



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 Services de traversiers	
Solicitation No. - N° de l'invitation T8010-160045/A	Date 2017-05-04
Client Reference No. - N° de référence du client T8010-160045	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$\$MB-004-26312
File No. - N° de dossier 004mb.T8010-160045	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2017-07-31	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT	
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: Laliberté, Lucie	Buyer Id - Id de l'acheteur 004mb
Telephone No. - N° de téléphone (819) 939-7935 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: DEPARTMENT OF TRANSPORT PLACE DE VILLE, TOWER C 330 SPARKS ST., 19TH FLOOR AIR & MARINE PROGRAMS (AHP) OTTAWA Ontario K1A0N5 Canada	

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

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

PROJET DES SERVICES DE TRAVERSIERS DANS L'EST DU CANADA Transports Canada

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1 – DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS (DDR) INSTRUCTIONS RELATIVES AU PROCESSUS

1. Objectif
2. Contexte
3. Nature de la consultation
4. Processus de consultation
5. Renseignements demandés
6. Inscription
7. Ordre du jour provisoire pour la Journée de l'industrie
8. Autorité contractante de SPAC
9. Annexes

SECTION 2 – EXIGENCES PROPOSÉES

SECTION 3 – INTÉRÊT DU MARCHÉ ET CAPACITÉ COMMERCIALE

SECTION 4 – DISPONIBILITÉS DES NAVIRES DISPONIBLES

SECTION 5 – NIVEAUX DE SERVICE

SECTION 6 – STRUCTURE DE GESTION DE L'EXPLOITANT

SECTION 7 – CONSIDÉRATIONS RELATIVES À L'EXPLOITATION DES TROIS SERVICES

SECTION 8 – SERVICE À LA CLIENTÈLE ET SATISFACTION DES CLIENTS

SECTION 9 – RETOMBÉES INDUSTRIELLES, AVANTAGES ACCRUS POUR LE CANADA SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE ET LES POSSIBILITÉS DU VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE

ANNEXE A – RÈGLES DE D'ENGAGEMENT

ANNEXE B – CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

ANNEXE C – RENSEIGNEMENTS SUR LA GARE MARITIME

ANNEXE D – CAPACITÉ DES ENTREPRISES AUTOCHTONES ET CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

ANNEXE E – LOIS ET RÈGLEMENTS PERTINENTS

ANNEXE F – FORMAT/MODÈLE QUE LES RÉPONDANTS PEUVENT UTILISER POUR DONNER LEURS RÉPONSES

SECTION 1 – INSTRUCTIONS RELATIVES AU PROCESSUS DE DRR

1. Objectif

- a) Transports Canada (TC), avec l'aide de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), entend consulter l'industrie dans le but d'obtenir des commentaires sur une approche potentielle pour la prestation des Services de traversier dans l'Est du Canada. Il s'agit notamment des traversiers qui assurent la liaison entre : Saint John au Nouveau-Brunswick (N.-B.) et Digby en Nouvelle-Écosse (N.-É.); Wood Island de l'Île-de-Prince-Édouard (Î.-P.-E.) et Caribou, N.-É.; les Îles-de-la-Madeleine au Québec (QC) et Souris, Î.-P.-E.
- b) Le gouvernement du Canada (GC) souhaite obtenir des renseignements concernant un modèle de contrat(s) à long terme où l'exploitant fournirait les navires pour les services de traversier, ainsi que sur les coûts potentiels de tel contrat(s). Les objectifs qui motivent le GC à envisager une nouvelle approche pour les Services de traversier dans l'Est du Canada sont entre autres : fournir aux collectivités la fiabilité et la viabilité à long terme que confèrent un service de haute qualité et des navires plus neufs et meilleurs, tout en contribuant à l'économie de la région de l'Atlantique et du Québec.
- c) Le GC souhaite également obtenir des renseignements qui l'aideront à évaluer les retombées possibles pour le Canada d'une approche potentielle, tant sur le plan industriel qu'économique, notamment en ce qui a trait à l'entretien des navires, aux travaux de réparation et d'immobilisation qui devront être effectués au Canada en vertu de la politique de « l'achat au Canada » visant la construction navale.
- d) Le GC cherche aussi à obtenir des commentaires sur les possibilités potentielles conçues pour le développement socioéconomique autochtone, incluant le développement des entreprises autochtones, l'emploi des autochtones, le perfectionnement des compétences autochtones et d'autres mesures pertinentes.

2. Contexte

- a) Selon le Programme de contribution pour les services de traversier (le Programme) en vigueur, TC fournit actuellement un soutien financier aux exploitants privés de trois services de traversier interprovinciaux situés dans l'Est du Canada et qui relient Saint John, N.-B. et Digby, N.-É.; Wood Islands, Î.-P.-E. et Caribou, N.-É.; les Îles-de-la-Madeleine, QC et Souris, Î.-P.-E. Ensemble, ils constituent ce que l'on appelle les Services de traversier dans l'Est du Canada.
- b) Pour appuyer ces services, les exploitants privés louent de TC quatre navires et six gares maritimes. TC, en tant que propriétaire de ces actifs, a la responsabilité de gérer et de financer les projets d'immobilisations visant à en accroître la capacité, les

possibilités, l'efficacité et la vie utile. Les annexes B et C contiennent des renseignements sur les navires et les gares maritimes de TC.

- c) C'est aux exploitants qu'incombe la responsabilité de : l'exploitation et de l'armement en équipage des navires, l'établissement de l'horaire des traversées; l'affectation des frais généraux; l'entretien et de la réparation des navires; l'entretien du navire selon les règles de classification; et d'organiser la mise en cale sèche. Les exploitants gèrent et exploitent aussi les gares maritimes.
- d) Les exploitants travaillent en collaboration avec le GC pour assurer que les navires sont conformes à toutes les lois et tous les règlements applicables, qu'ils sont exploités de façon sûre et sécuritaire et qu'ils ont les documents appropriés, les certificats, les dossiers et les rapports.
- e) Au cours de la dernière décennie, le GC a dépensé environ 390 millions de dollars pour appuyer les trois Services de traversier dans l'Est du Canada. Ce montant comprend des contributions accordées pour absorber les déficits d'exploitation, l'entretien des gares et des navires ainsi que des investissements dans les gares maritimes et les navires.
- f) Le GC souhaite moderniser la prestation de ce programme et donc étudie la faisabilité d'une approche dans le cadre duquel l'exploitant fournirait les traversiers utilisés pour assurer les services. On s'attend à ce que cette approche améliore la sécurité, la fiabilité et l'efficacité grâce à un service de haute qualité.

3. Nature de la consultation

- a) La DDR est une première étape du processus de consultation auprès de l'industrie. Le but est de faire participer l'industrie et d'obtenir des rétroactions concernant l'approche potentielle, des propositions de solutions, de prix, des commentaires et des recommandations quant aux exigences proposées.
- b) Cette DDR ne constitue par un appel d'offres ni une demande de propositions (DDP) et ne donnera lieu à aucun accord ni contrat. La publication de la présente DDR ne doit en aucun cas être considérée comme un engagement de la part du GC, ni comme une autorisation pour les éventuels répondants d'entreprendre des travaux dont le coût pourrait être réclamé au GC. Elle ne doit pas être considérée non plus comme un engagement à publier une demande de soumission subséquente ou à attribuer un contrat pour les travaux décrits dans les présentes.

4. Processus de consultation

La DDR, qui fait partie du processus de consultation, se fera en trois (3) étapes :

1. Étape 1 – Jour de l'industrie ou au moyen de WebEx :

- i. Une journée de l'industrie sera organisée à Gatineau, QC le 2 juin 2017. Les répondants potentiellement intéressés à y participer devraient envoyer un courriel de confirmation à l'autorité contractante dont l'adresse est : Lucie.Laliberte@pwgsc-tpsgc.gc.ca. Des renseignements supplémentaires sur le déroulement de la journée de l'industrie seront communiqués à tous les fournisseurs intéressés. L'inscription doit être faite au plus tard le 30 mai 2017.
- ii. Suivant la Journée de l'industrie, il y aurait une possibilité de visite(s) des lieux. De plus amples informations vous seront fournies dans une modification à la Demande de renseignements ultérieurement.
- iii. Les participants devront s'inscrire, pour cela voir l'article 6, ci-dessous.
- iv. Les fournisseurs qui ne seront pas en mesure de participer en personne à la journée de l'industrie peuvent demander d'y participer par le biais de WebEx, le service de conférence Web. Un courriel contenant des instructions précises sera envoyé aux fournisseurs qui souhaitent participer à la journée de l'industrie par le biais de WebEx. L'inscription doit être faite au plus tard le 30 mai 2017. Seules les personnes inscrites pourront se connecter.
- v. Premières réponses :
 - i. Seuls les répondants qui ont fourni des réponses aux premières questions de la DDR pourront participer à l'étape 2. Les premières réponses de l'industrie doivent être envoyées par courriel à l'autorité contractante, au plus tard le 19 juin 2017 (voir l'article 8).

2. Étape 2 – Rencontre individuelle avec les intervenants de l'industrie – probablement du 10 au 21 juillet 2017.

- i. Les rencontres individuelles entre le GC et les répondants seront l'occasion de discuter des réponses de ces derniers aux premières questions.
- ii. Le GC pourrait envisager d'organiser des rencontres individuelles dans divers endroits au Canada, si les représentants de l'industrie le demandent ou si les fournisseurs expriment une préférence à cet égard.

- iii. Les répondants auront la possibilité de modifier leurs réponses tout au long de cette période.
- iv. Veuillez communiquer par courriel avec l'autorité contractante pour organiser une rencontre avec des représentants du GC, au plus tard le 30 juin 2017.

3. Étape 3 – Réponses finales à la DDR

- i. Les réponses à la DDR doivent parvenir au plus tard à 14 h HNE, le 31 juillet 2017, à :

Lucie Laliberté
Autorité contractante
Services de traversier de l'Est du Canada
Services publics et Approvisionnement Canada
105, rue de l'Hôtel de Ville
Gatineau (Québec) K1A 0S5
Tél. : 819-939-7935

- ii. Les répondants qui n'ont pas participé à l'étape 1 ou 2 peuvent encore soumettre une réponse à la DDR.

Tout au long des étapes 1 et 2, le GC recevra des questions de l'industrie et y répondra publiquement sur le site Web Achatsetventes. L'anonymat des auteurs des questions sera assuré. Sachez que le GC se réserve le droit de modifier le libellé des questions afin de le rendre plus simple et générique et pouvoir les partager avec tous les répondants potentiels.

- iii. Veuillez noter qu'à la discrétion du GC, d'autres séances de suivi pourraient être organisées.
 - iv. À la fin du processus de DDR et lorsque toutes les réponses fournies par les répondants auront été examinées, une décision sera prise quant aux prochaines étapes d'une DDP.
- d) Même si les renseignements recueillis sont jugés de nature commerciale et confidentielle (si c'est le cas, ils seront traités en conséquence par le GC), le GC peut s'en servir aux fins de planification budgétaire et autres, pour l'élaboration des options et la rédaction des documents d'approbation.
- e) Les répondants sont tenus de préciser lesquels des renseignements communiqués au GC sont exclusifs ou de nature confidentielle. Le GC traitera les réponses conformément à la *Loi sur l'accès à l'information*. Le GC ne divulguera pas de renseignements exclusifs ni de renseignements délicats sur le plan commercial concernant les répondants ou les tierces parties, sauf dans le cadre prévu par la loi. Pour obtenir de plus amples

renseignements, veuillez consulter le site dont voici l'adresse :

<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>.

- f) Les répondants sont tenus d'indiquer si leur réponse, en tout ou en partie, est assujettie au *Règlement sur les marchandises contrôlées*.
- g) La participation à cette DDR est encouragée, mais elle n'est pas obligatoire. La présente DDR ne servira pas à établir une liste de fournisseurs éventuels pour des travaux à venir. De plus, la participation à la présente DDR n'est ni une condition ni une exigence préalable pour participer à toute demande de propositions subséquente.
- h) Les répondants ne recevront aucun remboursement pour les frais engagés pour répondre à cette DDR et les réponses ne seront pas retournées aux répondants.
- i) Les réponses ne feront pas l'objet d'une évaluation officielle. Il se peut toutefois que le GC se serve des réponses reçues pour définir ou modifier son approche pour le traitement d'éventuelles exigences. Le GC peut, à sa discrétion examiner toutes les réponses reçues à la date de clôture de la DDR. Le GC peut, à sa discrétion examiner les réponses et communiquer avec les intervenants de l'industrie après la date de clôture de la DDR.
- j) Une équipe composée de représentants de TC, du ministère de l'Innovation des Sciences et du Développement économique (ISDE), de SPAC, du ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et l'Agence de développement économique Canada pour les régions du Québec, examinera les réponses. Le GC se réserve le droit de retenir les services d'un expert-conseil indépendant ou d'utiliser les ressources du gouvernement pour examiner toute réponse. Tous les membres de l'équipe d'examen ne participeront pas nécessairement à l'examen de toutes les réponses.
- k) Un surveillant de l'équité sera embauché pour assurer que le processus est ouvert, équitable et transparent pour tous les participants de l'industrie. Canada peut demander des avis ou des conseils additionnels à des tiers indépendants.

5. Renseignements demandés

- a) On demande à l'industrie de répondre aux questions des sections 2 à 9 et de les soumettre à la considération du GC pendant le processus de consultation. Les premiers commentaires relatifs à ces questions devraient être remis au plus tard le 19 juin 2017, avant les rencontres individuelles avec les représentants de l'industrie. Les réponses finales sont dues à la date de clôture de la DDR.
- b) Les répondants doivent répondre aux questions en tenant compte du contexte décrit dans le document et fournir les renseignements demandés. Ils sont invités à utiliser le format illustré à l'annexe F et à fournir tous renseignements complémentaires

susceptibles d'aider le gouvernement à déterminer quelle est la meilleure façon de procéder.

6. Inscription

Les représentants de l'industrie qui souhaitent participer à la prochaine journée de l'industrie et aux rencontres individuelles qui suivront doivent s'inscrire auprès de l'autorité contractante de SPAC indiquée dans le présent document. Ils doivent indiquer leur dénomination sociale, leur adresse d'entreprise, le nom et le titre de leurs représentants qui assisteront aux rencontres ainsi que l'adresse de leur bureau, leur numéro de téléphone et leur adresse courriel.

L'inscription est requise, voir Article 4, Processus de consultation.

Les représentants de l'industrie qui souhaitent participer à la journée de l'industrie, aux rencontres individuelles ou à l'examen de la version finale de la demande de proposition sont tenus de signer et d'accepter les règles d'engagement de l'industrie et le processus de règlement des différends (annexe A).

Quelques points importants à noter :

- a. Bien qu'il n'y ait pas de limite au nombre de représentants qu'une entreprise peut inscrire, les contraintes d'espace oblige à limité à cinq (5) le nombre de représentants pouvant assister en même temps aux rencontres.
- b. Tous les participants sont tenus de signer le registre dès leur arrivée sur le lieu de l'événement.

7. Ordre du jour provisoire pour la Journée de l'industrie

- a. Points administratifs
- b. Règles de participation
- c. Processus de consultation
- d. Survol des exigences opérationnelles
- e. Politique de l'achat au Canada
- f. Volet de participation autochtone
- g. Pause
- h. Questions
- i. Prochaines étapes

8. Autorité contractante de SPAC

Lucie Laliberté
Autorité contractante
Projet des Services de traversier dans l'Est du Canada
Services publics et approvisionnement Canada (SPAC)
Courriel : lucie.laliberte@pwgsc-tpsgc.gc.ca
Tél. : 819-939-7935

Toutes les questions, les rétroactions et les communications destinées au GC et concernant la présente demande de renseignements doivent être envoyées par écrit exclusivement à l'autorité contractante de SPAC responsable du projet des Services de traversier dans l'Est du Canada. Les clarifications ou les renseignements obtenus par d'autres représentants du gouvernement ne seront ni examinés ni pris en considération.

9. Annexes

Les documents suivants établissent une base et un contexte dans le but d'aider le GC et l'industrie à discuter lors de la journée de l'industrie et de faciliter le processus consultatif :

ANNEXE A – RÈGLES DE D'ENGAGEMENT
ANNEXE B – CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE
ANNEXE C – RENSEIGNEMENTS SUR LA GARE MARITIME
ANNEXE D – CAPACITÉ DES ENTREPRISES AUTOCHTONES ET CRITÈRES
D'ADMISSIBILITÉ
ANNEXE E – LOIS ET RÈGLEMENTS PERTINENTS
ANNEXE F – FORMAT/MODÈLE QUE LES RÉPONDANTS PEUVENT UTILISER POUR
DONNER LEURS RÉPONSES

SECTION 2 – EXIGENCES PROPOSÉES

Par le biais des Services de traversier dans l'Est du Canada, le GC appuie trois services de traversiers situés dans le Canada atlantique et dans l'est du Québec : (i) les services de traversier entre Saint John et Digby fonctionnent toute l'année et sont assurés par le *NM Fundy Rose*; (ii) la traversée entre Wood Islands et Caribou ne se fait que huit mois par année, de mai à décembre, à bord de deux traversiers : le *NM Confédération* et le *NM Holiday Island*; et (iii) le service de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris fonctionne toute l'année et est assuré par le *NM Madeleine*. Pendant l'hiver, un navire de cote glace est affrété pour assurer le service de traversier sur cette route.

Le but de la présente DDR est d'obtenir des commentaires de l'industrie sur l'approche pour les Services de traversier dans l'Est du Canada. Cette approche serait basée sur l'adjudication de contrats à long terme à des exploitants à qui il incomberait de fournir les traversiers.

Le GC sollicite des commentaires sur les sujets particuliers suivants, notamment :

- l'intérêt du marché, comme pourrait-on structurer l'approche pour la rendre plus intéressante pour l'industrie et dans combien de temps cette dernière serait-elle prête à assurer les services;
- la disponibilité des navires;
- niveaux de service;
- une structure de gestion appropriée de l'exploitant;
- la possibilité de grouper les services des traversiers;
- le service à la clientèle;
- les retombées industrielles, les avantages accrus pour le Canada sur le plan économique et les possibilités du Volet de Participation autochtone; et
- le total des coûts estimés des contrats incluant les principales hypothèses associées aux coûts.

Les sections 3 à 9 du présent document donnent des informations quant à la conception du GC des principaux éléments de l'approche potentielle. L'intention derrière les questions n'est pas de restreindre les propositions de l'industrie; elles sont formulées de manière à permettre au GC d'avoir une meilleure idée de ce qui est possible, dans quels délais, à quel prix et dans quelles conditions. Les réponses à ces questions ne sont pas considérées comme un élément de qualification préalable.

1. Questions pour les répondants

Le GC sollicite des réponses aux questions techniques énoncées dans les sections 3 à 9 ainsi que des renseignements généraux concernant les points suivants.

a. des renseignements financiers, notamment :

- i. l'ordre de grandeur approximatif des coûts de la prestation des services (en \$ CAN);

- ii. les principaux inducteurs de coûts pour l'approche potentielle;
- iii. la méthode utilisée pour la tarification;
- iv. les modalités de paiement privilégiées (c.-à-d. prix annuel ferme plus les coûts variables d'exploitation, en fonction des tâches associées à un éventail de services et d'utilisations, etc.);
- v. d'autres approches qui permettraient d'optimiser les coûts;
- vi. toute autre donnée financière que vous jugez pertinente.

b. Des renseignements sur les facteurs suivants :

- i. les risques associés à l'approche potentielle et les stratégies d'atténuation;
- ii. les facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la capacité de l'industrie à soumissionner ou à assurer les services; et
- iii. tout autre facteur qui n'est pas mentionné dans le présent document et qui devrait être pris en considération (p. ex., les responsabilités, la sécurité, les problèmes environnementaux, les besoins en matière d'accostage, les marchandises contrôlées, les indicateurs de rendement et autres).

SECTION 3 – INTÉRÊT DU MARCHÉ ET CAPACITÉ COMMERCIALE

GC explore les avantages que présenterait l'adjudication de contrats à long terme à un ou à plusieurs exploitants pour la prestation des services de traversier dans l'Est du Canada. Les objectifs pour la nouvelle approche des services de traversiers sont entre autres : fournir aux collectivités la fiabilité et la viabilité à long terme que confèrent un service de haute qualité et des navires plus neufs et meilleurs, tout en contribuant à l'économie de la région de l'Atlantique et du Québec.

GC envisage un contrat(s) à long terme (soit d'une durée allant jusqu'à 20 ans) qui pourrait inclure les éléments suivants : (i) une période de transition pendant laquelle les exploitants pourraient utiliser les navires du gouvernement; et (ii) une période plus longue pendant laquelle les exploitants utiliseraient leurs propres navires pour assurer les services.

L'approche particulière pour la structuration des contrats reste à déterminer. Le GC a envisagé un certain nombre d'options, mais demeure réceptif aux commentaires, aux solutions et aux recommandations de l'industrie. Voici certaines des options qui ont été prises en considération:

- i. Une période de transition d'une durée maximale de trois ans pendant laquelle l'exploitant pourrait utiliser les navires, dont le GC est propriétaire; après quoi, un contrat de 15 ans serait attribué aux exploitants qui seraient tenus d'utiliser leurs propres navires. Le GC prévoit que les navires des exploitants ne devraient pas avoir plus de 10 ans au début du contrat de 15 ans.
- ii. Les exploitants fournissent leurs propres navires dès le début du contrat qui pourrait inclure l'achat du *NM Fundy Rose* pour assurer le service;
- iii. D'autres possibilités seraient une combinaison de navires appartenant au gouvernement et de navires appartenant à l'exploitant.

Pendant toute la période du contrat où les navires du gouvernement sont utilisés, ce dernier s'assurerait de respecter toutes les obligations juridiques qui lui incombent en tant que représentant autorisé selon les termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande* et des règlements connexes. À ce titre, le GC mettrait en place des mécanismes pour superviser l'exploitant afin d'aider à démontrer et à assurer que le ministère respecte ses obligations en tant que propriétaire du navire. Les principales exigences en matière de rapports seraient définies pour les exploitants afin d'assurer un service de qualité, l'application de normes d'exploitation rigoureuses et un programme d'entretien efficace des navires. Pendant la période de transition, le GC serait responsable des projets d'immobilisation¹ et l'exploitant serait responsable de l'armement en équipage, de l'exploitation et de l'entretien des navires.

¹ Un projet d'immobilisation porte précisément sur l'acquisition ou l'amélioration d'une immobilisation. On entend par immobilisation un bien corporel ou incorporel, acheté ou construit, dont la durée de vie utile est supérieure à un an et qui est censé être utilisé de façon continue pour la réalisation des objectifs d'un programme. Les risques et les avantages de la propriété de l'actif en question incombent au ministère. Une dépense d'immobilisations est une dépense engagée de 10 000 \$ ou plus pour améliorer une immobilisation. Elle se distingue des dépenses de fonctionnement, lesquelles ne créent pas de biens durables.

Les exploitants fourniraient des navires battant pavillon canadien et des équipages canadiens pendant la période où ils doivent fournir leurs propres navires pour assurer les services. Ils seraient tenus d'assurer le maintien de la conformité à toutes les lois et à tous les règlements applicables à l'armement en équipage, la sécurité, la sûreté, l'entretien et l'exploitation, et de se doter d'une couverture d'assurance appropriée. Les exploitants seraient également tenus d'embaucher des équipages et des officiers qualifiés capables d'exécuter de façon sécuritaire et efficace toutes les activités associées à l'exploitation et à l'entretien d'un navire.

Les exploitants seraient responsables de tous les travaux d'entretien et d'immobilisation sur les navires, dont la mise en cale sèche, nécessaires au maintien de la conformité du navire aux lois et règlements canadiens, aux règles des sociétés de classification et aux normes convenues d'un commun accord. L'exploitant serait aussi responsable des stocks et des fournitures (dont les carburants de soutes). Pour les périodes de service réglementaires, comme les inspections biennales en cale sèche du navire, c'est aux exploitants qu'il incombera de déterminer la période la plus appropriée pour une réduction ou une interruption des services, ou dans le cas du service de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris, de trouver un navire de remplacement à utiliser pendant les périodes d'entretien prévu.

Les exigences en matière de rapport comprendraient des indicateurs de rendement clé (IRC) pour la fiabilité du service, la santé et la sécurité, le rendement sur le plan technique et opérationnel et l'expérience des clients. Des incitatifs et des facteurs de dissuasion seraient également établis en fonction des derniers IRC appliqués.

Le GC demeurerait propriétaire des gares maritimes associées aux services de traversiers, et continuerait à investir dans les immobilisations¹ notamment pour apporter des modifications visant à accommoder les nouveaux navires. Les gares maritimes seraient louées aux exploitants pour un prix symbolique et ces derniers seraient tenus d'en assurer l'entretien.

Le GC envisage d'avoir recours à un processus d'approvisionnement concurrentiel qui incluant l'adjudication de tout contrat(s). Le GC souhaite connaître l'avis de l'industrie sur cette approche potentielle dans le but d'assurer des services de traversiers sécuritaires, sûrs, efficaces, fiables et de qualité.

Questions

1. Est-ce que votre entreprise envisagerait de présenter une soumission pour obtenir ce besoin? Quelles seraient les conditions qui le rendraient plus intéressant?
2. Quand pourriez-vous commencer à assurer le service(s)?
3. Est-ce qu'un contrat(s) d'une durée allant jusqu'à 20 ans vous semble approprié? Sinon, quelle serait une durée plus appropriée pour le contrat(s)?

4. Selon vous, comment devrait se dérouler la transition vers un contrat(s)? Quels sont les risques associés à une telle transition?
5. Le GC mettrait en place des indicateurs de rendement mesurables. Quels sont les indicateurs les plus importants à prendre en considération? Comment devrait-on mesurer les indicateurs? Le GC sollicite des commentaires sur les indicateurs axés sur le service et les indicateurs clés de rendement en matière de transport maritime/commercial.
6. Comment pourrait-on utiliser les indicateurs de rendement pour déterminer les incitatifs? Quelles activités pourraient être associées aux incitatifs?
7. Comment votre entreprise travaillerait-elle avec des tiers pour promouvoir les services?
8. Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?

SECTION 4 – DISPONIBILITÉ DES NAVIRES

Le GC est propriétaire de quatre navires qui sont actuellement utilisés pour assurer trois services de traversiers : (i) le *NM Holiday Island* et le *NM Confédération* qui font la traversée entre Wood Island (Î.-P.-E) et Caribou (N.-É.); (ii) le *NM Fundy Rose* dessert Saint John (N.-B.) et Digby (N.-É.); et (iii) le *NM Madeleine* qui dessert Cap-aux-Meules (QC) et Souris (Î.-P.-E). (Vous trouverez des informations générales sur les quatre navires à l'annexe B). Le *NM Madeleine* n'est pas un navire de cote glace et ne peut pas être utilisé pendant les mois d'hiver; un navire renforcé pour naviguer dans les glaces est donc affrété pour assurer le service pendant l'hiver.

Le GC est d'avis qu'il est peu probable que les exploitants seront en mesure de fournir leurs propres navires dès le début du contrat(s). Il propose donc que les exploitants utilisent les navires du gouvernement pendant une période de transition qui peut couvrir jusqu'aux trois premières années du contrat(s) de longue durée. Après cette période, les exploitants seraient tenus de fournir leurs propres traversiers pour assurer les services.

Il se pourrait toutefois que l'industrie propose d'autres options concernant les navires.

- i. Un exploitant pourrait fournir ses propres navires soit au début du contrat(s) ou à tout moment pendant la période de transition;
- ii. Un exploitant pourrait utiliser un navire qu'il a construit lui-même; ou
- iii. Un exploitant pourrait affréter un ou plusieurs navires pour la durée d'un contrat(s) de 15 ans. Idéalement, tout navire affrété aurait 10 ans au début du contrat(s) et battrait pavillon canadien. Toutefois, il pourrait aussi affréter un ou plusieurs navires pour la période des 15 ans du contrat(s). Dans le cas où il est prévu d'affréter plus d'un navire, GC ne paierait que pour un maximum de deux modifications de gare maritime pendant cette même période.

Les exploitants auraient la possibilité d'acheter du gouvernement le *NM Fundy Rose* qui a été construit en 2000 et a environ 15 à 20 années de service restantes, ce qui leur permettrait d'utiliser les infrastructures du gouvernement en place à Saint John et à Digby sans avoir à les modifier. Étant donné leur âge respectif, le *NM Holiday Island*, le *NM Madeleine*, et le *NM Confédération*, ne pourraient pas être utilisés pendant les 15 ans de la durée du contrat(s) à long terme.

Les exploitants seraient tenus de fournir un navire suffisamment grand pour avoir la capacité requise permettant de répondre à la demande de trafic, et ce, pour la durée du contrat(s). L'armement en équipage devra satisfaire aux exigences minimales pour assurer l'exploitation et l'entretien des navires conformément aux lois pertinentes.

Questions

1. Veuillez indiquer votre point de vue en ce qui a trait à l'utilisation des navires du GC. De quels autres renseignements auriez-vous besoin pour prendre une décision quant à l'utilisation des navires du GC?
2. Préférez-vous utiliser vos propres navires dès le début du contrat(s)?
3. Est-ce qu'une période de transition d'au plus trois ans pendant laquelle les exploitants pourraient utiliser les navires du GC serait suffisante? Veuillez expliquer pourquoi.
4. Est-ce qu'il y a des navires de type traversiers qui pourraient être affrétés ou achetés et qui conviendraient pour ces trajets? Les solutions proposées pour le service de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris doivent tenir compte du fait qu'un navire de cote glace doit être utilisé de janvier à mars.
5. Le service de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris fonctionne toute l'année et constitue un lien vital avec l'île, tant pour les passagers que pour les marchandises. Quelles sont les options pour assurer la continuité du service lorsque le navire doit passer une inspection obligatoire en cale sèche ou lorsqu'il n'est pas disponible pour des raisons de maintenance?
6. Est-ce qu'il y a des navires âgés de 10 ans et moins qui seraient disponibles? Est-ce que le GC devrait envisager de monter l'âge limite et est-ce que cela permettrait de trouver des navires adéquats plus facilement?
7. Seriez-vous intéressé à acheter le *NM Fundy Rose*?
8. Seriez-vous prêt à acheter de nouveaux navires pour assurer les services de traversier sur l'un ou l'autre de ces trois trajets? Combien de temps faudrait-il pour construire un navire adéquat?
9. Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?

SECTION 5 – NIVEAUX DE SERVICE

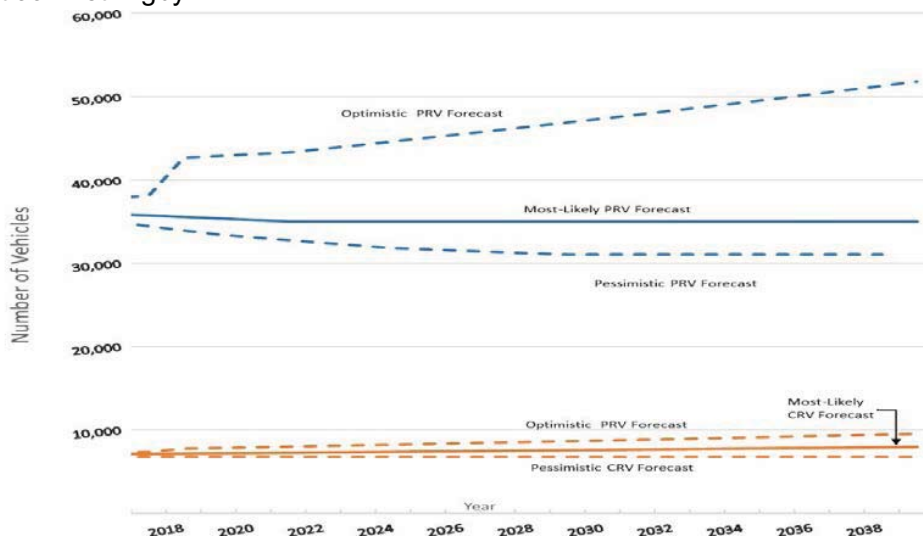
Les traversiers transportent des piétons, des véhicules de passagers et des véhicules commerciaux. Les exploitants collecteront et conserveront les recettes de tarification. Historiquement, les tarifs ont été indexés sur une base annuelle généralement conforme aux taux d'inflation.

Les niveaux de trafic de traversier sur ces itinéraires devraient se maintenir dans un avenir prévisible. Les prévisions en matière de trafic jusqu'en 2039 sont indiquées ci-dessous.

Le service de traversier entre Saint John et Digby fonctionne toute l'année, chaque traversée couvre une distance d'environ 38 milles marins et dure près de 2 heures 30 minutes. Pendant la période de pointe estivale (juillet et août), le traversier effectue 14 allers-retours par semaine. Une autre période de pointe est celle de la fin novembre à la fin janvier au cours de laquelle les produits de la pêche sont transportés du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse vers les États-Unis. Pendant les douze mois compris entre le 1^{er} avril 2015 et le 31 mars 2016, 536 allers-retours ont été effectués.

En ce qui concerne le nombre de piétons, on anticipe qu'il se maintiendra autour de 109 000 par an jusqu'en 2039 (les prévisions les plus optimistes indiquent 144 000 par an et les plus pessimistes 96 000 par an). La figure 1 illustre les prévisions les plus optimistes et les plus pessimistes concernant les véhicules commerciaux et de passagers.

Figure 1 : Prévisions sur le trafic de véhicules commerciaux et de passagers pour la traversée entre Saint John et Digby.



Légende

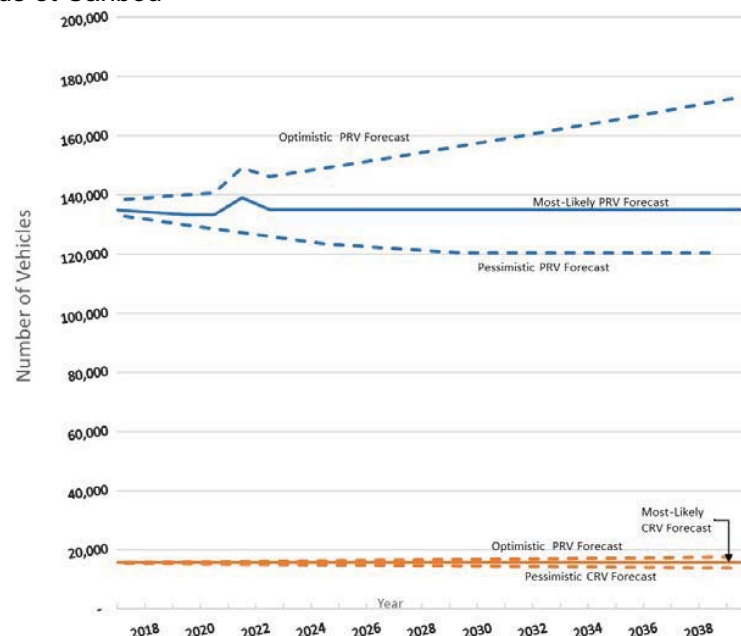
Number of vehicle	Nombre de véhicules
Optimistic PRV forecast	Prévision optimiste pour les véhicules de passagers
Most likely PVR forecast	Prévision la plus probable pour les véhicules de passagers
Pessimistic PRV forecast	Prévision pessimiste pour les véhicules de passagers

Optimistic CRV forecast	Prévision optimiste pour les véhicules commerciaux
Most likely CRN forecast	Prévision la plus probable pour les véhicules commerciaux
Pessimistic CRV forecast	Prévision pessimiste pour les véhicules commerciaux
Year	Année

Le service de traversier entre Wood Islands (Î.-P.-E.) et Caribou (N.-É.) fonctionne huit mois par année, de mai à décembre. La traversée couvre une distance d'environ 12 milles marins et dure près 75 minutes. Pendant la période de pointe estivale (mi-juin à mi-septembre), deux traversiers sont en service, le *NM Confédération* et le *NM Holiday Island* et effectuent 9 allers-retours par jour, soit 63 par semaines. En 2015, les traversiers ont effectué 1 408 allers-retours pendant les 8 mois de service.

En ce qui concerne le nombre de passagers-piétons, les prévisions sont de l'ordre de 360 000 par an jusqu'en 2039 (les prévisions les plus optimistes indiquent 405 000 et les plus pessimistes 320 000 par an). La figure 2 illustre les prévisions les plus optimistes et les plus pessimistes concernant les véhicules commerciaux et de passagers.

Figure 2 : Prévisions sur le trafic de véhicules commerciaux et de passagers pour la traversée entre Wood Islands et Caribou



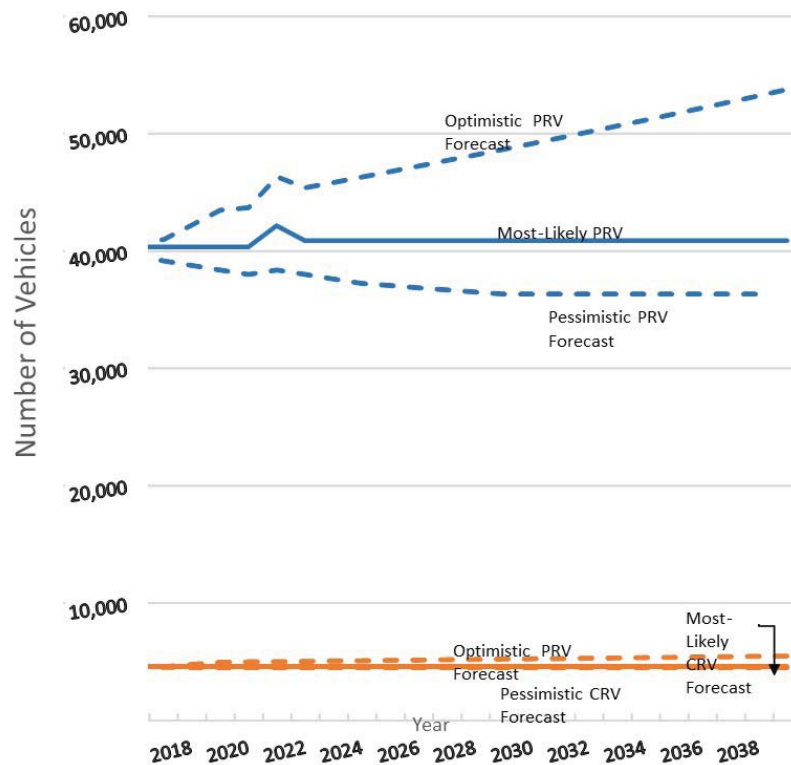
Légende

Number of vehicle	Nombre de véhicules
Optimistic PRV forecast	Prévision optimiste pour les véhicules de passagers
Most likely PVR forecast	Prévision la plus probable pour les véhicules de passagers
Pessimistic PRV forecast	Prévision pessimiste pour les véhicules de passagers
Optimistic CRV forecast	Prévision optimiste pour les véhicules commerciaux
Most likely CRN forecast	Prévision la plus probable pour les véhicules commerciaux
Pessimistic CRV forecast	Prévision pessimiste pour les véhicules commerciaux
Year	Année

Le service de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine (QC) et Souris (Î.-P.-E.) fonctionne toute l'année; chaque traversée couvre une distance d'environ 79 milles marins et dure près de 5 heures. Pendant la période de pointe estivale (mi-juillet à septembre), le traversier effectue 11 allers-retours par semaine. Pendant les douze mois compris entre le 1^{er} avril 2015 et le 31 mars 2016, 303 allers-retours ont été effectués.

En ce qui concerne le nombre de passagers-piétons, les prévisions sont de l'ordre de 107 000 par an jusqu'en 2039 (les prévisions les plus optimistes indiquent 125 000 et les plus pessimistes 95 000 par an). La figure 3 illustre les prévisions les plus optimistes et les plus pessimistes concernant les véhicules commerciaux et de passagers.

Figure 3 : Prévisions sur le trafic de véhicules commerciaux et de passagers pour la traversée entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris.



Légende

Number of vehicle	Nombre de véhicules
Optimistic PRV forecast	Prévision optimiste pour les véhicules de passagers
Most likely PVR forecast	Prévision la plus probable pour les véhicules de passagers
Pessimistic PRV forecast	Prévision pessimiste pour les véhicules de passagers
Optimistic CRV forecast	Prévision optimiste pour les véhicules commerciaux
Most likely CRN forecast	Prévision la plus probable pour les véhicules commerciaux
Pessimistic CRV forecast	Prévision pessimiste pour les véhicules commerciaux
Year	Année

Questions

1. Comment envisagez-vous de répondre à la demande pour un service de traversier pendant les périodes de pointe? Comment envisagez-vous de répondre à la demande pendant le reste de la période d'exploitation des traversiers pour un trajet particulier?
2. Que proposeriez-vous comme structure tarifaire pour la durée complète du contrat à long terme?
3. Que proposeriez-vous pour améliorer l'efficacité du service actuel?
4. Devrait-on utiliser des navires d'une même taille pour tous les services de traversiers ou est-ce que vous recommanderiez d'utiliser des navires de tailles et de vitesses différentes selon le trafic prévu?
5. Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?

SECTION 6 – STRUCTURE DE GESTION DE L'EXPLOITANT

Selon le GC, les fournisseurs éventuels seraient des entreprises qui ont de l'expérience dans le domaine de l'exploitation de services de traversier ou dans le transport maritime et qui disposeraient d'installations côtières adéquates pour assurer l'entretien et la gestion appropriés des navires.

GC propose que sous l'approche potentielle, l'effectif de l'entreprise comprenne au moins le personnel suivant afin d'être en mesure d'assurer les services de façon appropriée:

- un président directeur général;
- un dirigeant principal des finances;
- des cadres supérieurs chargés de : (i) sécurité et activités maritimes; (ii) gestion technique et approvisionnement; (iii) service à la clientèle, communications et marketing; et (iv) ressources humaines et formation;
- une personne désignée à terre, tel que défini dans le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), qui serait responsable de l'exploitation sécuritaire de chaque navire et serait le lien entre la compagnie et les personnes à bord.

De plus, les exploitants seraient tenus de s'assurer que des experts techniques dirigent chaque navire.

Selon l'approche potentielle, le GC prévoit qu'un système de gestion de la sécurité (SGS) certifié pleinement conforme au Code ISM de l'Organisation maritime internationale (OMI) fera partie intégrante du contrat(s).

Questions

1. Quel type de structure de gestion serait mise en œuvre pour superviser l'exploitation des services de traversier?
2. Quelles compétences et aptitudes devraient avoir les cadres supérieurs pour exploiter les services?
3. Quel type de formation serait approprié pour les différentes catégories d'employés?
4. Quelles ressources financières ou quels biens devrait un exploitant désireux d'acquérir les services de traversier être en mesure d'offrir en garantie?
5. À votre avis quel devrait être le type d'assurance et de responsabilités?
6. Est-ce que les compagnies devraient être certifiées ISO: 9001 pour exploiter un service de traversier? Que vous soyez en accord ou en désaccord, veuillez justifier votre réponse.
7. Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?

SECTION 7 – ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER POUR L'EXPLOITATION DES TROIS SERVICES DE TRAVERSISERS

Selon le GC, Il n'y aurait aucune restriction quant au nombre de services de traversier qu'une entreprise peut exploiter. Le GC sollicite les commentaires d'exploitants potentiellement intéressés à exploiter les trois services de traversier et à savoir si cela permettrait de réaliser des gains d'efficacité.

Questions

1. Dans quelle mesure est-il faisable pour les exploitants de soumettre des propositions visant l'exploitation de plus d'un service de traversier? Veuillez décrire en détail les avantages et les inconvénients d'une telle approche.
2. Si une demande de propositions était publiée, seriez-vous enclin à présenter une soumission pour l'exploitation de plus d'un service de traversier?
3. Jusqu'à quel point l'exploitation de plusieurs services de traversier par une même entreprise permettrait-elle de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité? Par exemple, serait-il possible de réaliser des économies supplémentaires dans le domaine de la gestion, du soutien au navire, de l'approvisionnement en provisions de bord et en combustibles de soute, et en ce qui a trait au système de réservation?
4. Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?

SECTION 8 – SERVICE À LA CLIENTÈLE ET SATISFACTION DES CLIENTS

Le GC prévoit que les exploitants seraient tenus d'assurer que les usagers ont une expérience positive du service à la clientèle, qu'ils soient touristes, locaux ou utilisateurs commerciaux, et ce, avant, pendant et après l'achat du billet. Pour que l'expérience soit positive, cela nécessiterait :

- l'établissement d'un système de réservation obligatoire pour tous les véhicules de passagers et commerciaux et pour chaque service de traversier;
- l'établissement d'un système pour suivre le trafic et les prévisions de demande;
- l'achat et le service de produits alimentaires et de boissons à bord des navires;
- l'accès à l'internet sans fil haute vitesse, la télévision, etc.;
- des services offerts dans les deux langues officielles, sur tous les traversiers;
- l'établissement d'un système pour donner suite aux plaintes des clients;
- un sondage annuel visant à mesurer la satisfaction des clients selon les indicateurs de rendement clé (IRC).

Questions

1. Quels processus seraient mis en place pour assurer un service à la clientèle de haut niveau, notamment en ce qui a trait à la fiabilité et la prévisibilité du service et pour assurer une expérience positive pour les passagers et les utilisateurs commerciaux?
2. Quelles sortes de commodités serait-il approprié d'offrir sur chacun des trajets des traversiers?
3. Quel type de système de réservation serait utilisé? Les centres d'appels sont-ils toujours nécessaires?
4. Quels IRC devraient être utilisés pour évaluer la satisfaction des clients?
5. Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?

SECTION 9 – LES RETOMBÉES INDUSTRIELLES, LES AVANTAGES ACCRUS POUR LE CANADA SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE ET LES POSSIBILITÉS DU VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE

La politique de « l'achat au Canada » relative à la construction navale stipule que « le gouvernement continuera d'acheter, de réparer et de mettre ses navires en état au pays, selon ses besoins opérationnels et en veillant au maintien d'un marché intérieur concurrentiel ». Cette politique que le gouvernement observe de longue date est une mesure d'appui importante utilisée pour générer des activités économiques et appuyer l'industrie nationale de la construction navale, de la réparation des navires et accroître les capacités de l'industrie navale.

Le GC souhaite s'assurer que ses investissements dans la construction navale et dans les produits et les services industriels d'intérêt maritime créent des retombées positives dans le domaine maritime et industriel pour le Canada. Selon la politique de « l'achat au Canada » relative à la construction navale, les entreprises qui manifestent un intérêt doivent, pour respecter les objectifs de la politique, tenir compte des avantages pour l'industrie maritime et de la construction navale du Canada.

Sous l'approche potentielle, tous les travaux de maintenance, de réparation, d'immobilisations et en cale sèche doivent être effectués au Canada.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le cadre stratégique pour la construction navale et maritime industrielle, veuillez consulter le site Web de la construction navale et maritime industrielle à l'adresse : <http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/fra/accueil>

Le GC sollicite également des informations sur les retombées économiques plus étendues d'un modèle de contrat à long terme pour les collectivités locales et au niveau régional, notamment en ce qui a trait aux possibilités d'emploi pour les groupes d'équité en matière d'emploi dans le cadre d'un nouveau modèle de prestation de service. Il aimerait aussi créer des relations significatives et des partenariats avantageux avec les groupes autochtones. Le GC cherche de l'information sur les possibilités potentielles pour les personnes, les entreprises et les collectivités autochtones dans le cadre de l'approche potentielle (veuillez vous reporter à l'annexe D pour obtenir des renseignements sur la capacité des entreprises autochtones).

Questions

1. Veuillez définir les avantages économiques et industriels possibles pour le Canada de l'approche potentielle, notamment en ce qui a trait aux réparations, à l'entretien continu pendant toute la durée de vie du navire, au carénage et à la remise en état et la mise en cale sèche.
2. Veuillez indiquer comment maximiser le volume des activités commerciales entreprises au Canada.

3. Veuillez fournir des informations quant aux répercussions possibles des emplois au niveau local et régional résultant de l'approche potentielle, notamment les possibilités de contrats et d'emplois pour les autochtones, les groupes d'équité en matière d'emploi dont les femmes, les personnes handicapées et les membres de minorités visibles.
4. Veuillez élaborer sur ce que vous envisager comme développement potentiel des entreprises autochtones ainsi que l'emploi des autochtones.
5. Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?

ANNEXE A – RÈGLES D'ENGAGEMENT

1. Un des principes fondamentaux de la consultation de l'industrie est que celle-ci doit être menée suivant les critères les plus rigoureux d'impartialité et d'équité entre toutes les parties. Nulle personne ou organisation ne doit recevoir ni sembler avoir reçu un quelconque avantage inhabituel ou injuste par rapport aux autres pendant la consultation.
2. Tous les représentants de l'industrie 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 répondants s'engagent à respecter les règles de participation qui y sont stipulées. Ces règles s'appliqueront à tous les participants qui ont signé le document et demeureront en vigueur jusqu'à la publication de la demande finale de propositions sur le site Web Achatsetventes (<https://achatsetventes.gc.ca/données-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres>). Le GC fournira la documentation à tous les participants au processus de consultation.

3. La demande de renseignements qui fait partie du processus de consultation se fera en trois (3) étapes :

- a. **Étape 1** : Journée de l'industrie – Téléconférence Web-Ex. La Journée de l'industrie aura lieu le 2 juin 2017 à Gatineau (QC).

À la suite de la Journée de l'industrie, les répondants devront donner une première réponse aux questions des sections 2 à 9 de la demande de renseignements et formuler des commentaires. Veuillez noter que pour participer à l'étape 2, les répondants doivent avoir répondu à ces questions. Les réponses doivent être remises au plus tard le 19 juin 2017 avant les rencontres individuelles avec les représentants de l'industrie.

- b. **Étape 2** : Rencontres individuelles avec les représentants de l'industrie : Le but de ces rencontres entre le GC et les répondants est d'examiner ensemble les réponses que ces derniers ont fournies.

Les rencontres individuelles devraient avoir lieu entre le 10 au 21 juillet 2017 inclus.

Le GC pourrait envisager d'organiser les rencontres individuelles dans différents endroits du Canada, si l'industrie le demande et selon les préférences des fournisseurs.

- c. **Étape 3** : Les réponses finales à la demande de renseignements doivent être remises au plus tard à la date indiquée sur la demande.

Les répondants qui n'ont pas participé à l'étape 1 ou 2 peuvent quand même faire parvenir une réponse à la demande de renseignements.

Veuillez noter qu'à la discrétion du GC, d'autres séances de suivi pourraient être organisées.

4. Afin de tirer le maximum du processus de consultation, le Canada s'efforcera d'obtenir les commentaires des répondants sur les divers sujets abordés.
5. Toute suggestion, idée ou question portée à l'attention du Canada lors des rencontres individuelles fera l'objet d'un examen plus poussé par le Canada et pourrait être abordée lors d'une éventuelle séance de suivi.
6. Même si les renseignements recueillis sont jugés de nature commerciale et confidentielle, il se pourrait que le Canada les utilise à des fins budgétaires et de planification, pour aider à l'élaboration des options et à la préparation des documents d'approbation.
7. Il est recommandé aux répondants d'indiquer parmi les renseignements fournis au Canada lesquels sont exclusifs ou confidentiels. Le Canada traitera les réponses conformément à la *Loi sur l'accès à l'information*. Aucun renseignement exclusif ou délicat sur plan commercial ne sera divulgué à d'autres participants ou à des tiers, sauf dans la mesure qui est prévue par la loi et comme indiqué dans cette demande de renseignements. Pour de plus amples renseignements, consultez : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>.
8. La version provisoire d'une demande de propositions pourrait être communiquée aux répondants afin qu'ils procèdent à un examen final avant que la demande de propositions officielle soit affichée sur le site Web Achatsetventes.

MODALITÉS

9. Voici les modalités du processus de consultation. Afin de favoriser le dialogue, les répondants conviennent de ce qui suit :
 - a. de faire part de leurs opinions concernant le projet visant les Services de traversier dans l'Est du Canada et de proposer des solutions positives aux problèmes soulevés. Tous les participants auront la possibilité d'exprimer leurs idées et de présenter leurs suggestions;
 - b. DE S'ABSTENIR de révéler aux médias des renseignements concernant le projet des Services de traversier dans l'Est du Canada pendant le processus de consultation. Toute question adressée aux répondants par les médias doit être acheminée au Bureau des relations avec les médias de SPAC, au 819-420-5501 et une copie doit être transmise à l'autorité contractante;
 - c. d'adresser leurs questions et commentaires concernant la soumission associée aux Services de traversier dans l'Est du Canada et les enjeux connexes uniquement à l'autorité contractante qui les prendra en considération;
 - d. le Canada n'a pas l'obligation de publier une demande de propositions, ni de négocier un quelconque contrat dans le cadre du projet visant les Services de traversier dans l'Est du Canada;
 - e. si le Canada publie une demande de propositions, les modalités en seront définies à l'entière discrétion du Canada;

- f. le Canada ne remboursera aucun frais encouru par les membres de l'industrie dans le cadre de leur participation au présent processus de consultation;
 - g. une version préliminaire de la demande de propositions pourrait être communiquée aux répondants en vue d'obtenir leurs commentaires;
 - h. tout répondant qui refuse ou omet de signer les règles d'engagement ne pourra pas participer au processus de consultation incluant mais sans s'y limiter, ni aux séances de consultation de l'industrie, ni aux rencontres individuelles, ni aux rencontres de suivi potentielles. Précisions qu'en acceptant les règles d'engagement, les répondants s'engagent à les respecter;
 - i. Afin de sortir des impasses, le processus de règlement des différends décrit ci-dessous doit être suivi tout au long du processus de consultation. Toute demande de recours au processus de règlement des différends doit être adressée à l'autorité contractante qui prendra les mesures appropriées.
10. Tous les répondants sont tenus de respecter toutes les modalités susmentionnées 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 donner lieu à l'exclusion de l'entreprise du processus de consultation.

PROCESSUS DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

11. Dans le cadre de discussions officieuses menées de bonne foi, chaque partie doit faire tous les efforts raisonnables pour régler les différends, donner suite aux réclamations ou mettre fin à des controverses suscitées par le processus de consultation ou associées d'une quelconque façon à ce dernier.
12. Tout différend entre les parties résultant du processus de consultation ou lié d'une quelconque façon à celui-ci doit être réglé en suivant le processus suivant :
- a. La première étape est d'informer le gestionnaire des participants et l'autorité contractante responsable de la gestion du processus de consultation du différend. Les parties disposeront de trois (3) jours ouvrables pour régler le différend.
 - b. Dans le cas où les représentants des parties mentionnées au paragraphe 12 (a) ci-dessus ne sont pas en mesure de régler le différend, celui-ci doit être référé au directeur de projet des participants et au directeur de la division de SPAC responsable de la gestion du processus de consultation. Les parties disposeront de trois (3) jours ouvrables pour régler le différend.
 - c. Dans le cas où les représentants des parties mentionnées au paragraphe 12 (b) ci-dessus ne sont pas en mesure de régler le différend, celui-ci doit être référé au représentant principal des participants dans le cadre du projet et au directeur général de SPAC. Ces derniers disposeront de trois (3) jours ouvrables pour régler le différend.
 - d. Dans le cas où les représentants des parties mentionnées au paragraphe 12 (c) ci-dessus ne sont pas en mesure de régler le différend, celui-ci doit être référé président-directeur général des participants et au sous-ministre adjoint de SPAC,

Direction générale des approvisionnements. Ces derniers disposeront de cinq jours ouvrables pour régler le différend.

- e. L'autorité contractante doit communiquer de la décision finale par écrit, dans un délai d'au plus cinq (5) jours ouvrables, en incluant une description détaillée du différend et les raisons justifiant la décision. Elle doit remettre une copie signée de la décision au participant.
13. En signant ce document, le responsable déclare avoir les pleins pouvoirs pour lier l'entreprise susmentionnée et accepter en son nom et au nom de l'entreprise d'être lié aux modalités énoncées dans le présent document.

PROJET DES SERVICES DE TRAVERSIER DE L'EST DU CANADA

Invitation n° : T8010-160045

RÈGLES DE D'ENGAGEMENT

Nom de la compagnie : _____

Nom de la personne : _____

Signature : _____

Date : _____

Autorité contractante, Services publics et Approvisionnement Canada :

Signature : _____

Date : _____

Gestionnaire du projet, Services de traversier de l'Est du Canada, Transports Canada :

Signature : _____

Date : _____

Gestionnaire du projet, Services de traversier de l'Est du Canada, Innovation, Sciences et Développement économique Canada :

Signature : _____

Date : _____

Agent de programmes, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada

Signature : _____

Date : _____

ANNEXE B – CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES

NM Fundy Rose

Construit en : 2000
Longueur : 123,8 m (LHT)
Largeur : 18,9 m
Vitesse maximale : 24 nœuds
Nombre maximal de passagers : 774
Nombre maximal de véhicules : 100
Société de classification : DNV-GL
Tirant d'eau : 5,1 m
TJB : 10 193
Puissance : 16 561 kW

NM Confédération

Construit en : 1992
Longueur : 114,2 m (LHT)
Largeur : 18,55 m
Vitesse maximale : 18 nœuds
Nombre maximal de passagers : 600
Nombre maximal de véhicules : 220
Société de classification: Lloyd's
Tirant d'eau : 4,44 m
TJB : 8 060
Puissance : 5 700 kW

NM Holiday Island

Construit en : 1971
Longueur : 97,85 (LHT)
Largeur : 20,43 m
Vitesse maximale : 14 nœuds
Nombre maximal de passagers : 486
Nombre maximal de véhicules : 155
Société de classification : Lloyd's
Tirant d'eau : 5,03 m
TJB : 3 037
Puissance : 5 332 kW

NM Madeleine

Construit en : 1981
Longueur : 122,05 m (LHT)
Largeur : 18,81 m
Vitesse maximale : 20 nœuds
Nombre maximal de passagers : 750
Nombre maximal de véhicules : 208
Société de classification : Lloyd's
Tirant d'eau : 5 m
TJB : 9 700
Puissance : 13 240 kW

ANNEXE C – RENSEIGNEMENTS SUR LES GARES MARITIMES

(i) Saint John, Nouveau-Brunswick

La gare maritime de Saint John, située près de la ville de Saint John au Nouveau-Brunswick, permet le transport par traversier des automobiles, des camions, des véhicules commerciaux et autres véhicules routiers ainsi que des cyclistes et des piétons entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Elle comprend l'édifice de la gare maritime, l'édifice des opérations, le garage des mécaniciens, une grande cour de triage pavée et plusieurs autres édifices du type entrepôt. Cette gare maritime est configurée pour le *NM Fundy Rose*.

Le quai de la gare maritime a été construit en 1969 et comprend une installation d'amarrage constituée de ducs-d'Albe avec semelle et tablier en béton armé. Les ducs-d'Albe sont reliés par des poutres en béton préfabriquées qui soutiennent un tablier en béton. Les pieux tubulaires en acier ont été installés selon une configuration verticale et inclinée. Un rideau de palplanches en acier situé le long de la face sud de la structure assure une protection contre les vagues. Le quai (poste d'accostage) mesure environ 165 m de long sur 6 m de large, et est muni d'une rampe hydraulique en acier pour l'embarquement et le débarquement des véhicules. Le système de défense est constitué de pieux en bois enfoncés le long de l'avant du quai et qui servent de tampons de choc pour la poupe du traversier lorsque ce dernier vient s'accoter contre la rampe de chargement des véhicules.

(ii) Digby, Nouvelle-Écosse

Le terminal à traversier de Digby permet le transport par traversier des automobiles, des camions, des véhicules commerciaux et autres véhicules routiers ainsi que des cyclistes et des piétons entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Le quai a été construit entre 1969 et 1970 et l'édifice du terminal a été reconstruit aux cours des 20 dernières années. Cette gare maritime est configurée pour le *NM Fundy Rose*.

Les structures maritimes de ce terminal sont constituées exclusivement de caissons en béton, construites pendant l'aménagement du terminal d'origine en 1970. La structure du quai de traversier est constituée de 10 caissons en béton en tout. La rampe hydraulique en acier pour l'embarquement des véhicules repose sur les caissons 1 à 5, où les caissons 2 et 3 courent sur la longueur de la rampe d'embarquement, formant la limite est de l'aire de service. Le caisson 5 contient également les appareils de la tour de levage et du système de défense pour les opérations de débarquement par l'arrière. Les caissons 6 à 9 forment la face principale d'accostage courant le long de la rive et soutiennent les principales installations de la gare maritime. Le caisson 10 est une structure détachée d'accostage en duc-d'Albe, munie d'une passerelle sur les 24 m d'écart entre les caissons 9 et 10. Le quai (poste d'accostage) mesure environ 140 m de long.

(iii) Wood Islands, Île-du-Prince-Édouard

Situé à l'extrémité est de l'Île-du-Prince-Édouard, la gare maritime de Wood Islands permet le transport par traversier des automobiles, des camions, des véhicules commerciaux et autres véhicules routiers ainsi que des cyclistes et des piétons entre l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse.

Il y a deux postes d'accostage à Wood Islands pour le *NM Confédération* et le *NM Holiday Island*. Le poste d'accostage pour le *NM Holiday Island* a été construit en 1970 et est constitué de deux ducs-d'Albe en palplanches d'acier et d'une section de mur de palplanches d'acier. Le quai mesure environ 100 m de long sur 8 m de large et est muni d'une rampe hydraulique en acier sur deux niveaux pour l'embarquement et le débarquement des véhicules et des piétons. La rampe supérieure supporte une charge maximale de 3,5 tonnes métriques et la rampe inférieure 62,5 tonnes métriques. Le poste d'accostage pour le *NM Confederation* a été construit en 1997 et consiste en un duc-d'Albe en palplanches d'acier et d'une section de mur de palplanches d'acier; le quai mesure environ 120 m de long sur 10 m de large et est muni d'une rampe hydraulique en acier pour l'embarquement et le débarquement des véhicules et des piétons. La rampe supporte une charge maximale de 62,5 tonnes métriques par voie.

(iv) Caribou, Nouvelle-Écosse

La gare maritime de Caribou est située à l'extrémité de la route 106 à partir du Pictou, dans la collectivité de Caribou dans le comté de Pictou, Nouvelle-Écosse. Elle permet le transport par traversier des automobiles, des camions, des véhicules commerciaux et autres véhicules routiers ainsi que des cyclistes et des piétons entre la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. La gare maritime comprend un édifice, l'édifice des opérations, une usine de traitement des eaux usées et une grande cour de triage pavée.

Il y a deux postes d'accostage à Caribou pour le *NM Confédération* et le *NM Holiday Island*. Le poste d'accostage pour le *NM Holiday Island* a été construit en 1970 et est constitué de trois caissons en béton et d'une section de mur de palplanches d'acier. Le quai mesure environ 105 m de long sur 9 m de large, et est muni d'une rampe hydraulique en acier sur deux niveaux pour l'embarquement et le débarquement des véhicules et des piétons. La rampe supérieure supporte une charge maximale de 3,5 tonnes métriques et la rampe inférieure 62,5 tonnes métriques. Le poste d'accostage pour le *NM Confederation* a été construit en 1997 et est constitué de sept cellules de palplanches d'acier et d'une section de mur de palplanches d'acier. Le quai mesure environ 120 m de long sur 11 m de large et est muni d'une rampe hydraulique en acier pour l'embarquement et le débarquement des véhicules et des piétons. La rampe supporte une charge maximale de 62,5 tonnes métriques par voie.

(v) Souris, Île-du-Prince-Édouard

La gare maritime de Souris est située à Souris et permet le transport par traversier des automobiles, des camions, des véhicules commerciaux et autres véhicules routiers ainsi que des cyclistes et des piétons entre Île-du-Prince-Édouard et le Québec. Cette gare maritime sert pour le *NM Madeleine*.

Le quai de la gare maritime de Souris a été construit en 1998 et est constitué d'un duc-d'Albe tourné vers l'extérieur, de trois ducs-d'Albe de réception, d'un duc-d'Albe d'amarrage et d'un duc-d'Albe intérieur sur chevalet. Ces structures sont toutes supportées par 61 pieux tubulaires en acier dont les parties supérieures en béton armé coulé sur place sont jointes par des éléments de chevalet en acier recouverts d'un tablier de béton. Le quai mesure environ 135 m de long sur 5 m de large, et est muni d'une rampe hydraulique en acier pour l'embarquement et le débarquement des véhicules.

(vi) Cap-aux-Meules, Québec

La gare maritime des Îles-de-la-Madeleine est située à Cap-aux-Meules, permet le transport par traversier des automobiles, des camions, des véhicules commerciaux et autres véhicules routiers ainsi que des cyclistes et des piétons entre Cap-aux-Meules et Souris. Il y a un grand stationnement adjacent au port. Le quai a été construit en 1998 pour pouvoir accueillir de plus gros navires et est actuellement utilisé par le *NM Madeleine*. Il y a un autre quai qu'utilise un navire de charge de la Coopérative de transport maritime et aérien (CTMA).

L'installation maritime est constituée de béton armé sur des palplanches en acier. La gare a une longueur de 132 mètres et une largeur de 5,6 mètres. Il y a une rampe hydraulique en acier d'une capacité de 62,5 tonnes pour le chargement et le déchargement des automobiles et des camions.

ANNEXE D – CAPACITÉ DES ENTREPRISES AUTOCHTONES ET CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

1. Capacité des entreprises autochtones et critères d'admissibilité

Les répondants sont encouragés de communiquer avec des entreprises et les collectivités autochtones concernant le potentiel de relations significatives et des partenariats avantageux avec elles.

Une mobilisation rapide peut être avantageuse pour tous ceux qui impliqués : d'améliorer les relations, d'assurer une compréhension mutuelle des exigences du projet, de déterminer la capacité autochtone pour l'acquisition de biens et de services et de cerner des lacunes dans les compétences et les formations pour l'emploi des Autochtones.

Pour déterminer la capacité des entreprises autochtones, les répondants peuvent consulter la liste des entreprises autochtones enregistrées dans le Répertoire des Entreprises Autochtones (REA). Le REA est un moteur de recherche accessible à l'industrie et à la communauté d'approvisionnement fédéral pour trouver des fournisseurs autochtones. Il est hébergé dans la base de données du Réseau des entreprises canadiennes d'Industrie Canada <http://www.ic.gc.ca/app/ccc/srch/cccSrch.do?lang=fra&prtl=1&sbprtl=&tagid=248>.

En plus du REA, vous pouvez consulter les autres répertoires des entreprises autochtones <http://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1100100033057/1100100033058>

Les institutions financières autochtones pourraient aussi aider à déterminer la capacité des entreprises autochtones <https://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1100100033216/1100100033220>.

2. Critères d'admissibilité autochtone définis par la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones

1. le terme « Autochtone » désigne :

- a) Un Indien inscrit ou non inscrit, un Métis ou un Inuit qui est un citoyen canadien, qui réside habituellement au Canada et qui remplit un des critères suivants :
 - i) est inscrit en vertu de la *Loi sur les Indiens*;
 - ii) figure sur une liste de bande conformément à la *Loi sur les Indiens*;
 - iii) est membre d'un groupe affilié au Ralliement national des Métis ou au Congrès des peuples autochtones;
 - iv) est inscrit au titre d'un accord sur le règlement de revendications territoriales globales;
 - v) est membre d'un groupe autochtone dont la revendication territoriale globale a été acceptée par le GC;
 - vi) est d'ascendance autochtone reconnue par une collectivité autochtone établie au Canada.
- b) entreprise autochtones désigne :
 - i) Les entreprises individuelles, les sociétés à responsabilité limitée, les coopératives, les partenariats et les organismes à but non lucratif, qui répondent aux critères suivants :
 - a) l'entreprise est détenue et administrée au moins à 51 % par des Autochtones;

- b) au moins un tiers des employés sont autochtones, si l'entreprise compte six employés ou plus à temps plein.

ou

- ii) Une coentreprise ou un consortium regroupant des entreprises autochtones et/ou non autochtones dont une part d'au moins 51 p. cent est détenue et contrôlée par les entreprises autochtones. Le contenu autochtone des coentreprises et consortiums doit par ailleurs correspondre à au moins 33 p. cent de la valeur totale du travail à réaliser.

ANNEXE E – LOIS ET RÈGLEMENTS PERTINENTS

La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et les règlements connexes. C'est la loi principale qui régit la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance ainsi que la protection du milieu marin. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>

La Loi sur la sûreté du transport maritime et les règlements connexes procurent le cadre législatif qui régit la sûreté du système de transport maritime au Canada. Elle vise les navires et les installations maritimes au Canada, les navires canadiens à l'étranger ainsi que les ouvrages en mer. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/>

Le Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime, promulgué en vertu du Code canadien du travail, assure au personnel de bord le même niveau de protection que le personnel à terre. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-120/index.html>

La Loi canadienne sur la protection de l'environnement et les règlements connexes. Cette loi vise à prévenir la pollution et à protéger l'environnement et la santé humaine. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.31/>

La Loi sur le bureau d'enquête sur les accidents de transports et de la sécurité des transports et les règlements connexes. Ce cadre législatif régit les activités du Bureau de la sécurité des transports (BST). Le règlement connexe prescrit l'obligation de signaler tout incident maritime. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/>

La Loi sur l'assurance maritime et les règlements connexes. C'est la loi qui régit les contrats en matière d'assurance maritime au Canada. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.6/>

La Loi sur la responsabilité en matière maritime et les règlements connexes est la principale loi qui traite de la responsabilité des propriétaires et des exploitants de navires quant aux passagers, aux marchandises, à la pollution et aux dommages matériels. Son objectif est de fixer des limites de responsabilité et créer une uniformité en trouvant un équilibre entre les intérêts des armateurs et ceux des autres parties. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.7/>

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements connexes. Cette loi met l'accent sur la prévention d'incidents lors de l'importation, de la manutention, de la présentation au transport et du transport des marchandises dangereuses et prévoit la capacité d'intervention du GC en cas d'incident de sûreté mettant en cause des marchandises dangereuses. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/>

Société de classification : Une société de classification fournit des services de classification, des services réglementaires et de l'aide à l'industrie maritime et aux organismes de réglementation en ce qui concerne la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Il s'agit d'une organisation indépendante, audité par un auditeur externe indépendant, et qui ne détient aucun intérêt commercial dans la conception, la construction, la propriété, l'exploitation, la gestion, la maintenance ou la réparation des navires, ni dans le domaine de l'assurance ou de l'affrètement des navires.

Cadre stratégique pour le secteur de la construction navale et maritime industrielle : Pour obtenir de plus amples renseignements sur le cadre stratégique pour la construction navale et

maritime industrielle, veuillez consulter le site Web de la construction navale et maritime industrielle à l'adresse : <http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/fra/accueil>

La Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones : Vise à accroître les possibilités de marchés fédéraux et à avoir accès à l'ensemble du processus d'approvisionnement fédéral pour les entreprises autochtones : <http://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1100100032802/1100100032803>

ANNEXE F – MODÈLE DU FORMAT DU FORMULAIRE POUR LES RÉPONSES DES PARTICIPANTS

TITRE DE LA SOLUTION PROPOSÉE :	
Questions techniques	
Section 3 – Intérêt du marché et capacité commerciale	
Est-ce que votre entreprise envisagerait de présenter une soumission pour obtenir ce besoin? Quelles seraient les conditions qui le rendraient plus intéressant?	
Quand pourriez-vous commencer à assurer le service(s)?	
Est-ce qu'un contrat(s) d'une durée allant jusqu'à 20 ans vous semble approprié? Sinon, quelle serait une durée plus appropriée pour le contrat(s)?	
Selon vous, comment devrait se dérouler la transition vers un contrat(s)? Quels sont les risques associés à une telle transition?	
Le GC mettrait en place des indicateurs de rendement mesurables. Quels sont les indicateurs les plus importants à prendre en considération? Comment devrait-on mesurer les indicateurs? Le GC sollicite des commentaires sur les indicateurs axés sur le service et les indicateurs clés de rendement en matière de transport maritime/commercial.	
Comment pourrait-on utiliser les indicateurs de rendement pour déterminer les incitatifs? Quelles activités pourraient être associées aux incitatifs?	
Comment votre entreprise travaillerait-elle avec des tiers pour promouvoir les services?	
Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?	
Section 4 – Disponibilité des navires	
Veuillez indiquer votre point de vue en ce qui a trait à l'utilisation des navires du GC. De quels autres renseignements auriez-vous besoin pour prendre une décision quant à l'utilisation des navires du GC?	
Préférez-vous utiliser vos propres navires dès le début du contrat(s)?	
Est-ce qu'une période de transition d'au plus trois ans pendant laquelle les exploitants pourraient utiliser les navires du GC serait suffisante? Veuillez expliquer pourquoi.	
Est-ce qu'il y a des navires de type traversiers qui pourraient être affrétés ou achetés et qui	

conviendraient pour ces trajets? Les solutions proposées pour le service de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris doivent tenir compte du fait qu'un navire de cote glace doit être utilisé de janvier à mars.	
Le service de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris fonctionne toute l'année et constitue un lien vital avec l'île, tant pour les passagers que pour les marchandises. Quelles sont les options pour assurer la continuité du service lorsque le navire doit passer une inspection obligatoire en cale sèche ou lorsqu'il n'est pas disponible pour des raisons de maintenance?	
Est-ce qu'il y a des navires âgés de 10 ans et moins qui seraient disponibles? Est-ce que le GC devrait envisager de monter l'âge limite et est-ce que cela permettrait de trouver des navires adéquats plus facilement?	
Seriez-vous intéressé à acheter le <i>NM Fundy Rose</i> ?	
Seriez-vous prêt à acheter de nouveaux navires pour assurer les services de traversier sur l'un ou l'autre de ces trois trajets? Combien de temps faudrait-il pour construire un navire adéquat?	
Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?	
Section 5 - Niveaux de service	
Comment envisagez-vous de répondre à la demande pour un service de traversier pendant les périodes de pointe? Comment envisagez-vous de répondre à la demande pendant le reste de la période d'exploitation des traversiers pour un trajet particulier?	
Que proposeriez-vous comme structure tarifaire pour la durée complète du contrat à long terme?	
Que proposeriez-vous pour améliorer l'efficacité du service actuel?	
Devrait-on utiliser des navires d'une même taille pour tous les services de traversiers ou est-ce que vous recommanderiez d'utiliser des navires de tailles et de vitesses différentes selon le trafic prévu?	
Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?	
Section 6 – Structure de gestion de l'exploitant	

Quel type de structure de gestion serait mise en œuvre pour superviser l'exploitation des services de traversier?	
Quelles compétences et aptitudes devraient avoir les cadres supérieurs pour exploiter les services?	
Quel type de formation serait approprié pour les différentes catégories d'employés?	
Quelles ressources financières ou quels biens devrait un exploitant désireux d'acquérir les services de traversier être en mesure d'offrir en garantie?	
À votre avis quel devrait être le type d'assurance et de responsabilités?	
Est-ce que les compagnies devraient être certifiées ISO: 9001 pour exploiter un service de traversier? Que vous soyez en accord ou en désaccord, veuillez justifier votre réponse.	
Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?	
Section 7 – Considérations relatives à l'exploitation des trois services de traversiers	
Dans quelle mesure est-il faisable pour les exploitants de soumettre des propositions visant l'exploitation de plus d'un service de traversier? Veuillez décrire en détail les avantages et les inconvénients d'une telle approche.	
Si une demande de propositions était publiée, seriez-vous enclin à présenter une soumission pour l'exploitation de plus d'un service de traversier?	
Jusqu'à quel point l'exploitation de plusieurs services de traversier par une même entreprise permettrait-elle de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité? Par exemple, serait-il possible de réaliser des économies supplémentaires dans le domaine de la gestion, du soutien au navire, de l'approvisionnement en provisions de bord et en combustibles de soute, et en ce qui a trait au système de réservation?	
Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?	

Section 8 – Service à la clientèle et satisfaction des clients	
Quels processus seraient mis en place pour assurer un service à la clientèle de haut niveau, notamment en ce qui a trait à la fiabilité et la prévisibilité du service et pour assurer une expérience positive pour les passagers et les utilisateurs commerciaux?	
Quelles sortes de commodités serait-il approprié d'offrir sur chacun des trajets des traversiers?	
Quel type de système de réservation serait utilisé? Les centres d'appels sont-ils toujours nécessaires?	
Quels indicateurs de rendement clé (IRC) devraient être utilisés pour évaluer la satisfaction des clients?	
Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?	
Section 9 – Les Retombées industrielles, les avantages accrus pour le Canada sur le plan économique et les possibilités du Volet de Participation autochtone	
Veillez définir les avantages économiques et industriels possibles pour le Canada de l'approche potentielle, notamment en ce qui a trait aux réparations, à l'entretien continu pendant toute la durée de vie du navire, au carénage et à la remise en état et la mise en cale sèche.	
Veillez indiquer comment maximiser le volume des activités commerciales entreprises au Canada.	
Veillez fournir des informations quant aux répercussions possibles des emplois au niveau local et régional résultant de l'approche potentielle, notamment les possibilités de contrats et d'emplois pour les autochtones, les groupes d'équité en matière d'emploi dont les femmes, les personnes handicapées et les membres de minorités visibles.	
Veillez élaborer sur ce que vous envisager comme développement potentiel des entreprises autochtones ainsi que l'emploi des autochtones.	
Y a-t-il d'autres éléments ou options que le gouvernement devrait prendre en considération?	

Détails financiers	
Quel serait l'ordre de grandeur approximatif des coûts pour la prestation du ou des service(s) (en \$ CAN)?	
Quels sont les principaux inducteurs de coûts associés à l'approche potentielle envisagée?	
Décrivez la méthode utilisée pour déterminer les prix.	
Quelle est la base de paiement privilégiée (c.-à-d. coût annuel fixe plus coûts variables d'exploitation, tâche en fonction d'un éventail de services et d'utilisation, etc.)?	
Quelles autres approches pourraient être utilisées pour optimiser les coûts?	
Veuillez ajouter toutes autres données financières que vous jugez pertinentes.	
Autres renseignements	
Quels sont les principaux risques associés à l'approche potentielle envisagée et quelles sont les stratégies d'atténuation possibles?	
Quels sont les enjeux qui pourraient avoir une incidence sur la capacité de l'industrie à répondre à la demande de soumissions ou à assurer le service(s)?	
Y a-t-il d'autres éléments qui n'ont pas été abordés dans le présent document et qui devraient être pris en considération?	