



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

**Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions -
TPSGC**

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

Place du Portage , Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

Gatineau

Québec

K1A 0S5

Bid Fax: (819) 997-9776

SOLICITATION AMENDMENT

MODIFICATION DE L'INVITATION

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address

**Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur**

Issuing Office - Bureau de distribution

Ship Construction, Refit and Related
Services/Construction navale, Radoubs et services
connexes

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

6C2, Place du Portage

Gatineau

Québec

K1A 0S5

Title - Sujet DR - GROS REMORQUEURS NAVALS	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8472-185713/A	Amendment No. - N° modif. 004
Client Reference No. - N° de référence du client W8472-185713	Date 2018-02-16
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$SMC-017-26581	
File No. - N° de dossier 017mc.W8472-185713	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-02-22	Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Lamothe, Brenda	Buyer Id - Id de l'acheteur 017mc
Telephone No. - N° de téléphone (819) 420-2916 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	Delivery Offered - Livraison proposée
Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur	
Telephone No. - N° de téléphone Facsimile No. - N° de télécopieur	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)	
Signature	Date

La Modification 4 vise à publier le procès-verbal du séminaire en ligne du 22 janvier 2018 ainsi qu'une copie de la présentation.

Ministère de la Défense nationale
Projet de gros remorqueurs navals

017MC.W8472-185713

Procès-verbal du webinaire de la Journée de l'industrie

Date/heure : 22 janvier 2018, 11 h EST

Lieu : 140 Promenade du Portage, Gatineau, Québec

Participants du gouvernement :

Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) – Secteur des services maritimes et des petits navires (SSMPN)

Brenda Lamothe, autorité contractante, SSMPN

David E. Avery, gestionnaire, SSMPN

Luc Girard, spécialiste de l'approvisionnement, SSMPN

Allen Bilodeau, chef d'équipe d'approvisionnement, SSMPN

Ministère de la Défense nationale (MDN)

Ken Grandy, chef de section, Direction – Systèmes de plateforme navale (DSPN) 5 – Groupe de la conception de navires

Norma O'Rielly, gestionnaire de projet (DSPN 5-3-4)

Jameel Adam, gestionnaire de projet adjoint (DSPN 5-5-2)

Gino Dionne, responsable de l'approvisionnement, Direction – Obtention (Marine)

Major Daan Beijer, chef de sous-section, Intégration des systèmes humains (DSPN 5-5)

Ltv Byrne Schneider, directeur de projet, Direction – Besoins de la Marine

Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE)

Nathalie Couture, directrice adjointe, Direction générale des retombées industrielles et technologiques

Tanya Gadzos, gestionnaire de projet, Direction générale des retombées industrielles et technologiques

Surveillant de l'équité

Guy Crépeau, Deloitte

Mot d'ouverture :

Présentateur : Brenda Lamothe annonce qu'elle était l'autorité contractante pour ce projet.

Bonjour et bienvenue à tous. Merci de vous joindre à nous ce matin au webinaire, dans le cadre de la Journée de l'industrie, sur le projet de gros remorqueurs navals.

Un tour de table d'introduction a été fait des représentants du Canada.

Brenda a demandé qui de l'industrie était présent sur le webinaire et en ligne. Les participants étaient les suivants :

SNC Lavalin – Suzy Johnson, Clint Laidlaw

Man Diesel – Christian Mueller, Kamen Stoykov, Daniel Eberhau

Wajax Power Generation & Marine – Stephen Pechkoff, Louis Blouin, Eric Moisan Bouchard, Yves Richard

Toromont Cat – Carl Marinelli, Stephen Hickman

Ocean Group – Jean-Philippe Brunet, Rejean Verrault, Manon Lavoie, Philippe Fillion, , Martin Lepage

Don Brenton's Fire Protection – Melissa Brenton

Bluedrop – Wayne Shaddock

CME Ltd. – Cory MacPhee, Tony Kennedy, Steve Dunagan, Roy Gallant

Department for International Trade (Security) – Stephen Onions

Cummins Sales & Service – Deon Strickland, Mathieu Bellavance

Ocean Pacific – Bruce Kempling

Fleetway Inc. NL – Lee Hedd

New Dock – Wayne Ash, George Penney

Wartsila – Simon Riddle, Mark Keneford, Karin Delling

Glovertown Shipyard – Leon Dowden

Fleetway Inc. Ottawa – John McCarthy

Star Design – Wayne Mackay

Robert Allan Ltd. – Rollie Webb, Evan Gatehouse

Schneider Electric – Bill Jackson

Aspin Kemp & Assoc – Jared MacDonald, Tobia Wiedemer

Schottel Canada Inc. – Sylvain Robitaille

Cummins US – Jonathan James

Rotor Tug UK – Evan Willemsen

Marriott Systems

Présentation

Brenda présente David Avery pour les remarques d'ouverture.

Bonjour à tous, et bienvenue à la Journée de l'industrie du Canada pour le projet de gros remorqueurs navals.

Le but de ces Journées de l'industrie est d'aider le Canada à finaliser ses exigences et d'écouter les préoccupations ou les problèmes de l'industrie avec les renseignements contenus dans notre demande

de propositions, l'AO, nos demandes de renseignements et les lettres d'intérêt. Ces informations et rétroactions sur nos documents sont un élément essentiel de notre travail et de l'envoi de nos documents.

- Le gouvernement demeure engagé envers la Stratégie nationale de construction navale et envers l'achat de nos navires au Canada, de manière ouverte et transparente.
- Les navires destinés à remplacer les grands bateaux-remorqueurs navals seront construits au Canada et participeront à des compétitions dans des chantiers navals canadiens autres que Irving Shipbuilding et Vancouver Shipyards dans le cadre du programme de petits navires de la SNCN.
- Le gouvernement s'est engagé à faire en sorte que le remplacement des gros remorqueurs du MDN se traduira par des avantages pour les Canadiennes et Canadiens, et l'industrie maritime canadienne.

Brenda (anglais) et Luc (français) commencent la présentation du webinaire. (Ci-joint)

- Présentation des diapositives de la Journée de l'industrie :
 - Ce matin, nous discuterons des objectifs du DR et recevrons des commentaires sur l'ébauche de la DP, ainsi que des présentations du ministère de la Défense nationale et du ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique.
- Ordre du jour du webinaire.
- Détails administratifs généraux. Veuillez noter les détails administratifs généraux suivants, étant donné que ce webinaire sera enregistré au fur et à mesure que les procès-verbaux des réunions seront publiés sur le site Web d'achats et ventes en tant que modification de la demande de renseignements.
- Afin de faciliter un processus d'approvisionnement ouvert et équitable, un surveillant de l'équité participera à tous les aspects du processus d'approvisionnement.
- Toutes les soumissions doivent être reçues avant la fermeture des bureaux le 13 février 2018.
- Équipe de projet. Le CA a présenté l'équipe du projet de gros remorqueurs navals.
- Demande de renseignements (DR)/Objectifs du webinaire. Veuillez voir les objectifs de ce webinaire, et si vous avez des questions ou des préoccupations concernant le contenu, n'hésitez pas à les aborder au fur et à mesure de la présentation.

Norma (anglais) et Jameel (français) parlant sur le contexte du projet.

- Contexte du projet
- Contexte des bateaux à moteur existants
- Objectifs du projet et résumé
- DR Contenu technique
- Calendrier de projet théorique

Tanya Gadzos et Nathalie Couture introductions (ISDE)

- Engagements
- Exigences de la reddition de compte
- Calcul de la valeur du contenu canadien

Annexe A : – Questions de la DR du Canada à l'industrie

Brenda a déclaré qu'aux pages 16 à 19 de l'annexe A, chaque question sera lue pour solliciter des réponses ou des commentaires de l'industrie.

Q.1. Pouvez-vous fournir des commentaires sur le plan d'évaluation des soumissions et la méthodologie de sélection de l'entrepreneur, les exigences d'évaluation obligatoires (techniques, gestion, finances, certifications) et la catégorie de main-d'œuvre et les taux de main-d'œuvre ?

Question de l'industrie : Y aura-t-il un seul contrat attribué, ou un pour la côte Est, ou un pour la côte Ouest ?

Réponse du MDN – À l'heure actuelle, il est prévu qu'il s'agira d'un contrat pour un chantier naval.

SNC – Clint Laidlaw – Question concernant la méthode conforme au coût le plus bas. Vous baserez-vous sur les réponses de la DR à l'évaluation technique de plusieurs conceptions, sinon, quelle est votre justification pour arriver à la conformité aux coûts les plus bas pour ce projet ?

Réponse du MDN —À l'heure actuelle, en raison du type d'achat, il a été porté à notre attention que la soumission conforme la moins chère serait prise en considération parce qu'il s'agit d'un remorqueur commercial.

Question de l'industrie : Selon moi, il y a manœuvrabilité, fiabilité, coût du cycle de vie. Le CCV n'est pas mentionné dans la DR, la manœuvrabilité, notre relation avec les remorqueurs Glen est assez intime et nous comprenons la manœuvrabilité des frégates aux jetées à Halifax et que la fiabilité varie d'une conception à l'autre. Ces choses qui sont techniques, il n'y a pas de note technique ? C'est juste une conformité ou non-conformité. Il se peut donc que vous obteniez un tas de modèles différents sans aucune possibilité de distinguer ceux que le MDN pourrait préférer. Voici pourquoi nous avons émis ces commentaires dans notre réponse à la DR. Je me demande simplement si tout est joué aux coûts les plus bas ou s'il y a toujours possibilité de modification en fonction de nos réponses à la DR ?

Brenda – Toutes les réponses de la DR seront prises en compte. Pour le moment, nous avons choisi la méthode la moins chère.

Toromont Cat – Nous avons une question qui concerne le fait qu'il y aura un ISSC séparé. Ce contrat particulier ne demande aucune information concernant le coût d'exploitation. Sans cela ajouté à ce projet et évalué dans le cadre de ce projet, vous êtes peut-être inconsciemment en train de vous choisir potentiellement une enchère gagnante avec le coût d'exploitation le plus élevé possible. Selon moi, que ce soit au niveau de l'évaluation ou non, vous devez tenir compte des coûts d'exploitation du navire de façon à ne pas vous engager, potentiellement ou possiblement, dans un navire en exploitation à un coût extrêmement élevé plus tard.

L'autre question est, et c'est une précision, que l'annexe G définit entièrement tous les critères obligatoires qui doivent être conformes parce que l'annexe G ne correspond pas à la définition des critères obligatoires. Ceci est une divergence commune. Aimeriez-vous faire un commentaire sur la question de savoir si l'annexe G est la seule liste d'exigences obligatoires ou si nous devons respecter la définition des exigences obligatoires ?

Brenda — L'annexe G est le document d'évaluation. Pour qu'une entreprise puisse devenir conforme, tout ce qui est listé est obligatoire et requis lors de la soumission.

Toromont Cat — Mais la définition des exigences dépasse de loin l'annexe G. Toute déclaration qui est un « doit », « devrait », « va », notamment, doit être appliquée et dans l'EB. Je dirais que chaque page de l'EB est assortie d'une exigence et que l'annexe G ne correspond certainement pas à cette norme.

Norma — L'annexe G est en fait utilisée pour l'évaluation et nous avons extrait les exigences du SRD pour évaluer et sélectionner un soumissionnaire gagnant. Cependant, en vertu du contrat, toutes les exigences du SRD devront, doivent, et seront respectées. Cela explique-t-il plus clairement le contenu de l'annexe G ?

Toromont Cat — Bien, nous comprenons votre position, oui.

Question de l'industrie : — Si nous parlons de l'annexe G, il y a quelques exigences qui doivent être respectées, mais qui sont en réalité très difficiles à mesurer. Certaines exigences ne sont pas suffisamment précisées pour déterminer si ces critères sont satisfaits ou non. Quel est désormais l'endroit pour les aborder ?

Norma — Nous pourrions tout à fait recevoir vos commentaires sur les exigences techniques maintenant ou, si vous avez un entretien individuel et préféreriez reporter la discussion avec le Canada d'ici là, c'est votre choix. Mais vous êtes invité à émettre vos commentaires maintenant, ou vous pouvez également les soumettre par écrit à SPAC.

Brenda — Vous pouvez soumettre vos réponses aux questions, nous pourrions les passer en revue et y répondre par écrit.

Rollie Webb – Robert Allan — J'étais curieux de savoir pourquoi vous cherchez une ventilation des catégories de main-d'œuvre et des taux de main-d'œuvre, ce qui, je suppose, est la ventilation du prix de la soumission ? Ce n'est pas facile pour un chantier naval, mais je ne suis

pas certain de ce que vous demandez. Je ne sais pas si les chantiers navals sont clairs ou non à ce sujet. Demandez-vous une ventilation détaillée du prix total ou seulement les taux et catégories de main-d'œuvre puisqu'ailleurs dans le document vous demandez une ventilation du prix ?

Brenda – La répartition de la catégorie de travail et les taux de main-d'œuvre font partie de l'évaluation. Nous attendions des commentaires de l'industrie pour savoir s'il y avait d'autres catégories de travailleurs que le Canada devrait examiner.

Rollie RAL- Ailleurs dans le document, vous avez demandé une ventilation détaillée du prix et à quelque fin que ce soit, est-ce la même chose ou pensez-vous que c'est la même chose ? Et vous la vouliez ventilée jusqu'à chaque article dans le SRD.

Brenda – La ventilation détaillée des coûts dans l'ébauche de DP porte sur le matériel détaillé requis pour ce remorqueur, y compris le travail, et la liste détaillée précise le matériel. Nous comprenons qu'il y a plusieurs articles qui peuvent être combinés. Par exemple, les moteurs et les jauges peuvent être un ensemble combiné. Les taux/catégories de main-d'œuvre sont complètement différents de ce qui est demandé à l'avance dans la base de paiement dans le cadre de l'évaluation. Ce seraient les taux de main-d'œuvre utilisés par l'entreprise si le Canada avait un changement de conception.

Rollie Webb – Bien, c'est plus une question pour les chantiers navals que pour les concepteurs. Je voulais juste m'assurer que je l'avais bien compris. Vous cherchez deux choses, une ventilation détaillée des coûts pour un nouveau projet de construction et les chantiers navals doivent vous donner cela, et c'est le niveau de détail de littéralement des centaines d'articles SRD selon ce que je comprends. Est-ce exact ?

Brenda – C'est correct. Cependant, les articles pour le matériel peuvent être combinés.

Q.2. Existe-t-il des exigences financières ou des problèmes d'exigences de capacité de chantier naval comme définies dans la documentation de la DR ?

Ocean Pacific – Bruce – Je me demandais si le Canada considérerait que la garantie d'exécution et les autres valeurs seraient basées sur la valeur d'un seul remorqueur au lieu des quatre remorqueurs, comme vous l'avez noté dans les documents.

Brenda – Nous allons examiner cela et le prendre en délibéré.

Q.3. La période de validité des soumissions est-elle trop longue ? Quelle est la période maximale de validité des soumissions qu'un soumissionnaire éventuel peut accepter ?

Brenda – La période de validité des soumissions. Quelqu'un voit-il une problématique potentielle ?

SNC Lavalin Clint – Je n'ai pas vu dans le document où il est fait mention de la validité des soumissions et de la période de temps ?

Brenda – C'est indiqué dans la DP à la section 2.1 de la partie 2 – il y est indiqué 180 jours.

Q.4. Avez-vous constaté des problèmes ou avez-vous des préoccupations quant au calendrier des étapes ou aux pourcentages de paiement ? (Voir l'annexe B – base de paiement)

Brenda – Avez-vous constaté des problèmes ou avez-vous des préoccupations quant au calendrier des étapes ou aux pourcentages de paiement ?

Ocean Pacific – Bruce – Paiements d'étape – les pourcentages du paiement d'étape indiqués pour chacune des composantes seront-ils basés sur la ventilation des coûts que nous fournissons ou ces pourcentages seront-ils préétablis dans le contrat ? Le Canada prévoit-il des retenues à appliquer aux paiements d'étape ?

Brenda – Les calendriers d'étapes sont établis avec certains pourcentages de la valeur du contrat et il n'y a aucune anticipation de retenues autres que l'étape de livraison et d'acceptation. S'il y avait des lacunes à la livraison, le Canada pourrait envisager une retenue, mais cela serait discuté parmi l'équipe de projet et l'entrepreneur.

Q.5. Le chantier naval a-t-il la capacité et l'aptitude requises pour respecter le calendrier établi ?

– Aucun commentaire

Q.6. Y a-t-il des problèmes liés à l'« utilisation des droits en matière de données » de la propriété intellectuelle du Canada ?

– Aucun commentaire

Q.7. Existe-t-il des risques ou des problèmes liés au statut de client du MDN ?

Rollie Webb – Robert Allan – L'énoncé de travail publié exige un certain nombre de choses pour que la conception actuelle d'un remorqueur commercial ne puisse être conforme. Vous voulez que les dessins soient faits d'une certaine manière. Nous nous verrions obligés de modifier toute la documentation existante sur la conception commerciale standard pour nous conformer à l'EDT. Essayez de déterminer si c'est vraiment votre intention. Il y a une page précise disant que les dessins existants ne seront pas acceptés, car ils devraient être modifiés, changeant les blocs de titre et les numéros de pièce, et c'est un effort énorme requis par n'importe quel concepteur d'incorporer l'énoncé de travail à une conception commerciale. Si c'est clairement ce que vous demandez, est-ce important ?

Norma – Très bon commentaire que nous allons prendre en considération. L'étendue de l'ensemble de données techniques qui serait disponible pour toute conception existante, en cours d'achèvement, est une bonne chose à savoir. Nous devrions discuter s'il est absolument nécessaire de restructurer un PDT complet. Vos commentaires seront pris en compte.

Rollie – Nous pouvons discuter lors de notre réunion en personne cette semaine. C'est en effet une problématique qui doit être clarifiée.

Q.8. La présentation d'une ventilation des coûts avec la proposition de demande de soumissions pose-t-elle des problèmes ?

– Aucun commentaire

Q.9. La présence d'un représentant sur place à temps plein selon les exigences du Canada pour la durée du contrat pose-t-elle des problèmes ?

– Aucun commentaire

Les répondants peuvent-ils examiner ou commenter l'énoncé des travaux (EDT), le document des exigences des systèmes (DES), la liste des données essentielles au contrat (LDEC) et les livrables de données décrits dans les descriptions d'éléments de données, comme partie intégrante de ce RFI ?

– Aucun commentaire

Q. 11. Le Canada a l'intention d'acheter des remorqueurs commerciaux. Trouve-t-on dans le SRD des exigences de conception technique qui nécessitent une personnalisation de la conception ?

– Aucun commentaire

Q.12. Y a-t-il des commentaires sur les exigences relatives aux réunions ou aux revues de conception ?
Sur la soumission ?

– Aucun commentaire

Q.13. Y a-t-il des éléments exigeant de longs délais associés à la construction du navire ? Si oui, comment peuvent-ils affecter l'horaire ?

– Aucun commentaire

Q. 14. Y a-t-il des problèmes de transport/livraison, et comment peuvent-ils affecter l'horaire (p. ex. livraison hivernale depuis les Grands Lacs ou méthode de livraison demandée comme décrite dans la documentation de la DR, en particulier l'ébauche de DP) ?

– Aucun commentaire

Q.15. Quel est le temps estimé nécessaire pour remplir la soumission ?

– Aucun commentaire

Q.16. Y a-t-il des problèmes avec le fait que le Canada fournisse des articles/équipements en tant que matériel fourni par l'état (MFE) ? Y a-t-il des impacts de conception qui en résultent ?

Robert Allan – Tout ce qui concerne le MFE n'est pas sans inquiétude, en fonction de ce que vous pourriez considérer comme fourniture. S'il s'agit de composants tels que les aides à la navigation, cela ne nous dérange pas. Si vous proposez un ensemble de propulsion fourni par le propriétaire et que vous ne nous dites pas lequel, soit pour nous ou les chantiers navals, cela va poser un problème à quelqu'un.

Norma – Généralement, les articles GSM sont ceux associés au contrôle des dommages, certains équipements de sauvetage. Nous n'avons pas encore finalisé la liste et nous comprenons les impacts sur les principaux composants, mais nous avons inclus une liste provisoire de GSM dans les projets de documents. Cela ne devrait pas dépasser cette quantité d'équipement.

Robert Allan – Cette liste de GSM selon nos documents est à déterminer, elle n'est pas remplie.

Norma – Dans le RFP, elle est inscrite comme étant à déterminer, mais il y a certains GSM dans le SRD et certains composants dans ce document.

Q.17. Y a-t-il des problèmes concernant le soudage et les certifications requises lors de la soumission ?

Toromont CAT – Les exigences en matière de soudage s'appliquent-elles à tous les équipements qui peuvent provenir de l'extérieur du Canada ?

Norma – Nous venons d'avoir une brève discussion sur la certification de soudage. Cela fait référence à la construction de navires, donc le travail qui est fait au Canada, et non pas, comme vous l'avez demandé, à l'équipement qui est importé.

SNC Clint – L'exigence de soumission est d'avoir un plan de qualité ISO 9005, mais dans le document, il est fait référence à ISO 9001 et au fait qu'il est obligatoire pour être certifié. Si vous n'êtes pas certifié et soumettez une offre, comment obtenez-vous un laissez-passer, êtes-vous déclaré non conforme si vous n'avez pas satisfait à l'un des critères du SRD ou de la DP, ou met-on en place un plan pour être certifié ISO 9005 ?

Brenda – Nous allons prendre votre question en délibéré.

Q.18. Le Canada a l'intention de maximiser les occasions d'approvisionnement des gros remorqueurs navals. Pour ce faire, l'entrepreneur utilisera du matériel et de l'équipement contenant au moins 30 % de contenu canadien pour les travaux décrits dans l'énoncé des travaux, pour la durée du contrat.

Quelle est l'opinion de votre entreprise sur le respect d'un engagement contractuel pour un minimum de 30 % de contenu canadien pour les matériaux et l'équipement des grands remorqueurs navals ?

– Aucun commentaire

Q.19. Le Canada considère qu'il est important de pondérer cette exigence tout en évaluant la capacité des soumissionnaires à utiliser du matériel et de l'équipement contenant du contenu canadien.

À votre avis, quelle serait la meilleure façon de s'assurer du pourcentage le plus élevé de contenu canadien pour les matériaux et l'équipement utilisé ?

Toromont CAT – Observation seulement. L'évaluation est basée sur un remorqueur commercial qui est conforme aux calculs de traction de la borne modifiés pour répondre aux exigences navales. Je suis certain que Robert Allan attestera que le nombre de remorqueurs de grande puissance construits au Canada au cours des cinq dernières années, similaires à celui-ci, est très, très bas. Par conséquent, je dirais que l'exigence d'un remorqueur commercial standard et de baser le prix sur la valeur la plus basse et le coût le plus bas, et exiger ce niveau de contenu canadien semble, au moins en apparence, contre-intuitif aux critères d'évaluation.

Brenda – Merci pour vos commentaires

Toromont Cat – Vous dites 30 % de contenu canadien. Cela représente combien en dollars canadiens ? Il n'y a pas de fournisseurs canadiens, de fabricants de propulsion qui peuvent approvisionner le navire. Cela signifie donc qu'une grande partie de l'équipement devrait être achetée à l'extérieur du Canada. Alors, quel est exactement le contenu canadien, est-ce en dollars, en main-d'œuvre ?

Nathalie – L'exigence de contenu est évidemment en dollars canadiens, car l'une des exigences est que le navire soit construit au Canada. À partir de là, nous accueillons favorablement vos commentaires et votre proposition quant à ce que devrait être, selon votre point de vue, ce qui pourrait être, et quel devrait être le contenu canadien maximum sur l'équipement pour ce projet ? Vous pouvez soumettre quelque chose avant le 13 février.

Q.20. L'entrepreneur veillera à ce qu'au moins 75 % de la main-d'œuvre exécutant le travail soit canadienne, pour les travaux décrits dans l'énoncé des travaux, pour la durée du contrat.

Quelle est l'opinion de votre entreprise sur le respect d'un engagement contractuel selon lequel au moins 75 % de la main-d'œuvre effectuant le travail sur les gros remorqueurs navals soit canadienne ?

« Canadien » désigne les citoyens canadiens et les résidents permanents au sens de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, 2001, c.27.

Robert Allan – Nous trouvons que c'est quelque peu déroutant. Pouvez-vous nous dire où les 25 % restants de l'effort de main-d'œuvre du navire sont dépensés ? Est-ce que cela doit être fait au Canada ? Si oui, par qui, ou peut-on le faire à l'étranger, un élément important comme un rouf, fabriqué au large des côtes et importé au Canada ? Ce n'est pas clair pour nous.

Nathalie – Les 25 % restants ne servent essentiellement qu'à donner une marge de manœuvre aux chantiers navals s'il y a des citoyens non canadiens ou des résidents permanents qui y travaillent. C'était seulement pour donner cette flexibilité.

Robert Allen – Qu'est-ce qui empêche un constructeur d'identifier un rouf, à titre d'exemple, comme matériel, de l'acheter à l'étranger et de le faire livrer au pays puisqu'il n'a qu'à fournir 75 % de la main-d'œuvre canadienne ?

Brenda – Les grands remorqueurs navals seront complètement construits ici au Canada, ce qui comprend la production, le travail et les inspections.

Nathalie – Comme je l'ai dit plus tôt, la Politique canadienne de la construction navale, construite au Canada s'applique à cet achat. Par conséquent, le travail devrait être effectué dans les chantiers navals canadiens.

Robert Allan – Alors, pourquoi ne dites-vous pas que le travail devrait être fait au Canada ?

Nathalie – Cela peut se produire seulement en raison des ressources humaines et du manque de main-d'œuvre adéquate. Nous essayons simplement d'offrir de la flexibilité au chantier naval pour que des citoyens non canadiens ou des résidents permanents puissent travailler sur ces navires du chantier naval. Voilà l'unique raison pour laquelle nous établissons le taux au minimum. Il serait plutôt attendu que celui-ci atteigne 90-95 %, même 100 %, mais nous essayons d'offrir un peu de flexibilité en ce qui a trait à la composition minimum de la main-d'œuvre. Il peut y avoir une pénurie de main-d'œuvre disponible à ce moment, dans la région. Alors, si vous avez des commentaires, n'hésitez pas à répondre par écrit et nous les prendrons en compte. Si ce pourcentage est plus élevé que 75 %, les chantiers navals ont-ils besoin de cette flexibilité ? Nous recueillerons votre rétroaction qui pourra être envoyée au gouvernement du Canada le 13 février.

Q.21. Quelles sont les garanties que vous vous engagez à travailler pour le Canada et que le contenu du matériel et de l'équipement est canadien?

Aucun commentaire.

Q.22. Le gouvernement du Canada prend en considération le « processus de conformité de la phase de soumission ».

Quels sont vos espoirs ou vos commentaires quant au processus ?

SNC Clint – Je crois qu’il ne fait aucun doute que l’on doit passer par un processus de conformité de soumission graduel. Il existe 4000 prescriptions essentielles auxquelles vous devez vous conformer et je crois que votre achat échouera si vous n’êtes pas en mesure de rembourser votre soumission une fois faite.

Brenda – Précisons que le processus de conformité de la soumission, l’annexe G, est ce à quoi les chantiers navals doivent se conformer, et non pas le DES complet qui se trouve à l’annexe A.

L’annexe G est ce à quoi chaque chantier naval soumettant une proposition doit se conformer lors de la soumission.

Clint – Je ne comprends pas cela et je crois qu’il existe un certificat établissant que votre navire est conforme aux 4000 autres prescriptions du DES. Le navire est-il conforme au DES ?

Brenda – Les points de l’annexe A doivent satisfaire aux exigences contractuelles et l’annexe G, aux exigences de la soumission.

Clint – Je crois avoir mal interprété le certificat.

Je pensais que le certificat s’appliquait aux exigences de la DP basées sur le modèle apparenté.

Norma – Au sein de l’annexe G, il y a une matrice de lettre de conformité demandant la signature du soumissionnaire et établissant que tout est conforme aux exigences, et qu’une fois le document signé, le navire complet en vertu du contrat répondra à toutes les exigences du DES. Le soumissionnaire est choisi sur la base des matrices que nous avons fournies et ces exigences techniques seront évaluées lors de la soumission.

Clint – Mais ce certificat établit qu’il n’y a aucune contradiction entre la documentation et la matrice de conformité technique.

Voilà où réside à mon avis le problème concernant ces 4000 exigences pour le remorqueur commercial par rapport à quelques douzaines de prescriptions incontournables. Et le certificat doit être signé et établir qu’il n’existe aucune contradiction ni divergence. Nous passerons en revue l’énoncé et nous assurerons que l’interprétation faite est la bonne, mais que le navire respectera toutes les exigences obligatoires en vertu du contrat.

Clint – Oui, d’accord, voilà la seule exigence, celle de respecter les 4000 prescriptions incontournables avec le design COTS et la signature d’un certificat. Je crois que serait alors établi un processus de conformité de soumission graduel dans lequel un soumissionnaire mettrait en lumière tous les problèmes rencontrés concernant les 4000 prescriptions incontournables et la manière de les corriger. Voilà mon commentaire.

Toromont Cat – Je crois que l’observation était juste, car nous avons déjà trouvé des fichiers ayant connu des problèmes entre la définition de la prescription et l’envoi de la soumission et, à plusieurs occasions, le processus a échoué en raison de la différence entre l’annexe G et la définition des prescriptions incontournables. Je crois qu’il serait très important d’assurer aux soumissionnaires ce que chacune d’elles est et ce qui doit être fait à cette étape.

Brenda – Nous allons examiner la question.

Toromont Cat – Pour le suivi, comme s’il s’agit d’une approche graduelle, la période prévue entre l’émission de la DP et celle du contrat sera très réduite, et un plan de départ sera nécessaire. Ils ont analysé le document complet et ont énuméré chaque exigence définie, ainsi que le paragraphe dans lequel elle se trouve. Tout sera alors passé en revue pour s’assurer de la conformité et du respect de l’échéancier proposé. Si la définition des exigences est celle qui doit être faite à la soumission, l’annexe G doit donc être mise à jour pour refléter chaque exigence. Cette approche pourrait engendrer une période d’achèvement anormalement élevée.

SNC – Votre problème est que vous avez demandé la marque et le numéro de modèle de chaque pièce d’équipement sur ce navire et qu’ils se conforment au DES pour cette pièce. Vous avez donc demandé la documentation technique avec la livraison du navire ou la livraison de la soumission qui s’harmonise avec le DES. Si personne n’a le type adéquat de matériel s’harmonisant avec le DES, vous avez demandé la documentation qui rendrait la soumission non conforme. Là où je veux en venir, c’est que vous avez demandé la marque et le modèle de l’équipement qui s’harmonisent avec les 4000 DES essentiels.

Brenda – Si vous pouvez le soumettre au gouvernement du Canada, nous y jetterons un œil. Il serait également bien que Toromont Cat puisse soumettre une réponse au gouvernement du Canada.

Toromont – Nous pouvons faire cela. Nous ferons une entrevue en tête-à-tête avec vous. Nous vous donnerons quelques renseignements.

Brenda – Si une autre entreprise souhaite soumettre ses commentaires sur la question, nous l’invitons à le faire et nous lui en serons reconnaissants.

Bruce Ocean Pacific – Le gouvernement du Canada a-t-il un intérêt à établir un contrat de maintenance en service avec la soumission ?

Norma – Le gouvernement du Canada a déjà terminé une analyse de rentabilisation du soutien aux services et il existe un futur contrat de soutien en service pour les navires auxiliaires qui seront le mécanisme soutenant les remorqueurs au fil de leur cycle de vie. Alors, non, le contrat de soutien en service n’est pas une composante de l’acquisition des remorqueurs.

Brenda – Avez-vous des questions ou des commentaires ?

Brenda – Au nom du Canada, j’aimerais tous vous remercier pour votre temps, vos commentaires, vos questions et je vous invite à soumettre vos réponses à la DR avant le 13 février ou à la date même.

Vous pouvez également m’envoyer un courriel directement si vous le souhaitez.

Merci.

Le webinaire prend fin à 12 h 46.



National
Défense

Défense
nationale

SOUS-MINISTRE ADJOINT (MATÉRIELS)

DIRECTEUR GÉNÉRAL – GESTION DU PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT MARITIME



Projet de gros remorqueurs navals Webinaire à l'occasion d'une journée de l'industrie

22 janvier 2018

1 Canada



National
Defence

Défense
nationale

SOUS-MINISTRE ADJOINT (MATÉRIELS)

DIRECTEUR GÉNÉRAL – GESTION DU PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT MARITIME



Ordre du jour du webinaire

- Renseignements administratifs généraux
- Équipe du projet
- Objectifs de la demande de renseignements et du webinaire
- Exposé du MDN et présentation du projet
- Exposé d'ISDE et séance d'information sur le contenu canadien
- Appendice A – Questions du Canada à l'intention de l'industrie
- Questions de l'industrie et tout autre problème potentiel
- Mot de la fin

22 janvier 2018



Renseignements administratifs généraux

- Tous les documents fournis dans la demande de renseignements (DR) sont actuellement des ébauches et sont susceptibles d'être modifiés.
- Les participants de l'industrie seront invités à poser des questions à divers intervalles au cours de l'exposé.
- Toute l'information présentée ainsi que les discussions, questions et réponses seront enregistrées (audio).
- L'enregistrement servira à résumer l'activité et à créer un compte rendu.
- Le compte rendu sera publié sous forme de modification à la DR.
- Obtention du concours d'un surveillant de l'équité.
- Toutes les communications à l'extérieur des journées de l'industrie doivent être adressées à l'autorité contractante de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC).
- La DR prend fin le 13 février 2018.

22 janvier 2018



Équipe du projet

- **Services publics et Approvisionnement Canada**

Autorité contractante – Brenda Lamothe

Spécialiste en approvisionnement – Luc Girard

- **Ministère de la Défense nationale**

Gestionnaire de projet – Norma O’Rielly

Gestionnaire adjoint de projet – Jameel Adam

Responsable des achats – Gino Dionne

Directeur de projet – Ltv Byrne Schneider

- **Innovation, Sciences et Développement économique Canada**

Gestionnaire de projet, Retombées industrielles et technologiques – Tanya Gadzow

Directrice adjointe, Retombées industrielles et technologiques - Nathalie Couture

- **Surveillant de l’équité**

Guy Crepeau – Deloitte s.r.l.

22 janvier 2018



Objectifs de la DR et du webinaire

- Entrer en contact avec l'industrie afin d'obtenir des commentaires et de la rétroaction.

- Consulter l'industrie afin d'obtenir des commentaires, de connaître ses préoccupations et de solliciter des recommandations sur la façon de répondre aux exigences ou aux objectifs de la demande de propositions (DP).
- Solliciter des commentaires sur le contenu et la forme des documents préliminaires joints à la DR et sur la manière dont l'information est structurée dans ceux-ci.

- Demander des réponses à une série de questions figurant à l'appendice A de la DR.
- Donner aux fournisseurs de l'industrie une occasion de poser des questions aux représentants du Canada et de discuter avec eux des aspects de l'achat potentiel de remorqueurs au cours du webinaire et dans le cadre de rencontres individuelles.

22 janvier 2018



Exposé du MDN et présentation du projet

- Contexte
- Résumé et objectifs du projet
- Contenu technique de la DR
- Calendrier de projet théorique

22 janvier 2018



Contexte – Flotte actuelle de gros remorqueurs

- 5 remorqueurs de classe GLEN (3 à Halifax et 2 à Esquimalt)
 - Remorqueurs les plus grands et les plus puissants de la Marine royale canadienne (MRC)
 - Ossature de la flotte de remorqueurs des Forces maritimes de l'Atlantique et des Forces maritimes du Pacifique
 - Acquis entre 1975 et 1977 et approchent la fin de leur durée de vie technique prévue
- La puissance de traction maximale d'un remorqueur de classe GLEN est de 18,3 tonnes
 - Manque de puissance
- Ne sera pas en mesure de prendre en charge le stock croissant de grands navires de la MRC



Contexte – Bateaux-pompes actuels

- Deux bateaux de classe Fire offrent une capacité de protection contre les incendies sur l'eau au port (1 à Halifax et 1 à Esquimalt).
- Navires spécialisés de lutte contre les incendies
- Construits en 1978
- La capacité de lutte contre les incendies ne correspond pas à quelque niveau spécifique de lutte contre les incendies selon les définitions énoncées dans les règles de classement.
- Ces remorqueurs ne fournissent aucune fonctionnalité ou capacité additionnelle par rapport aux remorqueurs ordinaires.

22 janvier 2018



Résumé et objectifs du projet

- Le projet de gros remorqueurs navals (GRN) a comme objectif de remplacer la flotte actuelle de gros remorqueurs ainsi que la flotte de bateaux-pompes.
- Fournir une capacité suffisante en matière de gros remorqueurs et de protection contre les incendies sur l'eau au port aux arsenaux CSM Halifax et Esquimalt au cours des 25 prochaines années.
- Acquérir 4 remorqueurs commerciaux.
- Acquérir le jeu de documents techniques, les pièces de rechange et la formation (opérateur et personnel de maintenance).
- Aucun élément de soutien en service.



Contenu technique de la DR

- Annexe A de la trousse de la DR
 - Énoncé des travaux (EDT)
 - Liste des données essentielles au contrat (LDEC)
 - Descriptions des données (DD)
- Annexe G de la trousse de la DR
 - Matrices d'évaluation de soumissions (contenu technique et sur la gestion)



Calendrier de projet théorique

Attribution du marché	Échéance théorique	Mois après l'attribution du marché
Livraison de 2 GRN à la BFC Esquimalt	Printemps 2019	S.O.
Livraison de 2 GRN à la BFC Halifax	Été 2021	27
Livraison de 2 GRN à la BFC Halifax	Hiver 2023	45

Le calendrier suppose que la demande de propositions (DP) sera publiée à l'été 2018.



National
Défense

Défense
nationale

SOUS-MINISTRE ADJOINT (MATÉRIELS)

DIRECTEUR GÉNÉRAL – GESTION DU PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT MARITIME



Exposé d'ISDE

Séance d'information sur avantages économiques

Approche de mise à profit des avantages économiques

Protéger les avantages socioéconomiques en optimisant la main-d'œuvre et les matériaux canadiens pour le présent projet de marché.

22 janvier 2018

12

Canada



Engagements

- Chaque année, pendant la durée du contrat, l'entrepreneur doit veiller à ce que :
 - au moins **75 %** de la main-d'œuvre exécutant les travaux soit constituée de citoyens canadiens ou de résidents permanents;
 - au moins **30 %** des matériaux et de l'équipement utilisés pour réaliser les travaux soient de contenu canadien.

Qu'entend-on par citoyen canadien ou résident permanent?

- Les citoyens canadiens et les résidents permanents au sens de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés 2001, c.27.

Qu'entend-on par contenu canadien?

- La valeur d'un produit ou d'un service qui comporte des coûts engagés au Canada.



Exigences en matière de rapport

- L'entrepreneur doit fournir un rapport après la livraison du premier et du troisième navire.
- Une vue d'ensemble et une mise à jour des travaux réalisés – une vue d'ensemble du travail effectué, par les Canadiens et le contenu canadien, les faits saillants et les modifications des travaux
- Le Canada se réserve le droit de mener un examen des travaux exécutés.



Calcul du contenu canadien

- Méthode de calcul du contenu canadien :
 - Établir d'abord le prix de vente total du produit ou du service.
 - Soustraire les droits de douane, les taxes d'accise, la taxe sur les produits et services (TPS), la taxe de vente harmonisée (TVH) et toutes les taxes de vente provinciales applicables.
 - Soustraire les coûts inadmissibles, tels que la préparation de la soumission, les frais de déplacement et de subsistance, les redevances et les droits de permis.
 - La valeur restante correspond au contenu canadien.



Appendice A – Questions du Canada à l'intention de l'industrie

1. Pouvez-vous commenter le plan d'évaluation des soumissions, la méthode de sélection de l'entrepreneur, les exigences d'évaluation obligatoires (techniques, gestion, finances, attestations), la catégorie de main-d'œuvre et les taux de main-d'œuvre?
2. Existe-t-il des problèmes liés aux exigences financières ou aux exigences relatives à la capacité des chantiers navals, comme elles sont définies dans les documents de la DR?
3. La période de validité des soumissions est-elle trop longue? Quelle est la période maximale de validité des soumissions qu'un soumissionnaire éventuel peut accepter?
4. Avez-vous constaté des problèmes ou avez-vous des préoccupations quant au calendrier de paiement ou aux pourcentages de paiement (voir l'annexe B – Base de paiement)?
5. Le chantier naval a-t-il la capacité et l'aptitude requises pour respecter le calendrier établi?
6. Y a-t-il des problèmes quant à l'autorisation de l'« utilisation des droits en matière de données » de la propriété intellectuelle du Canada?
7. Existe-t-il des risques ou des problèmes liés au statut de client du MDN?



Appendice A – Questions du Canada à l'intention de l'industrie

8. La présentation d'une ventilation des coûts avec la proposition de demande de soumissions pose-t-elle des problèmes?
9. La présence d'un représentant sur place à temps plein pour la durée du contrat, conformément aux exigences du Canada, pose-t-elle des problèmes?
10. Les répondants peuvent-ils examiner ou commenter l'énoncé des travaux (EDT), le document des exigences des systèmes (DES), la liste des données essentielles au contrat (LDEC) et les données livrables décrites dans les descriptions des données (DD) dans le cadre de la présente DR?
11. Le Canada a-t-il l'intention d'acheter des remorqueurs commerciaux?
12. Trouvez-vous dans le DES des exigences de conception technique qui nécessitent une personnalisation de la conception?
13. Avez-vous des commentaires sur les exigences relatives aux réunions, aux examens des concepts ou à la présentation des soumissions?

22 janvier 2018

17

Canada



Appendice A – Questions du Canada à l'intention de l'industrie

13. La construction d'un navire inclut-elle des articles à long délai de livraison? Dans l'affirmative, quel est l'effet de ces articles sur le calendrier?
14. Existe-t-il des problèmes liés au transport ou à la livraison et quelle pourrait être leur incidence sur le calendrier (p. ex. livraison en provenance des Grands Lacs durant l'hiver ou méthode de livraison exigée, comme il est prévu dans les documents de la DR, en particulier dans l'ébauche de la DP)?
15. Combien de temps faut-il environ pour répondre à la demande de soumissions?
16. Le fait que le Canada fournisse des articles ou de l'équipement à titre de matériel fourni par le gouvernement pose-t-il problème? Ce procédé pourrait-il avoir une incidence sur la conception?

17. Existe-t-il des problèmes quant à la soudure et aux attestations exigées dans le cadre des soumissions?



Appendice A – Questions du Canada à l'intention de l'industrie

18. Le Canada prévoit maximiser les occasions d'affaires pour l'acquisition de ces gros remorqueurs navals. Pour ce faire, l'entrepreneur utilisera des matériaux et de l'équipement qui contiennent un minimum de 30 % de contenu canadien pour exécuter les travaux, tel qu'il est indiqué dans l'énoncé des travaux, pour toute la durée du contrat.

Quelle est l'opinion de votre entreprise sur le respect d'un engagement contractuel prévoyant un minimum de 30 % de contenu canadien pour les

matériaux et l'équipement des gros remorqueurs navals?

19. Le Canada estime qu'il est important de pondérer cette exigence tout en évaluant la capacité des soumissionnaires à s'approvisionner en matériel et en équipement auprès des fournisseurs canadiens et de garantir le pourcentage de ce contenu canadien.

À votre avis, quelle serait la meilleure manière de s'assurer que le pourcentage le plus élevé de matériaux et d'équipement de contenu canadiens est utilisé?

22 janvier 2018

19

Canada



Appendice A – Questions du Canada à l'intention de l'industrie

20. Les travaux effectués dans le cadre du contrat d'acquisition des gros remorqueurs navals seront exécutés par des Canadiens, et l'entrepreneur doit obtenir un minimum de 75 % de main d'œuvre canadienne exécutant le travail tel qu'il est indiqué dans l'énoncé des travaux, pour toute la durée du contrat.

Quelle est l'opinion de votre entreprise sur le respect d'un engagement contractuel prévoyant un minimum de 75 % de main-d'œuvre canadienne travaillant sur les gros remorqueurs navals?

Canadiens : citoyens canadiens et résidents permanents au sens de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* de 2001, ch. 27.

21. De quelle façon pouvez-vous nous assurer que vous respecterez l'engagement concernant la main-d'œuvre et les matériaux canadiens?

22. Le Canada met en place un nouveau processus de conformité des soumissions en phases.

Avez-vous des commentaires ou des points de vue sur cette procédure?

22 janvier 2018



Questions et commentaires de l'industrie sur le contenu du webinaire et tout autre problème potentiel

22 janvier 2018

21



National
Defence

Défense
nationale

SOUS-MINISTRE ADJOINT (MATÉRIELS)

DIRECTEUR GÉNÉRAL – GESTION DU PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT MARITIME



Mot de la fin

22 janvier 2018

22 