



**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> Gros Remorqueurs Navals	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W8472-185713/B	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 002
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> W8472-185713	<b>Date</b> 2018-07-12
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$MC-017-26882	
<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 2018-08-30</b>	<b>Time Zone</b> Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT
<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>

**La modification n° 2 vise à publier les questions et les réponses.**

#### **Annexe D**

#### **QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA**

**Q.1.** Nous ne présenterons pas de soumission directe au Canada, mais nous aimerions poser certaines questions. Veuillez confirmer si cela est acceptable.

**R.1.** Oui, cela est acceptable. Le Canada invite tous les membres de l'industrie à soumettre leurs questions en ce qui a trait à cette demande de propositions sur les gros remorqueurs navals.

**Q.2.** La page titre de la demande de propositions pour ce projet indique « Gros remorqueurs navals – Demande d'information ». Nous présumons qu'il s'agit d'une erreur typographique et que cette nouvelle version est la bonne. Veuillez confirmer que c'est bien le cas.

**R.2.** Oui, il s'agit d'une erreur typographique. Veuillez supprimer en entier le titre « Naval Large Tugs – Request for info » et insérer « Gros remorqueurs navals ».

**Q.3.** SVP fournir la clarification suivante :

NLTP 489 – La version en français diverge de celle en anglais. Dans la version anglaise vous avez enlevé l'exigence que les GRN aient des moteurs propulsion à vitesse moyenne « medium speed » tant dis que dans la version française vous continuez de l'exiger. Svp confirmer que l'exigence d'avoir des moteurs principaux à vitesse moyenne n'est plus requise.

Français : Le GRN doit avoir au moins deux (2) tracteurs principaux, soit des moteurs diesel à moyenne vitesse.

Anglais : The NLT shall have a minimum of two (2) Diesel Engine Prime Movers.

**R.3.** Oui, une erreur s'est glissée dans la traduction française. Des tracteurs principaux munis de moteurs diesel à moyenne vitesse ne sont plus exigés.

NLTP – 489 (anglais) : The NLT shall have a minimum of two (2) Diesel Engine Prime Movers.

NLTP – 489 (français) : Le GRN doit avoir au moins deux (2) tracteurs principaux munis de moteurs diesel.

**Q.4.** SVP fournir la clarification suivante :

Annexe H, Partie 1, 1. (i) a) un cautionnement d'exécution représentant quinze (20) pour cent du prix total... SVP confirmez si c'est 15% ou 20% du prix total.

**R.4.** Nous confirmons qu'il s'agit de quinze (15) pour cent du prix total.

#### **ANNEXE H, GARANTIE FINANCIÈRE CONTRACTUELLE – PARTIE 1,**

##### **1. L'entrepreneur doit fournir l'une des garanties financières contractuelles suivantes :**

(i) a) un cautionnement d'exécution représentant quinze (15) pour cent du prix total de la soumission pour les quatre (4) gros remorqueurs navals (GRN) sous la forme prescrite à la partie 2 Cautionnement d'exécution, émis par une des entreprises énumérées ci-dessous;

b) un cautionnement pour le paiement de la main-d'œuvre et des matériaux sous la forme prescrite à la partie 2 Cautionnement d'exécution, émis par une des entreprises énumérées ci-dessous, équivalant à sept (7) pour cent du prix global de la soumission pour les quatre (4) gros remorqueurs navals; ou  
(ii) un dépôt de garantie au montant de sept (7) pour cent du prix global de la soumission pour les quatre (4) gros remorqueurs navals; ou  
(iii) une lettre de crédit de soutien irrévocable au montant de sept (7) pour cent du prix global de la soumission pour les quatre (4) gros remorqueurs navals.

**Q.5. SVP fournir la clarification suivante : PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS**

**3.1 Instructions pour la préparation des soumissions...**

Section I : Soumission technique (trois [3] copies papier)

Section II : Soumission technique (trois [3] copies papier)...

Page 10 de 83 SVP confirmez que la Section II devrait s'intituler «Soumission de gestion»

**R.5.** Nous confirmons que la Section II s'intitule Soumission de gestion.

**PARTIE 3 – INSTRUCTIONS POUR LA PRÉPARATION DES SOUMISSIONS 3.1 Instructions pour la préparation des soumissions**

En raison du caractère de la demande de soumissions, les soumissions transmises par télécopieur ne seront pas acceptées.

Le Canada demande que les soumissionnaires fournissent leur soumission en sections distinctes, comme suit :

Section I : Soumission technique (trois [3] copies papier)

Section II : Soumission de gestion (trois [3] copies papier)

Section III : Soumission financière (une [1] copie papier)

Section IV : Attestations (deux [2] copies papier)

Les prix doivent figurer dans la soumission financière seulement. Aucun prix ne doit figurer dans une autre section de la soumission. Le Canada demande que les soumissionnaires suivent les instructions de présentation décrites ci-dessous pour préparer leur soumission :

(a) utiliser du papier d'une dimension d'au moins 8,5 po x 11 po (216 mm x 279 mm); dans la mesure du possible et avec les dessins techniques, utiliser du papier de 11 po x 17 po (279 mm x 432 mm) pour en assurer la lisibilité;

(b) utiliser un système de numérotation correspondant à celui de la demande de soumissions.

En avril 2006, le Canada a approuvé une politique exigeant que les ministères et les organismes fédéraux prennent les mesures nécessaires pour inclure les facteurs environnementaux dans le processus d'approvisionnement : la Politique d'achats écologiques (<http://www.tpsgcpgwsc.gc.ca/ecologisation-greening/achats-procurement/politique-policy-fra.html>). Pour aider le Canada à atteindre ses objectifs, les soumissionnaires devraient :

1) utiliser du papier de 8,5 po x 11 po (216 mm x 279 mm) contenant des fibres certifiées provenant d'un aménagement forestier durable et contenant au moins 30 % de matières recyclées;

2) utiliser un format qui respecte l'environnement : impression noir et blanc, recto verso/à double face, maintenu par des agrafes ou des pinces à la place d'une reliure de type boudin, à attaches ou à anneaux.

#### **Q.6. Section 2.6, Nature commerciale des GRN, de la DP**

Il est essentiel que le soumissionnaire comprenne que les exigences du DES d'origine seront celles présentées dans le DES à l'annexe A de la présente DP. Ce n'est qu'après l'attribution du contrat que le soumissionnaire retenu participera à l'inspection du navire parent éprouvé en service, ce qui ajoutera des exigences supplémentaires au DES d'origine, tel que décrit dans l'énoncé des travaux.

Enfin, il est primordial que le soumissionnaire comprenne que sa soumission doit refléter les efforts déployés pour produire des GNL qui répondent aux exigences du DES final. Pour ce faire, le soumissionnaire devra très bien connaître le navire parent éprouvé en service afin qu'il puisse soumissionner avec précision le coût de fabrication de navires similaires en ce qui a trait à la construction selon l'exécution, aux systèmes et aux capacités.

*Veillez préciser la conception de navire à partir de laquelle le soumissionnaire doit proposer un prix. Pour ce faire, le soumissionnaire doit-il se fonder uniquement sur le DES d'origine, ou bien doit-il tenir compte du coût et de l'échéancier nécessaires à la construction et à la livraison d'un navire qui satisfera aux exigences du DES final?*

**R.6.** La conception du gros remorqueur naval repose sur la conception du navire parent éprouvé. Le navire parent éprouvé en service constitue le fondement selon lequel le gros remorqueur naval est construit, parce qu'il indique l'équipement, l'ameublement et le rendement exigés à l'égard du remorqueur. Le DES final correspond au DES initial auquel ont été ajoutés les aspects concernant la conception du navire parent éprouvé et le navire parent éprouvé en service qui seront surveillés et évalués tout au long du contrat visant le GRN, afin de s'assurer que le GRN offre un rendement à la hauteur des capacités du navire parent éprouvé en service. Enfin, le prix soumissionné doit correspondre au coût de la construction et de la livraison de quatre (4) gros remorqueurs navals conformes aux exigences du DES final.

#### **Q.7. Section 7.39.2, Obligation d'EFFET DE LEVIER économique, de la DP**

1. Pour chaque année visée par le contrat :
  - a. au moins 90 % de la main-d'œuvre qui exécute les travaux doit être canadienne;
  - b. au moins 30 % des matériaux et de l'équipement utilisés pour exécuter les travaux doivent comporter du contenu canadien.

#### **EXTRAIT DE L'EDT**

**Définition de « Travaux » figurant à l'Annexe A :** Tous les efforts et les activités d'ingénierie et de construction navale, tels que définis dans le contrat, entrepris par l'entrepreneur pour construire et livrer les GRN.

- A) *Veillez préciser ce que veut dire « canadien » dans le contexte de cette DP.*
- B) *Veillez préciser où doivent se trouver les 10 % restants de la main-d'œuvre chargée d'exécuter des travaux prévus à ce contrat.*

C) *Veuillez confirmer que le terme « Travaux », tel qu'il est défini dans l'Énoncé des travaux, sera interprété de la même façon dans la section 7.39.2, Obligation d'EFFET DE LEVIER économique, de la DP.*

**R.7.** A) Pour les besoins de la section 7.39, Obligation d'effet de levier économique, de la DP, « canadien » ou « canadienne » désigne les citoyens canadiens et les résidents permanents au sens de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés de 2001*, ch. 27.

B) La totalité (100 %) du travail doit être réalisée au Canada. Remarque : Jusqu'à 10 % de la main-d'œuvre peut être constituée de travailleurs étrangers (autres que Canadiens) s'acquittant de leur travail au Canada.

C) Oui, c'est juste.

#### **Q.8. À la section 1.3, Objectif**

Toutes les caractéristiques relatives au rendement, à la conception et à la construction que présente le navire parent éprouvé en service et qui sont sélectionnées d'un commun accord par le Canada et l'entrepreneur doivent être transposées au GRN, et cela sera assuré par l'ajout d'exigences à la version initiale du DES, donnant ainsi lieu à la version finale du DES.

*Veuillez préciser le sens du terme « transposées » dans le contexte de cette DP?*

**R.8.** Dans ce contexte, « transposées » veut dire que toutes les caractéristiques relatives au rendement, à la conception et à la construction que présente le navire parent éprouvé en service et qui sont sélectionnées d'un commun accord par le Canada et l'entrepreneur doivent faire partie du GRN à livrer.

#### **Q.9. Au point 2.2.6, Inspection du navire parent éprouvé en service (INPES)**

##### **2.2.6.1 Généralités**

Durant l'INPES, les représentants du Canada vérifieront si le navire parent éprouvé en service satisfait à chacune des exigences figurant dans la version initiale du DES, à l'exception des exigences réglementaires du Canada. En outre, durant l'inspection du navire parent éprouvé en service, les représentants du Canada évalueront les capacités de rendement ainsi que les caractéristiques de conception du navire. *Cette évaluation permettra au Canada d'élaborer des exigences supplémentaires pour le GRN, qui tiendront compte des capacités de rendement et des caractéristiques de conception du navire parent éprouvé en service.* Après avoir été approuvées par le Canada et l'entrepreneur, ces exigences supplémentaires seront ajoutées à la version initiale du DES, donnant ainsi lieu à la version finale du DES.

*En ce qui a trait au passage en italique du paragraphe ci-dessus, quand et comment ces exigences additionnelles seront-elles intégrées au contrat?*

**R.9.** La version initiale du DES sera mise à jour en une version finale du DES au moyen d'une modification de contrat sans frais, reflétant les résultats de l'inspection du navire parent éprouvé en service.

**Q.10. Au point 2.2.6.2, Conduite**

Après la réunion de démarrage liée au contrat, l'entrepreneur doit organiser et faciliter l'INPES, qui doit être effectuée dans les deux (2) mois suivant l'attribution du contrat. Les détails relatifs à l'INPES doivent être fournis au Canada dans les cinq (5) jours ouvrables suivant l'attribution du contrat en vue d'assurer la coordination et de prendre les dispositions de voyage nécessaires. L'entrepreneur doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour accéder au navire parent éprouvé en service et en assurer la disponibilité aux fins de l'INPES. Par exemple, au maximum, cinq (5) représentants du Canada doivent avoir un accès complet au navire parent éprouvé en service, tout comme les représentants de l'entrepreneur, au besoin.

Dans le cadre de l'INPES, il faut fournir un accès ininterrompu au navire parent éprouvé en service pendant cinq (5) jours consécutifs, aux fins d'inspection par le Canada. Chaque jour doit inclure au moins trois (3) heures d'accès au navire parent éprouvé en service suivies par un maximum de quatre (4) heures allouées aux réunions entre l'entrepreneur et le Canada. Cette période réservée aux réunions permet de discuter et de convenir d'exigences supplémentaires pour le GRN qui tiennent compte de la construction selon exécution, des systèmes et des capacités du navire parent éprouvé en service que l'entrepreneur est tenu de livrer dans le GRN. L'entrepreneur doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour que la réunion, y compris l'organisation des installations et la prise de procès-verbaux, se déroule durant l'INPES.

Le Canada s'attend-il à ce que le navire parent éprouvé en service soit opérationnel durant cette période de cinq (5) jours et soit mis à l'eau avec du personnel additionnel à bord? Une telle mesure nécessiterait des préparations et des certificats de sauvetage additionnels, entre autres. Veuillez clarifier les attentes du Canada.

Nous avons besoin de plus d'explications concernant l'exigence de fournir l'accès au navire pendant cinq (5) jours consécutifs alors que seulement trois (3) heures d'accès « réel » par jour sont requises. Nous présumons que les réunions requises peuvent avoir lieu sur la terre ferme, et compte tenu du fait que ces navires seront en réalité opérationnels 24 heures sur 24, nous vous prions de confirmer la durée réelle quotidienne pendant laquelle les navires parents éprouvés en service devront être disponibles pour le Canada.

**R.10.** L'inspection du navire parent éprouvé en service sera effectuée lorsque celui-ci est à quai; aucune disposition exigeant que le navire soit en mer n'est requise.

Puisque le navire parent éprouvé en service est un navire « en service », le Canada exige qu'il soit accessible pour une inspection conjointe pendant trois (3) heures chaque jour, pour cinq (5) jours consécutifs. Après chaque inspection quotidienne, le Canada et l'entrepreneur devront passer en revue les éléments du navire parent éprouvé en service qui ont été examinés ce jour-là.

**Q.11. Article 2.2.7.2, Examen de la conception préliminaire (ECP)**

Au cours de la phase de conception préliminaire, l'entrepreneur doit examiner chaque aspect de la conception, de la construction et de l'armement du navire parent éprouvé et effectuer les travaux de conception préliminaire et d'ingénierie nécessaires pour résoudre toute divergence observée entre la conception du navire parent éprouvé et les exigences du Canada figurant dans la version finale du DES.

*L'utilisation de l'énoncé « doit examiner chaque aspect de la conception » signifie une étape de conception détaillée beaucoup plus complète que la pratique normale. Ailleurs dans l'EDT, le travail minimum à effectuer pour l'ECP est défini plus clairement. Veuillez préciser les exigences du Canada en ce qui a trait à la portée des travaux à effectuer dans le cadre de l'ECP.*

**R.11.** La portée des travaux pour la phase de conception préliminaire comprendra l'examen de la conception, de la construction et de l'armement du navire parent éprouvé, l'exécution des travaux de conception préliminaire et d'ingénierie nécessaires pour résoudre toute divergence observée entre la conception du navire parent éprouvé et les exigences du Canada figurant dans la version finale du DES. Les produits livrables pour cette phase sont indiqués dans le Jeu de données d'examen de la conception préliminaire. Une conception détaillée doit être réalisée dans la Phase de conception critique.

**Q.12. Article 3.1 061, Structure de la coque**

L'entrepreneur doit préparer et soumettre l'aménagement de la passerelle conformément à la LDEC-E-005 et à la DED-E-005 aux fins d'examen et d'acceptation par le Canada.

**Question**

*Veuillez confirmer si cette définition est exacte ou s'il s'agit d'une faute de frappe. De notre point de vue, l'aménagement de la passerelle ne fait pas partie de la structure de la coque. Veuillez préciser l'intention du Canada.*

**R.12.** Le titre « Structure de la coque » est une désignation de la structure de répartition du travail pour les navires utilisée uniquement aux fins des exigences de formatage dans le DES, et n'a pas pour but de définir le contenu du dessin de l'aménagement de la passerelle. Les exigences relatives au dessin de l'aménagement de la passerelle doivent être conformes au CLDEC/DED applicable.

**Q.13.** Selon l'exigence NLTP – 460, le navire parent éprouvé en service doit pouvoir atteindre une vitesse de régime minimale de 12 nœuds à pleine charge, dans des conditions de tirant d'eau maximal au départ en eau calme.

*Veuillez confirmer quel moteur de puissance maximale continue (MCR) peut être utilisé pour atteindre la vitesse de régime minimale exigée*

**R.13.** Un moteur à puissance maximale continue de 100 % peut être utilisé pour atteindre la vitesse de régime minimale.

**Q.14.**

- a. Information sur la conception du navire parent éprouvé

Au minimum, les renseignements techniques suivants concernant la conception de navire parent éprouvé doivent être fournis :

1) Spécifications de conception, dessins d'exécution (dessins de conception approuvés par une société de classification) et liste de l'équipement majeur (laquelle comprend toutes les composantes principales du système de propulsion, du système d'alimentation électrique, des systèmes auxiliaires, de l'équipement de pont et de l'équipement de remorquage);

- 2) Dessin d'aménagement général (approuvé par une société de classification);
- 3) Manuel de stabilité et de compartimentage;
- 4) Rapport d'essais dans lequel figure au moins une courbe de vitesse et de puissance;
- 5) Principaux plans de construction structurale;
- 6) Calculs de consommation de carburant et d'autonomie;
- 7) Plan et capacité des réservoirs.

En général, les dessins d'aménagement général ne sont pas approuvés par une société de classification. Ils sont habituellement simplement annotés et mis au dossier. Veuillez modifier les exigences du Canada.

**R.14.** Le Canada accepte de modifier cette exigence afin que ce dessin n'ait pas à être approuvé par une société de classification.

Dans l'annexe G, Tableau 2 – Matrice d'évaluation de la soumission technique

SUPPRIMER:

- a. Information sur la conception du navire parent éprouvé
- 2) Dessin d'aménagement général (approuvé par une société de classification);

INSÉRER:

- a. Information sur la conception du navire parent éprouvé
- 2) Dessin d'aménagement général ;

**Q.15.**

- b. Navire parent éprouvé en service

Le soumissionnaire doit fournir les renseignements suivants en ce qui concerne le navire parent éprouvé en service :

- 1.) Coordonnées du propriétaire : nom de l'entreprise, nom de la personne-ressource;
- 2.) Coordonnées de l'exploitant, s'il est différent du propriétaire : nom de l'entreprise d'exploitation, nom de la personne-ressource;
- 3.) Nom du navire et numéro de coque de l'Organisation maritime internationale (OMI), le cas échéant;
- 4.) Emplacement du navire : pays, ville, port d'exploitation, le cas échéant;
- 5.) Copie du certificat de société de classification;
- 6.) Preuve que le navire a été construit au cours des dix dernières années;
- 7.) Preuve que le navire possède un minimum de 1 000 heures d'exploitation;
- 8.) Preuve que le navire est déjà exploité avec succès dans un environnement maritime côtier;
- 9.) *Preuve que le navire possède des caractéristiques hydrodynamiques et des caractéristiques de manœuvre connues et documentées pouvant être démontrées lors des essais en mer;*
- 10.) Preuve que le navire est situé dans un emplacement (pays ou région d'un pays) qui, en vertu des Conseils aux voyageurs et avertissements du gouvernement du Canada, n'est pas visé par le niveau de risque « Éviter tout voyage non essentiel » au minimum.

Veuillez préciser l'intention du Canada à l'égard du point 9 ci-dessus. Les essais en mer du navire parent éprouvé en service (NPEES) sont-ils obligatoires ou les essais en mer du GRN seront-ils suffisants?



**R.15.** Les essais en mer du NPEES ne sont pas obligatoires dans le cadre de cette invitation. Par contre, le rapport des essais, qui présente des renseignements détaillés et les résultats des essais en mer initiaux du NPEES, est exigé comme preuve objective dans le cadre de l'évaluation de la soumission, comme l'indique l'Annexe G de la demande de propositions.

**Q.16. Extrait du DES**

NLTP – 447 et NLTP – 1616 Les GRN doivent être munis d'un système de défenses adéquat pour prévenir les marques et les dommages structuraux aux bâtiments navals et navires à coque mince pendant les opérations d'accostage et d'appareillage.

*Le Canada peut-il quantifier ceci au moyen d'une pression nominale des défenses? Le Canada peut-il définir toute exigence précise en matière de défenses sous l'eau concernant les sous-marins?*

**R.16.** La conception des défenses du GRN appartient à l'entrepreneur et sera déterminée par la puissance de traction des navires et la configuration de la coque. Le GRN procédera uniquement au remorquage des sous-marins; ainsi, il n'existe aucune exigence précise en matière de défenses sous l'eau à prévoir sur le GRN pour aider les sous-marins.

**Q.17. Extrait du DES**

NLTP – 467 Le GRN doit avoir la capacité d'entreposage d'eau douce et les pompes et les raccords nécessaires pour être en mesure de transférer un minimum de 10 tonnes d'eau potable, par visite, de ses réservoirs à la barge de recherche de RDDC (YR494) et aux navires qui se trouvent à proximité des ports d'Esquimalt ou de Halifax.

NLTP – 2225 Le GRN devrait avoir la capacité d'entreposage d'eau douce et les pompes et les raccords nécessaires pour être en mesure de transférer un minimum de 20 tonnes d'eau potable, par visite, de ses réservoirs à la barge de recherche de RDDC (YR494) et aux navires qui se trouvent à proximité des ports d'Esquimalt ou de Halifax.

*Comme ces deux dispositions sont contradictoires, veuillez confirmer que la capacité totale souhaitée est bien de 20 tonnes d'eau potable. Veuillez préciser le temps requis pour transférer l'eau potable.*

**R.17.** Le GRN doit satisfaire à l'exigence NLTP – 467, et cette exigence s'applique également au NPEES. Cependant, si l'exigence NLTP – 2225 n'est pas obligatoire pour le GRN, elle est souhaitable. Le temps requis pour transférer 20 tonnes d'eau potable est 1,5 heure.

**Q.18. Extrait du DES**

NLTP – 508 Les GRN doivent être dotés d'un équipement de lutte contre les incendies, notamment des pompes d'incendie, des canons à eau, des réservoirs d'eau et d'autres pièces d'équipement requises conformément à la cote d'un navire FFV 1 ou à une cote équivalente.

*Veuillez confirmer qu'aucune capacité de réservoir de mousse AFFF n'est requise.*

**R.18.** En ce qui concerne l'exigence NLTP – 508, le Canada confirme que seul l'équipement précisé par la société de classification conformément à la cote FFV1 ou à une cote équivalente est requis.

**Q.19. Extrait du DES**

NLTP – 2133 Le GRN doit être conforme à STAB 3 de TP 7301 et à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, « Règlement sur la construction de coques », C.R.C., ch. 1431, (PARTIE VIII, Navires construits ou transformés en vue du remorquage).

*Selon notre expérience, il est très difficile de se conformer à l'article 104 de la partie VIII du Règlement sur la construction de coques, qui se lit comme suit : « Tout navire neuf dont le pont principal est muni, à l'arrière de la chambre des machines, d'ouvertures qui sont susceptibles d'en causer l'envahissement, doit être conçu et construit de façon que, dans toutes les conditions d'exploitation, il puisse maintenir une flottabilité et une stabilité absolues et qu'aucune partie du pont principal ne soit immergée lorsqu'un compartiment étanche à l'arrière de la chambre des machines est envahi par l'eau ». L'interprétation qu'on en fait est que le compartiment se remplit par le haut, et n'est pas simplement endommagé. En particulier, les compartiments de propulsion en Z que l'on présume être envahis par l'eau peuvent immerger le pont principal. Si le compartiment de propulsion en Z est séparé de manière transversale dans son axe longitudinal, la gîte immergera normalement le pont principal.*

Le Canada exigera-t-il des soumissionnaires qu'ils prouvent que la conception du navire parent peut, telle quelle ou avec de légères modifications, satisfaire à ce critère difficile?

**R.19.** Dans le DES, l'exigence NLTP – 2133 est indiquée comme étant « GRN », c'est-à-dire qu'il n'est pas obligatoire que le navire parent satisfasse cette exigence. Elle doit toutefois être satisfaite à la livraison définitive du GRN. Ainsi, le navire parent peut être modifié, au besoin, pour satisfaire l'exigence NLTP – 2133.

**Q.20. Extrait du DES**

NLTP – 1445 – Le GRN doit être doté d'une grue de bord électro-hydraulique, qui doit être capable d'atteindre le pont de travail principal et avoir une portée suffisante pour :

- Déployer du matériel d'intervention en cas de déversement par-dessus les plats-bords;
- Charger et décharger des marchandises légères lorsque le GRN est à quai;
- Mettre à l'eau et récupérer un bateau de sauvetage du GRN.

Veuillez confirmer le poids correspondant à des « marchandises légères » ou confirmer si des « marchandises légères » ont un poids inférieur à celui d'un bateau de sauvetage ordinaire.

**R.20.** Oui, les marchandises légères auront un poids inférieur à celui d'un bateau de sauvetage ordinaire.

**Q.21. Extrait du DES**

NLTP – 373 – 6.7.2.2.1 582.2.1 Treuils d'aussière et de remorquage

Le Canada fournira-t-il le câble de remorquage d'acier et le câble de remorquage synthétique? Veuillez préciser le diamètre et la longueur que doit avoir le câble d'acier du treuil servant aux opérations de remorquage côtier. Veuillez également préciser le diamètre et la longueur que doit avoir le câble synthétique du treuil servant aux opérations d'accostage.

NLTP – 1475 – Tous les câbles de treuils doivent être pourvus de crocs de remorquage capables d'absorber la puissance de traction maximale compte tenu d'un coefficient de sécurité minimal de 2,5.

NLTP – 2090 – Le croc de remorquage doit être à ouverture automatique et pourvu d'un amortisseur de choc intégré.

*Veillez clarifier cette exigence, que nous ne comprenons pas dans sa formulation actuelle.*

**R.21.** Le Canada ne fournira ni le câble de remorquage d'acier ni le câble de remorquage synthétique.

Il incombe à l'entrepreneur de fournir un câble de remorquage d'acier et/ou un câble de remorquage synthétique dont le diamètre et la longueur sont suffisants pour que le GRN puisse exécuter les fonctions décrites dans le DES.

Le Canada confirme les modifications suivantes a NLTP-1475 et NLTP-2090;

NLTP – 1475 – Tous les câbles de treuils doivent être pourvus d'un œil de cordage et être capables d'absorber la puissance de traction maximale compte tenu d'un coefficient de sécurité minimal de 2,5.

NLTP – 2090 – Un croc de remorquage monté sur le pont avec capacité de pivotement et un mécanisme de dégagement rapide doit être installé.

**Q.22.** *Nous ne sommes pas parvenus à trouver une version à jour de ces documents en ligne. Veuillez fournir la plus récente version de ces documents s'appliquant à la présente DP et au contrat en résultant.*

*ITFC C-03-001-024/MS-006 – Production de livrets de stabilité pour les navires de surface des Forces canadiennes*

*ITFC D-01-400-001/SG-000 Norme – Pratiques en matière de dessin industriel*

*ITFC D-01-400-002/SF-000 – Spécifications pour niveaux de dessins techniques et de listes connexes*

*ITFC D-03-003-024/SG-001 – Structure de répartition du travail pour les navires et les sous-marins des Forces canadiennes*

**R.22.** SPAC fournira une copie de ces documents à l'intention des soumissionnaires. Vous trouverez les documents demandés ci-joint.

**Q.23.** À la page 103, il est écrit ceci : « L'entrepreneur doit mettre en place ou en œuvre et maintenir un système de gestion de la qualité (SGQ), qui assure la conformité aux exigences contractuelles et qui est conforme à la version 2015 de la norme ISO 9001:2015, Systèmes de management de la qualité – Lignes directrices pour les plans qualité. »

*Question : Cela signifie-t-il que l'entrepreneur doit avoir mis en place un SGQ conforme à la norme ISO 9001:2015 après l'adjudication du contrat, ou avoir planifié la mise en œuvre d'un tel système après l'adjudication du contrat, ou qu'il doit avoir un SGQ dont la raison d'être et la portée sont semblables à celles de la norme ISO 9001:2015?*

**R.23.** Le système de gestion de la qualité conforme à la norme ISO 9001:2015 doit avoir été mis en place avant le début des travaux prévus au contrat, et être maintenu pendant toute la durée du contrat. Le système de gestion de la qualité doit être conforme à la norme ISO 9001:2015, mais il n'est pas nécessaire qu'il ait obtenu la certification ISO.

**Q.24.** Page 298, Appendice A – Critères d'évaluation obligatoires – Soumission technique (section I)  
NLTP – 451 – Le navire parent éprouvé en service doit fournir une poussée vectorielle continue et ininterrompue lorsqu'on change la direction de la poussée sur un arc complet de 360 degrés.

NLTP – 452 – Le navire parent éprouvé en service doit avoir la capacité de tourner sans changer de position (« sur place »), sans décrire un arc dans l'eau, avec des vents soufflant à 25 nœuds et des courants de 2 nœuds, peu importe la direction.

NLTP – 453 – Le navire parent éprouvé en service doit avoir la capacité de se manœuvrer latéralement (« de côté »), le long d'une ligne de gisement, dans tout axe, et l'opérateur doit avoir un contrôle simultané et continu du cap, de l'erre en avant et de l'erre en arrière.

Preuve matérielle requise pour prouver la conformité : Rapports d'essais pour la vérification du rendement du navire parent éprouvé en service.

Question : Aucune des exigences énumérées ci-dessus n'est normalement visée par un rapport d'essai en mer, quel que soit le navire. Le Canada acceptera-t-il a) des vidéos du navire parent éprouvé montrant ces manœuvres; b) des déclarations notariées des capitaines du navire parent éprouvé confirmant que le navire répond à ces exigences; c) une démonstration faite dans le cadre de l'inspection du navire parent éprouvé après l'adjudication du contrat?

**R.24.** Le Canada confirme que des déclarations notariées des capitaines du navire parent éprouvé en service confirmant que le navire répond aux exigences en matière de rendement énumérées aux numéros NLTP – 451, NLTP – 452 et NLTP – 453 constituent une preuve matérielle acceptable de la conformité avec les exigences en matière de rendement.

**Q.25. Extrait du DES**

NLTP – 464 Le GRN doit être capable d'effectuer le remorquage côtier hors port d'un NDC (déplacement de 1000 tonnes, 56 m) jusqu'à 750 milles nautiques du port d'attache dans un état de la mer 3.

*Aucune exigence de vitesse n'est indiquée pour l'exigence de remorquage ci-dessus. Veuillez préciser s'il y a une exigence de vitesse associée à cette exigence ou s'il est permis à l'entrepreneur de satisfaire à cette exigence à la vitesse de son choix.*

**R.25.** L'exigence NLTP – 464 a été modifiée pour inclure une exigence de vitesse comme suit :  
NLTP – 464 Le GRN doit être capable d'effectuer un remorquage côtier hors port d'un NDC à une vitesse d'au moins 6 nœuds (déplacement de 1000 tonnes, 56 m) jusqu'à 750 milles nautiques du port d'attache dans l'état de la mer 3.

**Q.26.** En ce qui concerne l'exigence DED-GC-001 Grille de vérification de la conformité, le Canada peut-il fournir la liste exhaustive des exigences particulières précisées dans la version finale du document de définition des exigences des systèmes (DES) pour lesquelles l'entrepreneur doit présenter une preuve objective sous forme d'un livrable qui démontre que la conception satisfait à l'exigence?

Veuillez fournir un exemple de preuve objective que le gouvernement du Canada jugera apte à démontrer que la conception satisfait à l'exigence suivante (NLTP – 488) :

- Le GRN doit présenter des tôles de coque d'une épaisseur adéquate et un système de protection contre la corrosion de la coque proposé qui satisfont à l'exigence de durée de vie utile de 25 ans.

**R.26.** DID-CM-001 est une exigence pour l'entrepreneur de démontrer au gouvernement du Canada que leur GRN satisfera aux exigences établies dans la version finale du DES. Pour ce faire, l'entrepreneur doit répondre à chaque exigence du DES en fournissant la preuve objective qu'il propose aux fins d'examen et d'approbation du gouvernement du Canada.

**Q.27.** En ce qui concerne le point 3.0 de l'exigence DED-GC-001 Grille de vérification de la conformité : Outre les exigences particulières figurant dans la version finale du DES, l'entrepreneur doit également démontrer une conformité à la grille de vérification de la conformité au moyen du régime de réglementation de Transports Canada ou d'exigences en matière de classification, qui renforcent ou régissent les exigences de la version finale du DES, un ensemble de dessins approuvé par une société de classification serait-il considéré comme une démonstration satisfaisante ou faut-il que chaque règle applicable soit confirmée dans une grille de vérification de la conformité et appuyée par une preuve objective présentée sous forme d'un livrable?

**R.27.** Lorsqu'un ensemble de dessins approuvé par une société de classification démontre la conformité à un certain nombre de règles sous-jacentes, l'ensemble de dessins peut être utilisé comme élément de preuve unique dans la grille de vérification de la conformité.

**Q.28.** En raison du grand nombre de DP sur lesquelles nous travaillons actuellement et du temps de l'année où beaucoup de gens sont en vacances, etc., j'aimerais demander un report de la date de clôture. Nous voudrions demander un report au 31 octobre 2018.

**R.28.** La demande de prolongation de la période de validité des soumissions est refusée. La date de clôture est le 30 août 2018.