participant dans le cadre du projet et au directeur général de SPAC. Les parties auront trois jours ouvrables pour régler le différend.
 - d. Si les parties indiquées au paragraphe 8.c. ci-dessus ne sont pas en mesure de régler le différend, celui-ci doit être communiqué au chef de la direction du Participant et au sous-ministre adjoint de SPAC, Direction générale des approvisionnements, qui disposeront de cinq jours ouvrables pour régler le différend.
 - e. L'autorité contractante aura cinq jours ouvrables pour communiquer la décision finale prise par les parties au paragraphe 8.d. par écrit. Cette décision comprendra une description détaillée du différend et les raisons qui justifient la décision. L'autorité contractante devra remettre une copie signée de ce document au Participant.
13. En signant ce document, l'individu déclare avoir les pleins pouvoirs pour lier l'entreprise mentionnée ci-dessous et accepter en son nom et au nom de l'entreprise d'être lié aux modalités énoncées dans le présent document.

PROJET DES CAPACITÉS DE DÉGLACAGE ET REMORQUAGE PROVISOIRES

No de l'invitation: F7017-160056/A

RÈGLES D'ENGAGEMENT

Nom de la l'entreprise/répondant : _____

Nom de l'individu/représentant : _____

Signature : _____ **Date :** _____

Adresse courriel de l'individu/représentant : _____

Services publics et Approvisionnement Canada, Autorité contractante:

Signature : _____ **Date :** _____

Garde côtière canadienne, Gérant du Projet des Capacités de déglacage et remorquage provisoires:

Signature : _____ **Date :** _____

Innovation, Sciences et Développement économique Canada, Gérant du Projet des Capacités de déglacage et remorquage provisoires :

Signature : _____ **Date :** _____

Veillez noter qu'une copie finale des Règles d'engagement (y compris toutes les signatures) sera par la suite remise à l'individu/représentant.