



**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

<b>Title - Sujet</b> DR-Gros Remorqueurs Navals	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W8472-185713/A	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 005
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> W8472-185713	<b>Date</b> 2018-02-21
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$SMC-017-26581	
<b>File No. - N° de dossier</b> 017mc.W8472-185713	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-02-22</b>	<b>Time Zone</b> Fuseau horaire Eastern Standard Time EST
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Lamothe, Brenda	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 017mc
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (819) 420-2916 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

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

Les documents suivants comprennent les principaux commentaires, questions et réponses que le Canada a reçus au cours des entretiens individuels avec les secteurs de l'industrie concernant la demande des renseignements relative aux gros remorqueurs navals (GRN), entretiens qui ont été tenus du 23 au 26 janvier 2018. Comme cela a été expliqué au début de chaque séance, seuls les questions et commentaires d'ordre général sont rapportés ici; tous les renseignements de nature sensible du point de vue commercial ou les renseignements identificatoires spécifiques ont été supprimés. Les présentations, les curriculum vitae ou aperçus des entreprises, etc., présentés au Canada au cours de ces entretiens ne sont pas inclus.

Les représentants suivants du Canada ont participé à ces réunions :

Représentants de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) :

Brenda Lamothe (responsable du service)  
Luc Girard (temps partiel)  
Allen Bilodeau (temps partiel)

Représentants du ministère de la Défense nationale (MDN) :

Norma O'Rielly (responsable du service)  
Gino Dionne  
Ltv Byrne Schneider  
Jameel Adam  
Corwyn Moores (temps partiel)

Représentants d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDEC) :

Tanya Gadzos (responsable du service) (en personne et en ligne)  
Nathalie Couture (temps partiel)  
Melissa Hanna (en personne et en ligne)

Surveillants de l'équité :

Guy Crépeau  
Gary Tim (temps partiel)

Les discussions consistaient en des questions/commentaires qui étaient regroupés sous des rubriques communes, comme suit :

1. Qualifications du soumissionnaire
2. Contenu canadien
3. Validité des soumissions
4. Approvisionnement en produits commerciaux standard
5. Paiements et financement d'étapes
6. Livraison du navire

7. Autres exigences contractuelles
8. Configuration de la propulsion
9. Moteurs diesel à vitesse moyenne
10. Autres exigences techniques

Lorsque plusieurs répondants avaient des questions ou des commentaires identiques ou similaires, ils étaient combinés sous l'une des rubriques ci-dessous.

## 1. Qualifications du soumissionnaire

---

### 1.1.

Question : L'évaluation des soumissions comprend l'expérience du chantier naval en construction de navire incluant la construction d'un navire semblable au cours des 10 dernières années. Étant donné la faible quantité de navires construits au Canada au cours des dernières années et la longueur du délai écoulé entre l'annonce de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) et du marché de construction de petits navires du MDN, cette exigence est perçue comme très limitative. Le Canada pourrait-il envisager d'assouplir cette exigence? De plus, cette exigence se rapporte-t-elle à l'expérience en « construction de remorqueurs »?

Réponse : Le Canada réexaminera cette période de 10 années pour l'expérience en construction de navires. Le critère de l'expérience en construction de navires se rapporte à un niveau d'expérience similaire et pas spécifiquement à l'expérience en construction de remorqueurs.

---

### 1.2.

Question : L'évaluation des soumissions comprend l'expérience du chantier naval en construction de navires incluant la construction d'un « navire similaire ». Le critère de 400 kW de puissance installée ne reflète pas la complexité « similaire » à celle du GRN. Le Canada pourrait-il envisager d'augmenter cette valeur à 2 000 kW pour mieux refléter la complexité d'un remorqueur de 40 tonnes de puissance de traction? Le Canada envisagera-t-il d'évaluer la capacité et la compétence des chantiers navals au-delà des exigences établies pour la construction d'une « complexité similaire »?

Réponse : Le Canada réexaminera les exigences relatives à la « complexité similaire » et aux qualifications des chantiers navals.

---

### 1.3.

Question : Actuellement l'approvisionnement est évalué en tant que « proposition conforme la moins disante ». Aucun avantage technique n'est accordé à un soumissionnaire quant à la compétence du chantier naval, aux compétences en conception ou à la proposition de valeur. Le Canada pourrait-il envisager une évaluation cotée?

Réponse : Les contraintes budgétaires et la haute direction ont imposé au Canada d'identifier uniquement les exigences obligatoires relatives au GRN (il ne doit pas y avoir d'exigences

souhaitées), et c'est pour cela que le Canada a sélectionné la « proposition conforme la moins disante » comme méthode de sélection de l'entrepreneur. Comme nous l'avons expliqué ailleurs dans ce document, le contenu canadien s'applique à cet approvisionnement, contrairement à la proposition de valeur. Pour le moment, le Canada n'a pas fixé de critère qui pourrait s'appliquer à une évaluation cotée et qui donnerait tout de même lieu à un environnement de soumission ouvert et concurrentiel.

---

#### 1.4.

Question : Le Canada pourrait-il envisager d'inclure les aspects associés à une conception en service dans l'évaluation des soumissions? Par exemple, la « communauté avec d'autres équipements du MDN » et « les références en matière d'équipement des utilisateurs canadiens existants », etc.?

Réponse : Les contraintes budgétaires et la haute direction ont imposé au Canada d'identifier uniquement les exigences obligatoires relatives au GRN (il ne doit pas y avoir d'exigences souhaitées), et c'est pour cela que le Canada a sélectionné la « proposition conforme la moins disante » comme méthode de sélection de l'entrepreneur.

---

## 2. Contenu canadien

---

#### 2.1.

Question : En ce qui concerne le contenu canadien, les entreprises obtiennent, puis doivent calculer la valeur sur un bon de commande de x millions et l'appliquer ensuite aux retombées industrielles et régionales et aux retombées industrielles et technologiques (RIR/RIT). Les gestionnaires doivent vérifier la valeur et demander si l'Agence du revenu du Canada considère la valeur nominale du bon de commande de x millions comme du revenu qui est introduit au Canada. Pourquoi devons-nous passer par ces étapes inutiles ou calculer un montant indiquant, soi-disant, qu'il s'agit de la partie canadienne du bon de commande, alors qu'en fin de compte, il s'agit d'un montant que les entreprises considèrent comme des revenus réalisés au Canada.

Réponse : La valeur du contenu canadien est un élément fondamental de la Politique des retombées industrielles et technologiques. À l'heure actuelle, les ministères qui participent à l'approvisionnement des GRN ne sont pas en position d'établir des comparaisons avec ce que l'Agence du revenu du Canada examinerait concernant le « revenu ». À ce moment, le Canada propose une approche d'optimisation économique correspondant à un contenu canadien d'au moins 30 % pour les matériaux et d'au moins 75 % pour la main-d'œuvre. Le Canada conservera le droit de communiquer avec l'entrepreneur principal au moment de vérifier ces calculs.

---

#### 2.2.

Question : Le Canada exige que le contenu canadien s'applique à 30 % des matériaux et à 75 % de la main-d'œuvre. Ces valeurs sont exactes pour la valeur d'un marché direct, mais est-ce que la proposition de valeur entre en jeu pour atteindre la valeur de 100 %? Aucune disposition n'est prévue pour encourager un soumissionnaire à atteindre des pourcentages de 40 % ou de 35 %.

Réponse : Pour le présent processus d'approvisionnement, le Canada ne cherche pas à appliquer la Politique des retombées industrielles et technologiques standard. Le Canada propose d'adopter une version hybride et allégée pour protéger les avantages socioéconomiques. Comme vous êtes en mesure de le constater dans les documents provisoires fournis, il n'y a aucune modalité ou condition liée directement à la Politique des retombées industrielles et technologiques, mais nous proposons deux seuils minimaux obligatoires (un seuil minimum de 30 % pour les matériaux et un seuil minimum de 75 % pour la main-d'œuvre). Grâce à la consultation de l'industrie, nous tiendrons compte de tous les commentaires. Actuellement dans les documents brouillons, nous avons posé des questions à l'industrie et l'une de ces questions est spécifique à la possibilité de pondérer le pourcentage de matériaux que les chantiers navals pourraient fournir.

---

### 2.3.

Question : Concernant les 30 % de contenu canadien pour les matériaux et l'équipement, on présume que cela se rapporte au navire dans son intégralité, car il y aura des composants sans contenu canadien ou dont le contenu canadien sera minimal.

Réponse : Oui, c'est bien cela. Le seuil minimal de 30 % pour les matériaux s'applique à l'ensemble du projet.

---

### 2.4.

Question : Clarification sur le contenu canadien : matériaux par rapport à main-d'œuvre. De la main-d'œuvre intervient dans l'assemblage d'un moteur assemblé hors du Canada, et lorsque vous achetez ce moteur et qu'il est envoyé au Canada, il entre dans les calculs du contenu canadien en tant que matériaux. Cette même hypothèse s'appliquerait-elle à la coque ou à la superstructure du navire si la fabrication était effectuée à l'étranger, et cela serait-il pris en compte dans les matériaux plutôt que dans la main-d'œuvre?

Réponse : Le GRN doit être construit à 100 % sur le sol canadien. La fabrication et l'assemblage de la coque et de la superstructure, ainsi que pourvoirie, du GRN, sont inclus dans la « construction » du navire et ne sont pas autorisés à être achetés ou acquis hors du Canada en tant que matériaux. Les matériaux utilisés dans la fabrication de ces modules peuvent être achetés hors du Canada, mais seront soumis aux calculs du contenu canadien décrits dans la lettre d'intérêt. En vertu du paragraphe 1.2.2 de la partie 1 de la demande de renseignements, l'ensemble des politiques du gouvernement du Canada applicables s'appliquent à cette exigence, y compris, tout particulièrement, le cadre stratégique pour la construction navale : « Nouveau cadre stratégique pour le secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle – Cap sur les nouveaux débouchés, 2001 ». [https://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/vwapj/framework-cadre01\\_fra.pdf/\\$file/framework-cadre01\\_fra.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/vwapj/framework-cadre01_fra.pdf/$file/framework-cadre01_fra.pdf).

---

### 2.5.

Question : Lorsque le Canada indique 30 % de contenu canadien, est-ce que cela signifie 30 % de la valeur totale de tous les matériaux utilisés dans le GRN ou 30 % dans chaque groupe de

masse ou zone système? Par exemple, l'acier sera probablement acheté à l'extérieur du Canada et non fabriqué au Canada. Est-ce que les 30 % de la valeur de l'acier doivent être approvisionnés au Canada? De plus, en ce qui concerne l'acier, lorsqu'il a été acheté, il doit faire l'objet d'une certaine préparation, d'un pré-décapage, d'un traçage, etc. Est-ce que cela est pris en compte dans le contenu canadien en termes de valeur ajoutée au matériau?

Réponse : Les 30 % sont basés sur la valeur totale de tous les matériaux compris dans l'ensemble du projet, et non sur les éléments individuels. La préparation de l'acier et le travail similaire effectué sur les autres matériaux, exécutés au Canada, feraient partie de la main-d'œuvre et seraient soumis aux calculs du contenu canadien pour les exigences relatives à la main-d'œuvre et à la fabrication au Canada.

---

## 2.6.

Question : Lorsque vous calculez la main-d'œuvre, est-ce sur une base de travailleur ou de valeur?

Réponse : La main-d'œuvre est calculée en fonction de la valeur. La main-d'œuvre canadienne comprend les citoyens canadiens ou les résidents permanents qui travaillent au Canada. Le GRN doit être construit à 100 % sur le sol canadien.

## 2.7

Question : Pourquoi exigez-vous un taux de main-d'œuvre canadien de 75%? Est-ce que cela signifie que 25 % de la structure ou des travaux peuvent être exécutés à l'extérieur du Canada?

Réponse : Le taux de 75 % pour la main-d'œuvre est une proposition afin d'obtenir un retour d'information et des commentaires. Nous nous attendons à ce que le navire soit entièrement construit au Canada. Nous voulions que les soumissionnaires disposent d'une certaine souplesse en cas de pénurie de citoyens canadiens ou de résidents permanents pour l'exécution des travaux, compte tenu de l'augmentation des activités de construction navale partout au pays. Si le taux de 75 % est inutilement bas, veuillez nous faire part d'un taux de main-d'œuvre canadienne acceptable.

---

# 3. Validité des soumissions

---

## 3.1.

Question : L'approche par étapes de l'évaluation (soumission à deux phases) en ce qui concerne la soumission est la bienvenue. Pour un travail commercial, le délai de quatre-vingt-dix (90) jours est normal pour la validité; quatre à six mois est un long délai pour maintenir le prix de la soumission en attendant que le Canada exécute son évaluation. Ce délai peut causer des problèmes pour les chantiers navals, car ils doivent négocier avec les fournisseurs afin de maintenir les prix des matériaux pendant une période exceptionnellement longue. Remarque : Alors que tous les secteurs de l'industrie reconnaissent que la période de validité spécifiée était significativement plus longue que la normale, la « période de validité la plus longue acceptable »

définie allait de quatre mois (120 jours) à six mois (180 jours). On s'attend à recevoir plus de clarification sur ces périodes avec les réponses écrites du secteur.

Réponse : Étant donné les processus d'approbation auxquels sont soumis tous les marchés du gouvernement du Canada, le délai de six mois devrait constituer la période de validité acceptable la plus courte que le Canada puisse accepter. Les commentaires sur cette période sont les bienvenus sous forme de commentaires écrits.

---

#### 4. Approvisionnement en produits commerciaux standard

---

##### 4.1.

Question : Dans la demande de renseignements, le Canada indique que le GRN doit être un modèle commercial standard. Parallèlement, dans l'évaluation des soumissions proposées, le Canada fait référence à un modèle éprouvé. Le Canada précise ensuite un grand nombre d'exigences obligatoires dans les documents des exigences du système. Pour répondre à ces exigences, il sera nécessaire d'apporter des modifications à ce modèle commercial standard, lequel correspond davantage au modèle militaire standard. Le Canada a-t-il l'intention d'acheter une plateforme commerciale standard ou de faire concevoir une plateforme sur le modèle commercial standard? S'il s'agit d'un modèle commercial standard (c.-à-d. fabrication d'après dessin technique), comment s'attendre à ce que l'entrepreneur respecte tous les critères stipulés dans le DES?

Réponse : Le Canada reconnaît maintenant que le DES tel qu'il est rédigé ne convient pas pour un approvisionnement en modèle commercial standard. Le Canada s'est engagé dans un processus d'approvisionnement en modèle commercial standard pour les GRN et apportera les modifications nécessaires à l'EDT et au DES afin de refléter les commentaires des secteurs sur cette question.

---

##### 4.2.

Question : Le Canada envisagerait-il de séparer l'approvisionnement en deux marchés distincts, un pour la conception et un pour la construction?

Réponse : Le marché pour le GRN est approuvé en tant que marché de « conception et de fabrication ». Pour le moment, le Canada n'envisage pas de séparer ces phases.

---

## 5. Paiements et financement d'étapes

---

### 5.1.

Question : Les paiements d'étapes, tels qu'ils sont précisés dans la demande de renseignements, entraîneront des flux de trésorerie négatifs pour le chantier naval. Par exemple, pour passer les commandes d'articles à long délai de livraison, comme les systèmes de propulsion, le chantier naval aura probablement besoin de verser un acompte pouvant aller jusqu'à 50 % du coût; dans les étapes actuelles, la majorité de ce coût ne serait pas facturée tant que le système n'aura pas été livré, soit plusieurs mois après la passation de la commande. Est-ce bien ce que souhaite le Canada?

Réponse : Le Canada réexaminera les étapes et envisagera des modifications. Le secteur est invité à proposer des suggestions par écrit dans ses réponses à la demande de renseignements.

---

### 5.2.

Commentaire : Telle qu'elle est rédigée, la demande de renseignements requiert une ventilation des coûts très détaillée. Dans certains domaines, les efforts à déployer pour fournir ces détails sont considérables et le secteur ne voit pas en quoi cela pourrait procurer de la valeur au Canada. La visibilité des coûts des matériaux et de la main-d'œuvre est certes importante pour vérifier ce qui est acheté, mais le suivi détaillé des activités de gestion du projet semble excessif.

Réponse : Le Canada tiendra compte de ce commentaire et reverra ses exigences relatives à la description des coûts du marché.

---

### 5.3.

Question : De quelle manière les variations du taux de change seront-elles traitées dans le cadre du projet?

Réponse : La clause relative aux variations du taux de change figurant au paragraphe 3.1.3.5 de la partie 3 de la demande de renseignements comprend un formulaire qui doit être rempli au moment de la présentation de la soumission.

---

## 6. Livraison du navire

---

### 6.1.

Question : Le délai de livraison des gros remorqueurs navals (GRN) semble trop ambitieux; un délai de 24 à 28 mois après l'achèvement de la phase de conception pour les deux premiers GRN serait plus approprié. De plus, étant donné le temps que cela prend pour naviguer d'une côte à l'autre (environ 900 heures), est-ce que le Canada pourrait envisager d'assouplir l'exigence et de recevoir le GRN avec moins de 500 heures sur les moteurs principaux pour autoriser la livraison en utilisant sa propre puissance?



Réponse : Le Canada tiendra compte des commentaires sur le calendrier de construction et la livraison et reverra ses exigences concernant ces éléments.

---

## 7. Autres exigences contractuelles

---

### 7.1.

Question : Le Canada peut-il clarifier l'utilisation des droits en matière de données mentionnés à la question 6?

Réponse : Lorsque les navires sont en service, le Canada doit avoir le droit d'utiliser ou de modifier tous les aspects du GRN ainsi que les ensembles de données associés, jusqu'à l'élimination. Le Canada exige d'avoir le droit d'exploiter, de maintenir, de réparer, de modifier, d'actualiser ou d'éliminer lui-même les GRN, ainsi que le droit d'avoir recours à un tiers pour exécuter toutes ces activités ou certaines d'entre elles en son nom.

---

### 7.2.

Question : Des pénalités sont-elles prévues au contrat si les délais de livraison ou les exigences ne sont pas respectés?

Réponse : Oui, conformément au paragraphe 7.29 Défaut de livraison, figurant dans la demande de renseignements.

---

### 7.3.

Question : Un chantier naval peut-il présenter plus d'une proposition?

Réponse : Oui, toutefois, chaque soumission doit respecter tous les critères figurant dans la demande de propositions pour être conforme.

---

### 7.4.

Question : Comparativement à une construction commerciale, on remarque qu'un nombre assez important de réunions est indiqué. Est-ce bien ce que souhaite le Canada?

Réponse : Bien que le Canada ne puisse pas formuler des observations sur la norme commerciale concernant les réunions et la surveillance pendant la construction, les réunions prévues pendant le processus de construction correspondent à ce qui est attendu pour un projet de cette envergure du ministère de la Défense nationale.

---

## 8. Configuration de la propulsion

---

### 8.1.

Question : La propulsion hybride est l'une des options mentionnées dans la demande de renseignements, mais elle ne figure pas explicitement parmi les options. Les remorqueurs sont

bien adaptés à la propulsion hybride car leur profil d'exploitation permet généralement de réaliser des économies de coûts. Dans le cadre d'une évaluation de proposition conforme la moins disante, un chantier naval n'envisagerait pas la propulsion hybride parce qu'elle est plus coûteuse. Pourquoi n'a-t-on pas précisé que la propulsion hybride était plus qu'une option?

Réponse : Le Canada reconnaît qu'il existe plus d'une solution de propulsion pouvant permettre d'atteindre le rendement opérationnel requis. Le Canada ne souhaite pas préciser la solution. Dans un but de transparence et d'équité, nous devons laisser le champ libre à d'autres possibilités d'installation. Les contraintes budgétaires et la haute direction ont imposé au Canada d'identifier uniquement les exigences obligatoires relatives au GRN (il ne doit pas y avoir d'exigences souhaitées), et c'est pour cela que le Canada a sélectionné la « proposition conforme la moins disante » comme méthode de sélection de l'entrepreneur.

---

## 8.2.

Question : Certains aspects du DES contenus dans la demande de renseignements semblent indiquer une préférence pour un type de configuration de propulsion. Est-ce bien ce que souhaite le Canada?

Réponse : Le Canada reconnaît qu'il existe plus d'une solution de propulsion pouvant permettre d'atteindre le rendement opérationnel requis. Le Canada ne souhaite pas préciser la solution. Dans un but de transparence et d'équité, nous devons laisser le champ libre à d'autres possibilités d'installation. Le Canada examinera le DES et reformulera les énoncés qui contredisent cette approche.

---

# 9. Moteurs diesel à vitesse moyenne

---

## 9.1.

Question : Les moteurs diesel à vitesse moyenne sont stipulés dans la demande de renseignements. Le Canada a évalué le temps d'utilisation annuelle à 1 000 heures; la majorité des remorqueurs dans le monde qui ont ce type de profil d'exploitation utilisent des moteurs diesel à haute vitesse. La majorité des modèles potentiels éprouvés ne serait donc pas équipée de moteurs diesel à vitesse moyenne. Les moteurs diesel à haute vitesse sont plus légers, plus petits et moins coûteux à exploiter. Est-ce que le Canada pourrait envisager d'assouplir cette exigence pour inclure la possibilité de moteurs diesel à haute vitesse?

Réponse : Le Canada réexaminera l'exigence relative aux moteurs diesel à vitesse moyenne.

---

# 10. Autres exigences techniques

---

## 10.1.

Question : La référence aux capacités « FiFi III » sur un remorqueur « FiFi I » prête à confusion. Il semble qu'aucun modèle de remorqueur existant ne répondra à cette exigence. Comment cette exigence s'adapte-t-elle aux exigences de pompage? Y a-t-il une contradiction?

Réponse : Cela sera revu et précisé.

---

10.2.

Question : Le secteur relève un écart pour chaque côte dans le cas où l'on perdrait un remorqueur Glen pendant 15 semaines ou moins par année. Si vous êtes sans remorqueur pendant tout ce temps, que faites-vous pendant cette période? Pouvez-vous obtenir un remorqueur commercial? Recommander que le Canada procède à l'élimination dans le cadre du marché de GRN. Pourquoi cet aspect de la soutenabilité n'est pas inclus dans ce marché? Par exemple, le coût du cycle de vie ou de l'opérateur?

Réponse : L'élimination et les commentaires sur le calendrier d'utilisation des GRN éventuels sont hors de la portée du mandat approuvé de ce projet. Les contraintes budgétaires et la haute direction ont imposé au Canada d'identifier uniquement les exigences obligatoires relatives au GRN (il ne doit pas y avoir d'exigences souhaitées), et c'est pour cela que le Canada a sélectionné la « proposition conforme la moins disante » comme méthode de sélection de l'entrepreneur.

---

10.3.

Question : Les modèles existants de remorqueurs de la taille des GRN sont équipés d'embarcations de sauvetage, pas de bateaux de sauvetage. Les bateaux de sauvetage ne sont pas requis parce qu'ils sont trop gros pour la taille du navire. La taille du navire autoriserait normalement des radeaux et des embarcations de sauvetage. Parallèlement, les exigences de conformité à la convention SOLAS semblent excessives pour un remorqueur de la taille d'un GRN. Le Canada pourrait-il envisager de reformuler ces exigences afin de les adapter à des remorqueurs commerciaux similaires?

Réponse : Le Canada réexaminera les exigences relatives aux bateaux de sauvetage et à la convention SOLAS.

---

Question : Le DES fait référence à l'utilisation de « petits remorqueurs » pour effectuer certains des déplacements spécifiés. Quelles sont les capacités de ces petits remorqueurs?

Réponse : La référence aux petits remorqueurs du MDN sera supprimée de la documentation sur la DP des GRN.

---

10.4.

Question : L'un de vos critères de conception exige de travailler sous les fusées éclairantes des navires de guerre canadiens. S'agit-il d'une exigence obligatoire?

Réponse : Oui.

---

10.5.

Question : Tel qu'il est rédigé, le DES exige exactement deux (2) moteurs et deux (2) propulseurs. Est-ce que le Canada pourrait reformuler cet énoncé en précisant « un minimum de deux » moteurs et propulseurs?

Réponse : Le Canada réexaminera cette exigence.

---

10.6.

Question : Actuellement, le DES indique que le système de propulsion ne cause pas de poussée ou de mouvement irréguliers. Cette exigence est trop vague, car tous les remorqueurs ont la capacité de changer les vecteurs de poussée; qu'entendez-vous donc par « irrégulier », comment mesurer cela, quelles sont vos attentes à cet égard? On présume que le Canada veut dire que lorsqu'un remorqueur change de direction, il n'effectue pas de déplacements ou de manœuvres étranges.

Réponse : Cette interprétation est exacte; l'énoncé signifie qu'aucune pointe ou aucun vecteur de poussée ne sont générés au moment de l'exécution des mouvements. Le Canada clarifiera cette exigence.

---

10.7.

Question : Le temps de réponse d'un remorqueur dépend généralement de la manœuvrabilité; les concepteurs devraient lire la demande de renseignements et comprendre les exigences de manœuvrabilité tant pour le mode de remorquage que pour le mode de lutte contre l'incendie. Le Canada peut-il clarifier les exigences de manœuvrabilité pour le GRN?

Réponse : Le Canada réexaminera ces exigences.

---