



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 Gros Remorqueurs Navals | |
| Solicitation No. - N° de l'invitation W8472-185713/B | Amendment No. - N° modif. 022 |
| Client Reference No. - N° de référence du client W8472-185713 | Date 2018-10-18 |
| GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MC-017-26882 | |
| 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 2018-10-31 | Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT |
| 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 n° 22 vise à afficher des questions et des 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. Veuillez 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 de propulsion à vitesse moyenne « medium speed » tandis que dans la version française vous continuez de l'exiger. Veuillez confirmer que l'exigence d'avoir des moteurs de propulsion 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. Veuillez fournir la clarification suivante :

Annexe H, Partie 1, 1. (i) a) un cautionnement d'exécution représentant quinze (20) pour cent du prix total... Veuillez confirmer 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'oeuvre 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. Veuillez 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 Veuillez confirmer 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.tpsgcpcwpsc.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.

Veuillez 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) Veuillez préciser ce que veut dire « canadien » dans le contexte de cette DP.

B) Veuillez préciser où doivent se trouver les 10 % restants de la main-d'œuvre chargée d'exécuter des travaux prévus à ce contrat.

C) *Veillez 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.

Veillez 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 manoeuvre 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.

Veuillez 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 oeil 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 oeuvre 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 oeuvre 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 noeuds et des courants de 2 noeuds, peu importe la direction.

NLTP – 453 – Le navire parent éprouvé en service doit avoir la capacité de se manoeuvrer 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 manoeuvres; 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 noeuds (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.

Q.29. Référence TR-03-519 page 311 du fichier PDF – Le **GRN** devrait être muni de l'équipement de sauvetage et de sécurité nécessaire pour répondre aux exigences de TC, de SOLAS et de la société de classification. La preuve matérielle requise pour démontrer la conformité est de fournir un « plan repère de l'équipement de sauvetage et de sécurité (approuvé par une société de classification) ».

Comment un soumissionnaire peut-il fournir un plan approuvé de la catégorie (*au moment de la soumission*) si le GRN n'a pas encore été conçu? Le navire parent éprouvé peut être conçu pour une autre exigence de l'État du pavillon qui aura des exigences différentes liées à l'équipement de sécurité, ou un nombre différent d'équipages, ce qui pourrait modifier le nombre de gilets de sauvetage, de combinaisons d'immersion, et la taille des radeaux de sauvetage, entre autres.

R.29. Référence TR-03-519. Dans l'annexe G, pour les critères d'évaluation techniques côtés dans le tableau 5 – Exigences techniques relatives aux navires, il s'agit des exigences obligatoires de conception et de performance pour la configuration définitive du GRN du Canada en ce sens que les remorqueurs livrés doivent satisfaire à toutes ces exigences, peu importe s'ils sont mis en vedette dans le navire parent éprouvé en service au moment de la soumission.

Il n'est pas obligatoire que le navire parent éprouvé en service satisfasse à ces exigences au moment de la présentation de la soumission. Toutefois, aux fins de l'évaluation de la soumission, des points seront attribués si, au moment de la soumission, le soumissionnaire peut démontrer que le navire parent éprouvé en service répond aux exigences.

Q.30. Référence NLTP – 1055 Page 256 du fichier PDF - Des blocs d'alimentation sans coupure (UPS) doivent être fournis pour les systèmes essentiels, dont [...]. Exigence du GRN

Référence NLTP – 1056 Page 257 du fichier PDF - blocs d'alimentation sans coupure (UPS) doivent être conçus pour accepter une tension d'entrée du système d'alimentation primaire. Exigence P

Étant donné que l'obligation d'installer un bloc d'alimentation sans coupure n'est qu'une exigence du GRN, l'exigence suivante selon laquelle les UPS doivent être conçus pour accepter une tension d'alimentation du système d'alimentation primaire est-elle également une exigence du GRN plutôt qu'une exigence P?

R.30. Référence NLTP – 1056. Le Canada confirme la modification de l'exigence NLTP – 1056 pour être une exigence du GRN.

Q.31. Référence NLTP – 2282 Page 262 du fichier PDF – Un échosondeur enregistreur donnant une indication exacte de la profondeur doit être fourni. Exigence P

Nous ne comprenons pas pourquoi le navire parent éprouvé doit avoir un échosondeur enregistreur (beaucoup de remorqueurs ont un échosondeur qui n'est pas enregistreur). Pourrait-on remplacer cette exigence par le navire parent éprouvé nécessitant seulement un échosondeur pour démontrer qu'il y en a un qui a été installé avec succès et le GRN nécessitant un type d'enregistreur?

R.31. Référence NLTP – 2282. Le Canada confirme la modification de l'exigence NLTP – 2282 pour être une exigence du GRN.

Q.32. Référence NLTP – 2212 Page 263 Le GRN doit avoir, au minimum, des téléphones installés sur la passerelle, dans les zones de la coupée, les cabines, la cabine du capitaine, la cabine du chef mécanicien, et le salon de l'équipage. Exigence P

Nous ne comprenons pas pourquoi le navire parent éprouvé doit avoir cela. Pourrait-on changer cette exigence pour que seul le GRN en soit équipé?

R.32. Référence NLTP – 2212. Le Canada confirme la modification de l'exigence NLTP – 2212 pour être une exigence du GRN.

Q.33. NLTP – 1617 Les défenses doivent être non marquantes. Exigence P. Il est peu probable que les défenses pour les remorqueurs commerciaux de service existants soient non marquantes. Peut-on modifier cette exigence pour le GRN?

R.33. Référence NLTP – 1617. Le Canada confirme la modification de l'exigence NLTP – 1617 pour être une exigence du GRN.

Q.34. Après avoir examiné la demande de propositions finale, il est évident qu'un certain nombre de conceptions de remorqueurs différentes, mais tout aussi éprouvées, répondront aux exigences du DES. Selon la pondération des points possibles des critères d'évaluation définis de 70 % pour les coûts et de 30 % pour tout le reste, y compris la conception des bateaux qui ne vaut que 27 % des 30 points ou près de 8 % de l'ensemble des critères d'évaluation, est-il exact de supposer que le Canada est principalement à la recherche du navire parent à plus faible coût qui répond seulement aux exigences du DES?

R.34. Le Canada confirme que le choix de la soumission retenue sera effectué conforme aux renseignements dans la demande de propositions, paragraphe 4.3, Méthode de sélection.

Q.35. Est-il acceptable et est-ce utile de fournir plusieurs propositions qui offrent diverses conceptions comme, un navire plus apte, mais à un coût plus élevé pour le Canada? Il est probable que le navire parent conçu au plus bas coût et qui répondra aux exigences du DES soit plus petit que les navires existants de la catégorie Glenn. Un plus petit navire est-il acceptable pour le Canada s'il satisfait aux exigences du DES?

R.35. Tout soumissionnaire peut présenter plusieurs soumissions. Toutefois, chaque soumission doit être entièrement conforme aux exigences de la demande de propositions.

Le GRN doit satisfaire à toutes les exigences techniques, opérationnelles et en matière de rendement du DES. Le Canada n'a pas d'exigences particulières en matière de dimensions pour le GRN, à l'exception de celles mentionnées dans les exigences NLTP – 445 et NLTP – 446.

Q.36. À L'ANNEXE G – MATRICES D'ÉVALUATION DE LA SOUMISSION

NLTP-1974 Les caractéristiques théoriques du NSI sont les suivantes :

- 210 m de longueur et 25 200 tonnes de déplacement;
- Surface estimée au-dessus de la ligne de flottaison : 3 500 m²;
- Surface estimée sous la ligne de flottaison : 1 450 m².

Le navire aura deux conditions (à faible charge et à pleine charge). Ces deux conditions ont différentes surfaces au-dessus de la ligne de flottaison et sous celle-ci qui fournissent diverses forces totales.

Le Canada peut-il fournir des surfaces au-dessus de la ligne de flottaison et sous celle-ci pour des conditions typiques à faible charge et à pleine charge pour le calcul approprié de la puissance de traction? Veuillez confirmer que 25 200 tonnes constituent le déplacement à pleine charge du NSI. Veuillez confirmer si les surfaces sont à pleine charge ou à faible charge ou une combinaison quelconque.

R.36. Le Canada confirme que les paramètres de conception définitifs du NSI ne sont pas disponibles pour la diffusion. Pour plus de précisions, veuillez consulter la réponse à la question no 38.

Q.37. Extrait du DES

NLTP – 446 Le GRN doit pouvoir manoeuvrer sous le dévers de la coque des navires existants et futurs de toutes les classes de la MRC.

Le Canada peut-il fournir des plans de formes de coque (de préférence au format AutoCAD) du NSI actuel et futur afin que les soumissionnaires puissent confirmer cette exigence?

R.37. Le Canada confirme que les documents du NSI ne sont pas disponibles pour la diffusion. Les soumissionnaires peuvent présenter une demande de schémas détaillant le dévers de coque des navires actuels précis de la MRC par l'entremise de l'autorité contractante. Des plans de formes complets des navires existants de la MRC ne sont pas disponibles pour la diffusion.

Q.38. Extrait du DES

NLTP - 448 La puissance de traction du navire parent éprouvé en service doit être en mesure de déplacer sans autopropulsion les navires de la taille des NSI dans les limites des ports de Halifax et d'Esquimalt, dans des vents soutenus soufflant jusqu'à 25 noeuds (quelle que soit la direction) et des courants allant jusqu'à 2 noeuds (quelle que soit la direction).

NLTP-1974 Les caractéristiques théoriques du NSI sont les suivantes :

- 210 m de longueur et 25 200 tonnes de déplacement;
- Surface estimée au-dessus de la ligne de flottaison : 3 500 m²;
- Surface estimée sous la ligne de flottaison : 1 450 m².

*Un large éventail de normes et de méthodes existe pour déterminer les forces environnementales que rencontre un navire à l'amarrage. Puisque l'exigence de déplacer un navire de la taille d'un NSI a le potentiel de déterminer la puissance de traction obligatoire du remorqueur et, par conséquent, la puissance de propulsion, et touchera beaucoup le coût de construction, le Canada convient-il que tous les soumissionnaires devront prouver la conformité au moyen d'une norme commune? À moins que le Canada ait une autre préférence, on suggère que le document « **Wind and Current Forces on Canadian Forces Ships During Tug Operations November 2002** » (en anglais seulement), produit par Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC) – Atlantique, soit utilisé avec des forces maximales indiquées pour le pétrolier ravitailleur d'escadre (AOR) à pleine charge dans ces conditions environnementales, adaptées aux surfaces de fardage estimées du NSI.*

R.38. Le Canada reconnaît la confusion engendrée par la spécification d'une exigence de puissance de traction minimale, les manoeuvres fondées sur la définition des surfaces d'un navire au-dessus de la ligne de flottaison et sous celle-ci dans des conditions environnementales particulières, et la non-détermination d'une norme commune qui sera utilisée pour les calculs.

De plus, on a trouvé que les caractéristiques du navire indiquées pour le NSI sont erronées. Le Canada reconnaît que la combinaison de ces exigences et les hypothèses particulières que les soumissionnaires auraient dû faire concernant les coefficients de traînée pour le navire stipulé feront en sorte que les soumissionnaires seront incapables de s'assurer qu'ils ont en fait proposé un navire ayant une puissance de traction qui répond aux exigences du Canada.

Puisque les renseignements sur la conception finale du NSI ne sont pas disponibles pour la diffusion, et pour assurer la clarté et l'équité, le Canada a calculé la puissance de traction minimale. À cette fin, le Canada prévoit les corrections et modifications suivantes au DES, à l'annexe A de la demande de propositions :

NLTP - 448 La puissance de traction testée du navire parent éprouvé en service doit être d'au moins 50 tonnes.

NLTP – 448 La puissance de traction minimale du GRN doit être d'au moins 50 tonnes.

SUPPRIMEZ : NLTP – 1974

De plus, le Canada apporte les modifications suivantes à l'annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique;

NLTP – 448 La puissance de traction testée du navire parent éprouvé en service doit être d’au moins 50 tonnes.

Preuve objective obligatoire pour prouver la conformité

SUPPRIMEZ : NLTP – 1974

Q.39. Annexe A – Document sur les exigences relatives aux systèmes, 3. Définitions, on stipule que : « Dans le tableau 5 et dans la colonne intitulée “Propre au navire parent et au GRN” se trouvent les identificateurs suivants :

P : Indique ces exigences techniques, opérationnelles, des systèmes et de rendement qui doivent être présentes dans le navire parent éprouvé en service choisi.

De nombreuses exigences NLTP sont des instructions générales ou des éléments contractuels, mais portent l’identificateur « P » dans le tableau 5. Par exemple, les exigences NLTP 390, 391, 392, 393, 394, entre autres, visent à obtenir des renseignements et ne peuvent donc pas être satisfaites par le NPES même.

Deuxièmement, le Canada peut-il préciser comment il utilisera les éléments « P » dans l’évaluation de la soumission, s’il y a lieu, puisque le nombre d’exigences NLTP énumérées à l’annexe G : appendice B est bien inférieur à celui indiqué à l’annexe A du Document sur les exigences relatives aux systèmes?

R.39. Le Canada confirme la correction suivante au texte du DES :

Annexe A – Document sur les exigences relatives aux systèmes, 3. Définitions, on stipule que : « Dans le tableau 4, dans la colonne intitulée ‘Propre au navire parent et au GRN’ se trouvent les identificateurs suivants :

P : Indique ces exigences techniques, opérationnelles, de système et de rendement qui doivent être présentes dans le navire parent éprouvé en service choisi.

Le Canada reconnaît que certaines exigences dans le DES sont des énoncés généraux comme les exigences NLTP-390 à NLTP-394 (inclusivement).

Le NPES doit satisfaire à toutes ces exigences techniques, opérationnelles, de système et de rendement dans le DES qui sont désignées comme ‘P’ et celles-ci doivent être présentes dans le NPES indiqué par le soumissionnaire et doivent être présentes dans le GRN à la livraison. Toutefois, aux fins des soumissions et de l’évaluation des soumissions, seule une partie des exigences « P » a été sélectionnée pour l’évaluation et figure à l’annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique.

Q.40. Réf. NLTP 448 et NLTP 1974 : veuillez confirmer le calcul de la puissance de traction pour une puissance de traction minimale 2 x 62 tonnes;

Réf. NLTP 450 : nous avons lu une exigence minimale pour une puissance de traction de 40 tonnes. Pour nous assurer que les nouveaux GRN répondent à vos besoins conformément aux exigences NLTP 448 et NLTP 1874, et que les propositions techniques subséquentes du chantier naval sont aussi capables, et pour obtenir des prix justes et concurrentiels de chantier naval, nous vous prions de modifier l’exigence NLTP 450 comme elle est illustrée ci-dessous.

Réf. NLTP 450 : veuillez nous informer s'il faut la modifier en tenant compte du calcul de la puissance de traction pour un minimum de 62 tonnes par remorqueur;

Réf. NLTP 448 : veuillez nous informer si les limites du port d'Halifax et les dimensions du NSI exigent une capacité de puissance de traction transversale;

Réf. NLTP 452 : veuillez nous indiquer comment il faut démontrer ces critères (conception de navire parent) dans la soumission technique;

Réf. NLTP 453 : veuillez nous indiquer si cela se trouve sous 'remorquage' ou sous 'navigation libre';

R.40. Réf. NLTP-450 Le Canada a mis à jour l'exigence de puissance de traction minimale à 50 tonnes. Pour plus de précisions, veuillez consulter la réponse à la question no 38.

Réf. NLTP-448 Le Canada n'exige pas de confirmation de la capacité de puissance de traction transversale du GRN.

Réf. NLTP 452 Le Canada confirme la modification suivante; les déclarations notariées des maîtres du navire parent éprouvé en service confirmant que le navire peut satisfaire aux exigences de rendement NLTP-451, NLTP-452 et NLTP-453 constituent une preuve matérielle acceptable pour démontrer la conformité liée au rendement.

Réf. NLTP 453 Le navire parent éprouvé en service doit satisfaire à l'exigence relative à une condition de navigation libre.

Q. 41. Renvoie au document sur les exigences du système (DES) et aux exigences NLTP-499 et NLTP-504.

Les variations des tensions et la fréquence du système sont communes dans différents pays. Comme il y a peu de différence technique sur le plan de la complexité entre les systèmes de tension semblable, le système électrique du navire-parent éprouvé en service peut-il être de 380 V/50 Hz triphasé ou de 480 V ou 440 V/60 Hz triphasé plutôt que de 400 V/60 Hz triphasé? Pour la conception des GRN, le Canada est-il vraiment prêt à accepter un système dont la tension minimale est de 400 V, s'il est possible d'en trouver un?

R.41. Référence aux exigences NLTP-499 et NLTP-504. Le Canada confirme que le système électrique du navire-parent éprouvé en service peut être de 380 V/50 Hz triphasé. Toutefois, le GRN doit respecter les exigences NLTP-499 et NLTP-504. Pour préciser, des systèmes électriques de 440 V/60 Hz triphasé et de 480 V/60 Hz triphasé respectent les exigences minimales liées au système électrique de 400 V/60 Hz triphasé.

L'exigence suivante a été ajoutée au DES figurant à l'annexe A;

NLTP-2295 L'ensemble du matériel du GRN doit être sélectionné et installé pour fonctionner au moyen des alimentations définies dans l'exigence NLTP-504.

Q.42. Référence TR-02-478, page 311 du fichier PDF, Description et dessin du transbordement des pilotes; Description de la procédure d'exploitation pour l'échelle de pilote.

Le Canada peut-il fournir de plus amples renseignements sur la plateforme d'embarquement (soit un dessin de système existant de la classe Glenn ou une description du fonctionnement du système)? En

particulier, la façon dont la plateforme d'embarquement atteint le pont d'un sous-marin, une échelle de coque ou ouvre la porte du pilote à bord d'un navire de soutien interarmées (NSI)?

R.42. Le Canada s'attend à ce que, pour les navires à pont élevé, le pilote doive descendre du GRN à l'aide d'une échelle de pilote abaissée à partir du navire de destination. À l'heure actuelle, aucun navire existant de la MRC ne dispose de portes pour les pilotes. Pour les navires à franc-bord bas, le pilote monte ou descend jusqu'au pont du navire de destination (selon la différence relative de hauteur). La disposition des GRN pour permettre l'embarquement et le débarquement d'un pilote entre un GRN et un navire de guerre doit répondre aux normes de sécurité canadiennes applicables.

Q.43. Référence TR-01-416, page 311 du fichier PDF. Le GRN devrait avoir la cote ACCU de l'American Bureau of Shipping ou une cote équivalente d'une autre société de classification reconnue par le Programme de délégation des inspections obligatoires de TC.

La désignation de la salle des machines sans surveillance pour un navire de moins de 500 tonnes de jauge est ABCU. Reconnaissant que le GRN sera probablement de moins de 500 tonnes de jauge, le Canada peut-il accepter la notation ABCU pour le GRN de moins de 500 tonnes de jauge? Veuillez également vous reporter aux exigences NLTP-495 et NLTP-496.

R.43. Le Canada confirme les modifications suivantes :

Référence NLTP-416 de l'annexe A, DES. L'exigence a été modifiée comme suit :

NLTP-416. Le GRN doit être classé comme ABCU de l'American Bureau of Shipping, ou la cote équivalente d'une autre société de classification reconnue d'après le Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) de Transports Canada.

Référence TR-01-416, annexe G, tableau 5 – Exigences techniques relatives aux navires a été modifiée pour correspondre à la modification de la cote figurant à l'exigence NLTP-416. La description de l'exigence a été modifiée comme suit :

TR-01-416. Le GRN doit être classé comme ABCU de l'American Bureau of Shipping, ou la cote équivalente d'une autre société de classification reconnue d'après le Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) de Transports Canada.

Q.44. Référence : NLTP-1459 Tout l'équipement et tous les cordages de remorquage doivent être de la taille et de la longueur qui conviennent au remorquage maximal défini. Exigence P

Le Canada peut-il suggérer un critère relatif à la longueur des cordages pour le remorquage maximal? Le navire parent ne peut pas avoir de cordages dont la longueur convient au remorquage côtier adapté aux exigences en matière de remorquage des navires de guerre du Canada.

R.44. Le Canada confirme les modifications suivantes :

La référence NLTP-1459 devient une exigence du GRN.

La référence NLTP-1471 devient une exigence du GRN.

De plus, le Canada confirme l'ajout au DES des exigences du GRN suivantes :

NLTP-2297 La longueur des cordages pour le remorquage maximal doit être de 1 000 m.

NLTP-2298 Tout cordage ou câble synthétique doit avoir un diamètre suffisant pour absorber la puissance de traction du GRN compte tenu d'un coefficient de sécurité minimal de 2,5.

Q.45. 2.2.7.3 Examen critique de la conception (ECC)

À la fin de la phase de conception critique, l'entrepreneur doit d'abord obtenir une approbation officielle de la conception du GRN auprès de la société de classification puis livrer le jeu de données de l'examen de la conception critique (ECC), conformément à la LDEC-I-007 et à la DED-I-007, aux fins d'examen par le Canada.

L'exigence figurant dans l'énoncé des travaux relative à l'obtention de l'approbation du jeu de données de l'ECC avant la réunion d'ECC prolongera de manière importante le processus de conception et accroîtra grandement le degré de risque de retards importants ayant une incidence sur l'établissement du calendrier de la réunion d'ECC et du début prévu des travaux de construction. La plupart des sociétés de la classification ne s'engagent pas à respecter une période d'examen et ne respectent généralement pas la date de livraison prévue. Cet enjeu est très répandu à l'échelle des sociétés et bien connu de tous au sein dans l'industrie. En général, les prévisions relatives au délai d'approbation sont d'au moins 6 à 8 semaines à partir de la réception de la trousse de dessins, en fonction de la société de classification. Ainsi, le projet s'arrête pour une période pouvant atteindre deux mois ou plus tandis que la société de classification effectue son examen. Le Canada acceptera-t-il de réexaminer cette exigence pour exiger uniquement que la trousse de dessins soit présentée à la société de classification, permettant ainsi à la société de classification de mener l'examen pendant que le processus d'ECC suit son cours?

R.45. Le Canada confirme qu'aucune modification ne sera apportée au processus d'ECC, comme il est défini dans la DP.

Q.46. Concernant l'exigence NLTP-448 du document sur les exigences du système, le Canada peut indiquer si l'interprétation suivante est exacte : La puissance de traction du navire parent éprouvé en service doit être en mesure de déplacer sans autopropulsion les navires de la taille des NSI, avec deux remorqueurs, dans les limites des ports de Halifax et d'Esquimalt, dans des vents soutenus soufflant jusqu'à 25 noeuds (quelle que soit la direction) et des courants allant jusqu'à 2 noeuds (quelle que soit la direction)?

R.46. L'exigence NLTP-448 a été modifiée. Veuillez vous reporter à la réponse à la question Q.38.

Q.47. Concernant l'exigence NLTP-1974 du DES, veuillez fournir des précisions au sujet des deux définitions suivantes : 2.1 – Surface approximative au-dessus de la ligne de flottaison : 3 500 m² 2.2 – Surface approximative sous la ligne de flottaison : 1 450 m² Les deux surfaces figurant ci-dessus devraient-elles être interprétées comme seulement la surface latérale projetée au-dessus et sous la ligne de flottaison?

R.47. L'exigence NLTP-1974 a été supprimée. Veuillez vous reporter à la réponse à la question Q.38.

Q.48. Concernant l'exigence NLTP-450 du DES, le Canada peut-il confirmer que la puissance de traction minimale du GRN d'au moins 40 tonnes est suffisante pour respecter les exigences NLTP-448 et NLTP-1974? Si ce n'est pas le cas, quelle doit être la puissance de traction minimale de chaque remorqueur?

R.48. L'exigence NLTP-450 a été modifiée. Veuillez vous reporter à la réponse à la question Q.38.

Q.49. La nécessité de présenter les documents de formation dans les deux langues (français et anglais) n'est pas claire.

- La première phrase du paragraphe 2.2.8 se lit comme suit : « L'entrepreneur doit présenter tous les documents invariablement dans l'une des deux langues officielles du Canada, sauf indication contraire ».
- À l'exigence DID-T-001 Plan de formation, article 2, sous Directives de préparation, il est indiqué : « La formation assurée par l'entrepreneur et le matériel didactique fourni doivent être en français et en anglais. »

Veillez confirmer que la formation et les documents de formation doivent être présentés en anglais et en français, c.-à-d. qu'il s'agit d'une exception. Où s'arrête la traduction? Par exemple, si des manuels d'exploitation de l'équipement rédigés dans une seule des deux langues officielles sont utilisés dans le cadre de la formation, devons-nous les traduire?

R.49. Le Canada confirme que la formation et les documents de formation produits par l'entrepreneur constituent une exception et doivent être présentés en français et en anglais. Si des manuels d'exploitation de l'équipement sont reproduits et ajoutés aux documents de formation ne sont pas disponibles dans les deux langues officielles, il n'incombe pas au soumissionnaire de les traduire. Conformément au paragraphe 2.2.8 de l'EDT : « Si le fournisseur ou le FEO ne fournissent pas de documentation bilingue, l'entrepreneur doit obtenir une autorisation écrite auprès du fournisseur ou du FEO en question, accordant au Canada le droit de traduire les documents dans l'autre langue officielle ».

R50. La garantie pour chaque navire est de douze (12) mois à partir de la date de livraison et de l'acceptation par le Canada. Toutefois, la période de garantie de chaque coque est de deux (2) ans à partir de la date de livraison du navire et de son acceptation par le Canada. Pour chaque navire, la période de garantie de l'ensemble des composants mécaniques et électriques du groupe motopropulseur, des supports élastiques du groupe motopropulseur et des bases secondaires intégrées dans le moteur à propulsion ou les dispositifs d'engrenages est de deux (2) ans et elle commence à l'acceptation du navire par le Canada.

Veillez définir le terme « coque », comme il est utilisé dans la présente clause.

R.50. Le Canada confirme que le terme « coque » est défini conformément à l'ITFC D-03-003-024/SG-001 Structure de répartition du travail pour les navires et les sous-marins des forces canadiennes.

Q.51. Au paragraphe 4.1.2 Critères d'évaluation obligatoires admissibles

4.1.2.1 Critères techniques obligatoires et critères de gestion obligatoires

Le processus de conformité des soumissions par étapes s'appliquera à tous les critères techniques obligatoires décrits à :

- a) l'annexe « G », appendice A, tableau 1 : Matrice de conformité technique; et,
- b) l'annexe « G », appendice A, tableau 2 : Matrice d'évaluation des soumissions techniques.

Le processus de conformité des soumissions par étapes s'appliquera également à tous les critères de gestion obligatoires décrits à :

- a) l'annexe « G », appendice A, tableau 3 : Expérience en construction navale; et.

b) l'annexe « G », appendice A, tableau 4 : Autres exigences.

4.1.2.2 Critères techniques cotés

Le processus de conformité des soumissions par étapes s'appliquera à tous les critères cotés décrits à :

- a) l'annexe G, tableau 6, Expérience de la construction navale;
- b) l'annexe G, tableau 7, Infrastructure et installations de construction;
- c) l'annexe G, tableau 8, Équipe de gestion de projet;
- d) l'annexe G, tableau 9, Plan de gestion de projet;
- e) l'annexe G, tableau 10, Plan directeur et calendrier;
- f) l'annexe G, tableau 11, Plan qualité.

On remarque que le tableau 5 de l'annexe G ne figure pas dans la liste. S'agit-il d'une omission délibérée ou d'un oubli? Si l'omission est délibérée, veuillez expliquer pourquoi.

R.51. Le Canada confirme la correction suivante à la DP, veuillez insérer Tableau 5 – Exigences techniques du navire à l'endroit suivant :

4.1.2.2 Critères techniques cotés

Le processus de conformité des soumissions par étapes s'appliquera à tous les critères cotés décrits à :

- a) l'annexe G, tableau 5, Exigences techniques du navire;
- b) l'annexe G, tableau 6, Expérience de la construction navale;
- c) l'annexe G, tableau 7, Infrastructure et installations de construction;
- d) l'annexe G, tableau 8, Équipe de gestion de projet;
- e) l'annexe G, tableau 9, Plan de gestion de projet;
- f) l'annexe G, tableau 10, Plan directeur et calendrier;
- g) l'annexe G, tableau 11, Plan qualité.

Q.52. Au paragraphe 7.33 Examen de la conception préliminaire et examen critique de la conception

Veuillez confirmer qu'on s'attend à ce que le processus décrit dans le présent paragraphe soit exécuté après l'examen de la conception préliminaire et l'examen critique de la conception, comme le laisse supposer 7.33.2.

R.52. Le Canada confirme que les exigences figurant à 7.33.2 doivent être remplies seulement à la suite de l'achèvement de l'ECP et de l'ECC.

Q.53. Demande de prolongation de la période d'invitation à soumissionner. Les GRN sont des navires plus gros et plus complexes, il s'agit d'un marché de conception-construction exigeant un navire parent dont les exigences sont précises et les vacances estivales constituent déjà un défi important. Le

calendrier de quatre mois semble plus raisonnable et réaliste si le Canada souhaite obtenir plusieurs soumissions concurrentielles pour le projet.

Compte tenu de ce qui précède, le Canada pourrait-il prolonger la période de soumission jusqu'au 31 octobre 2018?

R.53. Le Canada confirme que la date de clôture de la demande de soumissions a été modifiée; veuillez vous reporter à la modification no 3 pour le report de la date de clôture de la demande de soumissions au 31 octobre 2018.

Q.54. Pouvons-nous présenter plusieurs options de conception? Présentées dans des soumissions distinctes.

R.54. Le Canada confirme que chaque option de conception doit être présentée dans une soumission distincte. Reportez-vous à la question et réponse no 35. Les soumissionnaires peuvent présenter plus d'une soumission. Toutefois, chaque soumission doit être entièrement conforme aux exigences de la DP.

Q.55. Si nous pouvons présenter plusieurs options de conception, devons-nous les présenter dans des soumissions distinctes ou au sein d'une seule soumission?

R.55. Veuillez vous reporter à la question et réponse no 35. Les soumissionnaires peuvent présenter plus d'une soumission. Toutefois, chaque soumission doit être entièrement conforme aux exigences de la DP.

Q.56. Référence à la question et réponse No 50: Il n'apparaît pas avoir une définition claire du mot «coque» dans le document de structure de répartition du travail du MDN, bien que le mot soit utilisé bien plus de 100 fois. S'il vous plaît confirmer quelles parties globales du GRN l'exigence de garantie de deux ans doit couvrir par rapport à l'exigence d'un an également indiqué dans la même clause.

R.56. Le Canada confirme que le terme « coque » s'entend des éléments visés au groupe 100 conformément à l'ITFC D-03-003-024/SG-001 Structure de répartition du travail pour les navires et les sous-marins des forces canadiennes.

Q.57. Référence : Annexe G, Matrice d'évaluation des soumissions et tableau 10, Plan directeur et calendrier et Annexe A, Énoncé de travail (EDT) et Document sur les exigences du système (DES), LDEC-M-002, DD-M-002, Plan directeur et calendrier.

Sachant que le Plan directeur et le calendrier qui doivent être présentés avec la soumission valent 30 points et qu'une note minimale de passage de 20 points est requise, on comprend clairement qu'il est nécessaire que le calendrier soit précis et complet. Les différents documents qui font référence à ce calendrier et plus particulièrement à la période qui s'étend de l'attribution du contrat à la revue critique de définition ne sont, à notre avis, pas clairs.

Questions : Selon nous, la réunion de lancement doit avoir lieu dans les 25 jours ouvrables qui suivent l'attribution du contrat, et à l'issue de celle-ci, l'entrepreneur doit organiser et faciliter l'Inspection du navire parent éprouvé en service (INPES), qui doit se dérouler dans les deux (2) mois suivants l'attribution du contrat. Après l'INPES, la version définitive du DES doit être rédigée par le Ministère de la Défense nationale (MDN) et convenue avec l'entrepreneur. Il n'est pas indiqué clairement, à quel moment cette activité doit être terminée, mais il semble que cette étape se déroule après l'INPES. Vraisemblablement, les travaux de conception ne peuvent commencer qu'après l'approbation de la version définitive du DES. Le Canada a besoin de 15 jours ouvrables pour examiner l'ensemble des soumissions. Si l'on se réfère à la

réponse n° 45 du Canada dans la FAQ, l'approbation de tous les dessins qui constituent l'examen critique de la conception (ECC) doit être obtenue auprès de la société de classification avant la réunion de l'ECC.

S'agit-il d'une évaluation précise des principales étapes successives qui, à la demande du Canada, doivent avoir lieu dans les semaines qui précèdent la réunion de l'ECC? À quelle date un soumissionnaire peut-il estimer que les travaux de conception réels associés au programme des gros remorqueurs navals (GRN) pourront commencer?

R.57. Le Canada confirme que les principales étapes successives devant avoir lieu dans les semaines qui précèdent l'ECC correspondent, dans les grandes lignes, à l'interprétation du soumissionnaire qu'il a exposé ci-dessus, mis à part que l'examen de la conception préliminaire (ECP) doit aussi être terminé avant la réunion de l'ECC tout comme la soumission des produits livrables décrits dans l'EDT ainsi que dans la LDEC et les DD qui l'accompagnent.

Pour garantir une compréhension claire, l'achèvement et la communication de la version définitive du DES sont décrits en détail à l'alinéa 2.2.6.1 de l'EDT.

Q.58. À l'alinéa 2.2.6, Inspection du navire parent éprouvé en service

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.

Question : La plupart, si ce n'est toutes les conceptions de navires parents éprouvés adaptées au programme des GRN dépassent les exigences décrites dans le DES existant, en particulier en ce qui concerne la puissance de traction. En se référant à la partie soulignée mentionnée ci-dessus, le Canada s'attend-il à ce que les soumissionnaires assument que les capacités proposées dans la conception du navire-parent qui dépassent les exigences décrites dans la version initiale du DES soient fournies au Canada sans frais supplémentaires?

R.58. Le NPES proposé doit respecter les exigences décrites dans la version initiale du DES, sachant que certaines modifications pourront être requises afin de satisfaire aux règlements canadiens. Comme cela est indiqué au paragraphe 2.6, Nature commerciale des GRN de la DP, et en ce qui concerne les coûts des navires, le soumissionnaire doit présenter des coûts établis en fonction de la proposition de navire-parent éprouvé en service (y compris les capacités d'après exécution) ainsi que les coûts correspondant à l'intégration dans la conception du NPES des modifications requises afin de respecter les exigences des règlements canadiens et les exigences techniques et de rendement du Canada décrites dans la version initiale du DES en tant qu'exigences du programme des GRN.

Q.59. Navire parent éprouvé en service

Navire parent éprouvé en service : *Navire construit conformément à la conception de navire parent éprouvé approuvée par la société de classification reconnue en vertu du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) de Transports Canada, qui a été mis en service au cours des dix (10) dernières années et qui est présentement en service en vertu de l'approbation d'une société de classification reconnue en vertu du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) de Transports Canada.*

Question : En se référant à la définition ci-dessus, dans quelle mesure la version finale de la conception des GRN doit-elle respecter la conception du NPES? Par exemple, le plan des formes des GRN requis doit-il être identique à celui du NPES ou peut-il s'agir d'une géosym du navire parent dans les limites d'un pourcentage donné (à la hausse ou à la baisse)? L'équipement installé à bord des GRN sera différent de celui qui est installé dans le NPES. Est-ce bien entendu par le Canada?

R.59. Le Canada s'attend à ce que la conception finale des GRN soit identique au NPES en ce qui concerne la géométrie de la coque, la construction d'après exécution, les systèmes et les capacités, mis à part les modifications requises pour respecter les règlements canadiens et les exigences techniques et de rendement précises décrites dans le DES initial.

La conception finale des GRN ne peut être une géosym du NPES.

Bien que le Canada ne s'attende pas à ce que l'équipement des GRN diffère de celui du NPES en terme de forme, adaptation et fonction, il peut comprendre qu'il puisse s'écarter de celui du NPES afin de : a) respecter les règlements canadiens; b) régler la question de la désuétude; c) satisfaire aux exigences techniques et de rendement précises décrites dans le DES initial. Le Canada a par ailleurs bien compris que si le NPES retenu émanait d'un soumissionnaire qui n'était pas nord-américain, certains équipements nécessiteraient des modifications du modèle afin de tenir compte des différences en matière d'alimentation électrique entre le Canada et l'État du pavillon.

Q.60. Équipement de remorquage Pour garantir un environnement d'appel d'offres uniforme, le Canada peut-il fournir une meilleure définition des spécifications de rendement pour les treuils de remorquage et d'aussière? Pour le treuil d'aussière – La vitesse de récupération du cordage en charge, le cordage d'arrimage requis, et la capacité de retenue de freinage sont généralement des facteurs clés en ce qui concerne la puissance du treuil et donc son coût. Pour un treuil de remorquage de poupe, les exigences relatives au cordage d'arrimage (diamètre et longueur) et la capacité de retenue de freinage sont aussi importantes afin de définir la taille et le coût du treuil de remorquage.

R.60. Le soumissionnaire a la responsabilité de recommander et de sélectionner la taille et le type de treuils respectant les exigences techniques et le profil opérationnel définis par le Canada. Le Canada confirme que la capacité de retenue de freinage de tous les treuils doit être égale à la contrainte de rupture du cordage. D'autres détails concernant cette question ont été donnés dans les réponses aux questions Q.21 et Q.44.

Q.61. Est-il possible de savoir quels chantiers navals ont demandé des renseignements sur le projet relatifs aux GRN (W8472-185713/B)?

R.61. À l'heure actuelle, nous ne connaissons pas le nom des chantiers navals ayant demandé des renseignements sur le présent projet. Cependant, le Canada vous invite à inscrire votre entreprise sur le site Web suivant afin d'être inscrit sur la Liste des fournisseurs intéressés :

<https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-MC-017-26882>

Q.62. *Les réponses R.58 et R.59 ne sont pas tout à fait claires en ce qui concerne les modifications au NPES. Si le NPES dépasse les exigences en matière de rendement et les exigences techniques particulières que le Canada a établies, le soumissionnaire peut-il proposer un coût qui prévoit une diminution du rendement du NPES au niveau requis pour respecter les exigences en matière de rendement établies par le Canada qui sont définies dans le DES d'origine? Par exemple, si le NPES a déjà été construit avec une puissance de traction de 70 tonnes, le soumissionnaire peut-il proposer un coût représentatif d'une diminution de la puissance installée à un niveau adéquat pour répondre à l'exigence du Canada selon laquelle la puissance de traction doit être de 50 tonnes, tout en respectant toutes les autres exigences en matière de rendement, comme la vitesse, le rayon d'action, etc.?*

R.62 Le GRN doit offrir la totalité des systèmes, de l'équipement, des caractéristiques relatives au rendement et des caractéristiques de conception du NPES après exécution.

Il est possible de modifier le NPES uniquement dans les objectifs suivants : a) respecter les règlements canadiens; b) régler des questions de désuétude; c) satisfaire aux exigences techniques et aux exigences en matière de rendement précises décrites dans le DES initial avec une désignation « GRN ».

Q.63. *Est-il acceptable que le NPES soit muni d'un treuil avant, d'un croc de remorquage arrière et d'une structure de soutien pour un treuil arrière, mais non du treuil en tant que tel, tandis que le même navire, selon la configuration proposée pour un GRN, serait muni d'un treuil avant, d'un croc de remorquage arrière et d'un treuil arrière comme l'exige le DES? Selon la pratique commerciale, il est rare d'exiger que les NPES soient munis de treuils avant et arrière et d'un croc de remorquage pour les remorqueurs de cette taille et cette exigence limiterait considérablement les choix de navires existants pouvant être envisagés.*

R.63. Le Canada confirme que le NPES existant peut être prêt à accueillir un treuil de remorquage sans en être muni. Cependant, le treuil de remorquage sélectionné doit respecter les exigences opérationnelles et techniques du DES et être installé sur le GRN au moment de sa livraison. Il convient de souligner que dans le DES d'origine, toutes les exigences énoncées dans la partie portant sur les treuils d'aussière et de remorquage (NLTP-373) s'appliquent à la fois aux treuils d'aussière et de remorquage installés et doivent être respectées pour les deux types de treuils sur le GRN.

Q.64. NLTP-428 : « Les émissions de gaz d'échappement des moteurs diesels marins commerciaux doivent être conformes aux exigences de la Marpol, Annexe VI, Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et au Code technique sur les oxydes d'azote et les oxydes de soufre. » Selon notre interprétation, la conception du navire parent doit respecter la réglementation qui était en vigueur au moment de sa construction, c'est-à-dire le niveau I ou II de l'OMI s'il a été construit avant 2016. Veuillez confirmer que c'est exact et acceptable. Veuillez aussi confirmer que la conception du navire parent devra être modifiée pour accueillir l'équipement exigé afin que le GRN respecte les exigences du niveau III.

R.64. Le Canada confirme que les navires parents éprouvés construits au cours des 10 dernières années ne respectent pas nécessairement les exigences du niveau III de l'OMI et comprend qu'il peut être nécessaire de modifier le navire parent éprouvé sélectionné pour qu'il respecte ces exigences en particulier. Par conséquent, les exigences de conformité du niveau III sont désignées comme « GRN » dans le DES d'origine.

Q.65. Est-ce que la valeur d'équipements ou de matériaux acquis dans une entreprise autochtone, mais qui ne sont pas produits ou fabriqués par cette dernière, contribue à l'atteinte des exigences du volet de participation autochtone (VPA), soit le 1% de sous-traitance du coût total estimatif du contrat?

R.65. La valeur d'équipements ou de matériaux acquis d'une entreprise autochtone, mais qui ne sont pas produits ou fabriqués par cette dernière, contribue à l'atteinte des exigences du volet de participation autochtone.

Q.66. Si le navire-mère éprouvé proposé fait partie d'une série de navires dotés de coques identiques qui disposent de capacités légèrement différentes, le soumissionnaire peut-il proposer une variante de la conception du navire-mère éprouvé, laquelle combinerait les capacités obligatoires exigées par le Canada qui caractérisent un ou plusieurs navires-jumeaux existants? Par exemple, si un remorqueur est doté de la puissance de propulsion exigée par le Canada, mais qu'il utilise seulement la moitié de son système polycarburant (FFV – ½) et qu'un navire-jumeau fonctionne à l'aide des deux carburants capables de l'alimenter (FFV – 1), mais qu'il a une puissance de propulsion supérieure à l'exigence du Canada, le soumissionnaire peut-il offrir le navire doté de la puissance inférieure autorisée en y ajoutant le système d'alimentation mis à niveau dont dispose le navire le plus puissant?

R.66. Le Canada confirme que la conception du navire-mère éprouvé proposé ne peut pas varier en fonction des capacités combinées des navires-jumeaux. Le NPES doit respecter toutes les exigences énoncées dans le DES qui portent la mention « p ». Pour obtenir plus de renseignements, veuillez consulter la réponse fournie à la question 62.

Q.67. Y a-t-il un mécanisme de rajustement pour protéger les soumissionnaires contre l'augmentation du coût des matériaux et de l'équipement pour ce projet (p. ex. : variation du prix de l'acier) Compte tenu du fait qu'il s'agit d'un projet à long terme, le coût des matériaux et de l'équipement augmentera entre le moment du dépôt de soumission et la construction du dernier remorqueur.

R.67. Le Canada n'a pas inclus de dispositions pour rajuster les prix en raison de l'augmentation du prix de l'équipement ou des matériaux sur un marché particulier.

Q.68. Compte tenu de l'incertitude des marchés ces jours-ci, y a-t-il un mécanisme de rajustement pour protéger les soumissionnaires contre les changements de droits de douane?

R.68. Le Canada n'a pas inclus de dispositions pour rajuster les prix en raison des changements de droits de douane.

Q.69. Les récentes réponses du Canada aux questions n^{os} 58, 59, 62 et 66 stipulent toutes clairement que la conception du navire parent éprouvé (CNPE) et le navire parent éprouvé en service (NPES) doivent respecter, dans un navire particulier, tous les critères obligatoires stipulés dans la DP, dont, notamment, posséder une puissance de traction minimale de 50 tonnes et être équipé d'un système convenant à un navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1). Le Canada a également clairement indiqué qu'aucun écart par rapport à la forme ou à la capacité de la coque du NPES n'est permis. Le navire sélectionné doit également pouvoir être modifié pour répondre aux règlements canadiens et aux exigences du DES

d'origine. Le Canada a en outre confirmé que toutes les capacités qui existent dans le NPES doivent être incluses dans le prix proposé, ainsi que les coûts des modifications requises pour respecter les règlements canadiens et les exigences non obligatoires du DES d'origine.

Les exigences relatives à la puissance de traction minimale et à l'installation d'un système convenant à un navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1) ne se trouvent habituellement pas dans le même navire puisque les remorqueurs présentant une puissance de traction de 50 tonnes sont rarement utilisés dans des situations qui justifieraient l'exigence d'un système convenant à un navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1). Par conséquent, l'exigence relative au système convenant à un navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1) sera le facteur déterminant de la taille et du coût de la CNPE et du NPES, et non la puissance de traction énoncée dans le DES. De ce fait, les conceptions qui seront proposées à titre de CNPE et de NPES seront probablement beaucoup plus performantes que ce qu'exige le DES d'origine.

Compte tenu de ce qui précède, le Canada envisagera-t-il de modifier ses exigences afin d'indiquer que la CNPE et le NPES doivent être équipés d'un système de lutte contre les incendies externe approuvé pour la classe d'une puissance non précisée tout en maintenant les exigences du DES relativement au système convenant à un navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1)? Tant que la CNPE et le NPES sont équipés d'un système convenant à un navire de lutte contre les incendies, même s'il s'agit d'un FFV ½ à bord, ce dernier peut facilement être mis à niveau à un système FFV 1 sans nuire au rendement du navire.

R.69. Oui, le Canada modifiera les exigences comme suit :

À l'annexe A, Document sur les exigences relatives aux systèmes – NLTP-2293.

Supprimer : « (FFV 1) »

À l'annexe A, Document sur les exigences relatives aux systèmes – NLTP-422.

Supprimer : Le gros remorqueur naval (GRN) doit être muni de l'équipement requis pour se conformer à la cote de navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1) ou à une cote équivalente d'un organisme de réglementation.

Insérer : Le gros remorqueur naval (GRN) doit être muni d'un système de lutte contre les incendies externe approuvé par une société de classification ou un organisme de réglementation.

À l'annexe A, Document sur les exigences relatives aux systèmes – NLTP-508. Dans la colonne « Propre au navire parent et au GRN »

Supprimer : « p »

Insérer : « GRN »

À l'annexe A, Document sur les exigences relatives aux systèmes – NLTP-552.

Supprimer : Les moteurs de propulsion, les groupes électrogènes diesel et toute pompe de navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1) diesel doivent être alimentés par du carburant diesel disponible sur le marché.

Insérer : Les moteurs de propulsion, les groupes électrogènes diesel et toute pompe de lutte contre les incendies diesel doivent être alimentés par du carburant diesel disponible sur le marché.

À l'annexe A – Document sur les exigences relatives aux systèmes, insérer une ligne dans le tableau après la ligne NLTP-2293 :

| | | |
|------------------|--|------------|
| NLTP-2305 | Le GRN doit être classé comme suit : Navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1) de l'American Bureau of Shipping ou la cote équivalente d'une autre société de classification reconnue en vertu du Programme de délégation des inspections obligatoires de Transports Canada. | GRN |
|------------------|--|------------|

À l'annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique – NLTP-422

Supprimer : Le navire parent éprouvé en service doit être muni de l'équipement requis pour se conformer à la cote de navire de lutte contre les incendies 1 (FFV 1) ou à la cote équivalente d'un organisme de réglementation.

Insérer : Le navire parent éprouvé en service doit être équipé d'un système de lutte contre les incendies externe approuvé par une société de classification ou un organisme de réglementation.

Supprimer : Des dessins approuvés par la société de classification et une description de l'équipement installé pour démontrer la cote de FFV 1 ou une cote équivalente.

Insérer : Des dessins approuvés par la société de classification et une description de l'équipement installé.

Q.70. En référence Q67 et Q68, TPSGC envisagera-t-il de mettre en œuvre un mécanisme pour protéger les soumissionnaires contre les fluctuations du marché mentionnées pour la durée du projet? Nous ne pouvons pas prévoir avec certitude les fluctuations du matériel, de l'équipement et des droits de douane pour les années à venir.

R.70. Le Canada n'inclura pas de dispositions ou de mécanismes dans le contrat qui en découle pour ajuster les prix des changements dans les prix des matériaux ou du matériel.

Q.71. En ce qui concerne le NLTP-462, combien d'heures de fonctionnement par année sont attendues pour le GRN?

R.71. On prévoit 2 000 heures de fonctionnement par année pour le GRN.

Q.72. Le MDN envisagera-t-il d'accepter un navire parent ayant fait ses preuves, conçu, construit et mis en service au cours des 12 dernières années?

R.72. Oui, le Canada acceptera un navire-mère éprouvé conçu, construit et mis en service au cours des 12 dernières années.

Q.73. Dans la version initiale de la DP, le NLTP-1899 exigeait un volume d'arrimage pour environ 2 m³ de nourriture pour un équipage de 6 personnes et un voyage de 10 jours. Dans la DP actuelle, le NLTP-1899 exige maintenant un volume d'arrimage d'environ 120 m³ de nourriture, ce qui, étant donné l'importance de l'augmentation et le volume très élevé, est sans doute le résultat d'une coquille, puisque ce n'est pas une consommation humaine réaliste. Le Canada pourrait-il revoir ce changement au NLTP-1899 et revenir à une quantité plus proche de celle énoncée dans la demande de renseignements? À titre indicatif, un

remorqueur commercial qui répond aux autres exigences du Canada contient normalement environ 8 m³ de volume de rangement réservé à la nourriture à bord.

R.73. Le Canada confirme la modification suivante aux exigences :

À l'annexe A, Document sur les exigences relatives au système, NLTP-1899,

SUPPRIMER :

Le volume des provisions est calculé selon la formule suivante;

Besoin volumétrique = facteur spatial × nbre de jours × nbre de membres d'équipage

Le volume de stockage de vivres doit être basé sur les facteurs spatiaux décrits dans le tableau ci-dessous.

| Catégorie | Cambuse | Facteur spatial (par membre d'équipage/jour) |
|-----------|-----------------|---|
| Provision | Provision sèche | 0.76552 m ³ |
| | Réfrigérateur | 0.85592 m ³ |
| | Congélateur | 0.38124 m ³ |

INSÉRER :

Le volume minimal des provisions que le GRN doit contenir est basé sur le tableau suivant :

À noter qu'il s'agit du volume des provisions elles-mêmes, et non de l'espace requis pour les armoires ou les appareils d'entreposage des aliments.

| | | |
|-----------|-----------------|------------------------|
| | | |
| Provision | Provision sèche | 0.76552 m ³ |
| | Réfrigérateur | 0.85592 m ³ |
| | Congélateur | 0.38124 m ³ |

Q.74. L'exigence relative au NLTP-2005 stipule que « le mât peut être de type escamotable pour permettre au GRN de manœuvrer sous le dévers des navires de guerre. » Selon la réponse à la question 37, la documentation sur les dévers des navires de la MRC n'est pas disponible, surtout celle sur les NSI. Le Canada peut-il alors préciser s'il exige un mât escamotable ou s'il accepte un mât fixe?

R.74. Le Canada confirme qu'un mât escamotable n'est pas nécessaire et qu'un mât fixe est acceptable, pourvu que le GRN puisse manœuvrer sous le dévers des navires de la MRC conformément à l'exigence relative au NLTP-446 du DES.

Clarification 1

Réf. Q.14. et R.14. Le Canada fait la modification additionnelle suivante :

À l'annexe G, Tableau 2 – Matrice d'évaluation de la soumission technique, dans la colonne intitulée « Description de l'exigence obligatoire 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

Clarification 2

Réf. Q.38. et R.38. Le Canada fait la modification additionnelle suivante :

Le Canada fait les modifications additionnelles suivantes à l'annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique.

Concernant l'exigence relative au NLTP-448, la puissance de traction du navire parent éprouvé en service doit être d'au moins 50 tonnes, dans la colonne intitulée « Preuve matérielle requise pour prouver la conformité ».

SUPPRIMER :

Puissance de traction du navire parent éprouvé en service; et
Rapport d'essais pour le navire parent éprouvé en service pour démontrer la capacité de déplacement sans autopropulsion; et
Résultats des tests de puissance de traction d'une société de classification pour le navire parent éprouvé en service.

INSÉRER :

Résultats des tests de puissance de traction d'une société de classification pour le navire parent éprouvé en service.

Clarification 3

Réf. Q.72. et R.72. Le Canada fait les modifications additionnelles suivantes :

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

SUPPRIMER :

- b.) Navire parent éprouvé en service
- 6.) Preuve que le navire a été construit au cours des dix dernières années;

INSÉRER :

- b.) Navire parent éprouvé en service
- 6.) Preuve que le navire a été conçu et construit au cours des douze dernières années;

Remarque : La date d'attribution du contrat de construction du navire est acceptée comme date de conception et la date de première coupe d'acier pour le navire est acceptée comme date de construction.

Dans la colonne intitulée « Description de l'exigence obligatoire Soumission technique »,

SUPPRIMER :

Preuve que le navire a été construit au cours des 10 dernières années en fournissant les renseignements suivants :

la date d'attribution du contrat de construction du navire;

le nom du chantier naval ayant obtenu le contrat; et

la date de la première coupe d'acier pour le navire.

INSÉRER :

Preuve que le navire a été conçu et construit au cours des 12 dernières années en fournissant les renseignements suivants :

la date d'attribution du contrat de construction du navire;

le nom du chantier naval ayant obtenu le contrat; et

la date de la première coupe d'acier pour le navire.

À l'annexe A, DES – NLTP-2191

SUPPRIMER :

Le navire parent éprouvé doit avoir été conçu, construit et mis en service au cours des 10 dernières années.

INSÉRER :

Le navire parent éprouvé doit avoir été conçu, construit et mis en service au cours des 12 dernières années.

Q.75. À la lumière des réponses fournies par le Canada aux questions des soumissionnaires, certaines exigences NLTP contenues dans les critères d'évaluation des soumissions ont été modifiées ou supprimées. Par exemple, les exigences relatives à la lutte contre les incendies pour l'INPES (NLTP-422) et le changement de la notation ACCU à la notation ABCU (NLTP-416). Le Canada peut-il publier une version révisée de l'**appendice A : Tableau 1 – Matrice de conformité technique** et de l'**appendice B : Tableau 5 – Exigences techniques du navire** qui tient compte de toutes les modifications apportées à la suite du processus de questions et réponses.

R.75. Le Canada accepte de fournir une version modifiée de l'annexe G qui tient compte de toutes les modifications apportées à la suite du processus de questions et réponses jusqu'à la modification n° 13 inclusivement. La nouvelle version sera fournie sous peu.

Clarification #4

Ref Q.13. et R.13. Le Canada fait la modification additionnelle suivante:

À l'annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique - NLTP-460

Dans la colonne intitulée « Description de l'exigence »:

SUPPRIMER:

Le navire parent éprouvé en service doit pouvoir atteindre une vitesse de régime minimale de 12 noeuds en condition de charge de départ (entièrement chargé), en eau calme.

INSÉRER:

Le navire parent éprouvé en service doit pouvoir atteindre une vitesse de régime minimale de 12 nœuds (utiliser jusqu'à 100% de la cote continue maximale de moteurs) en condition de charge de départ (entièrement chargé), en eau calme.

À l'annexe A, DES – NLTP-460

SUPPRIMER:

Le navire parent éprouvé en service doit pouvoir atteindre une vitesse de régime minimale de 12 noeuds en condition de charge de départ (entièrement chargé), en eau calme.

INSÉRER:

Le navire parent éprouvé en service doit pouvoir atteindre une vitesse de régime minimale de 12 nœuds (utiliser jusqu'à 100% de la cote continue maximale de moteurs) en condition de charge de départ (entièrement chargé), en eau calme.

Clarification #5

Ref Q.17. et R.17. Le Canada fait la modification additionnelle suivante:

À l'annexe A, DES – insérer une ligne dans le tableau après la ligne NLTP-2225:

| | | |
|------------------|--|------------|
| NLTP-2309 | Le temps requis pour transférer 20 tonnes d'eau potable ne doit pas dépasser 1,5 heure. | NLT |
|------------------|--|------------|

Clarification #6

Ref Q.24, Q.40. et R.24, R.40. Le Canada fait la modification additionnelle suivante:

À l'annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique - NLTP-451

Dans la colonne intitulée « Preuve matérielle requise pour prouver la conformité »:

SUPPRIMER:

Rapports d'essais pour la vérification du rendement du navire parent éprouvé en service.

INSÉRER:

Des déclarations notariées des capitaines du navire parent éprouvé confirmant que le navire répond à ces exigences.

Clarification #7

Ref Q.24, Q.40. et R.24, R.40. Le Canada fait la modification additionnelle suivante:

À l'annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique - NLTP-452

Dans la colonne intitulée « Preuve matérielle requise pour prouver la conformité »:

SUPPRIMER:

Rapports d'essais pour la vérification du rendement du navire parent éprouvé en service.

INSÉRER:

Des déclarations notariées des capitaines du navire parent éprouvé confirmant que le navire répond à ces exigences.

Clarification #8

Ref Q.24, Q.40. et R.24, R.40. Le Canada fait la modification additionnelle suivante:

À l'annexe G, Tableau 1 – Matrice de conformité technique - NLTP-453

Dans la colonne intitulée « Description de l'exigence »:

SUPPRIMER:

Le navire parent éprouvé en service doit avoir la capacité de se manoeuvrer 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.

INSÉRER:

Le navire parent éprouvé en service, dans une condition de navigation libre, doit avoir la capacité de se manoeuvrer 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.

Dans la colonne intitulée « Preuve matérielle requise pour prouver la conformité »:

SUPPRIMER:

Rapports d'essais pour la vérification du rendement du navire parent éprouvé en service.

INSÉRER:

Des déclarations notariées des capitaines du navire parent éprouvé confirmant que le navire répond à ces exigences.

SUPPRIMER:

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.

INSÉRER:

Le navire parent éprouvé en service, dans une condition de navigation libre, 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.

Q.76. Tandis que l'équipement utilisé sur le GRN doit être disponible sur le marché et avoir déjà fait la preuve de son efficacité, la valeur de l'élaboration d'un ensemble significatif d'analyses complexes pour démontrer comment les exigences en matière de maintenance du constructeur d'origine ont été dérivées est en partie sujette à caution. Tandis que l'analyse des modes de pannes, de leurs effets et de leur criticité (AMPEC) et la maintenance axée sur la fiabilité (MAF) sont des facteurs de coût et n'ajoutent que peu de valeur au-delà d'un certain degré de garantie technique, le Canada supprimera-t-il l'obligation d'effectuer une AMPEC et une MAF qui est comprise dans la DPL-SLI-004? Les recommandations concernant la maintenance qui sont formulées dans la documentation du constructeur d'origine devront encore être respectées, mais on ne démontre pas comment ces exigences ont été dérivées.

R.76 Le ministère de la Défense nationale n'a pas l'intention de demander à l'entrepreneur de dériver les exigences en matière de maintenance du constructeur d'origine. Le ministère exige une analyse de la maintenance, mais, compte tenu de la nature de l'équipement et de sa conception, il a indiqué qu'il faut utiliser les plans de maintenance du constructeur d'origine plutôt que d'effectuer une analyse distincte conformément au paragraphe 5.0 de la DPL. Lorsque cela n'est pas possible (c.-à-d. il n'y a pas de plan de maintenance du constructeur d'origine ou l'article ne sera pas utilisé conformément aux spécifications de celui-ci), l'entrepreneur doit suivre les étapes de l'analyse tel que stipulé dans la DPL.

Q.77. Si l'on se fonde sur la destination finale de livraison, s'il n'y a pas de remorquage entre le chantier naval et les points de livraison et si les quatre remorqueurs sont construits dans un même chantier naval, nous estimons qu'il n'est pas adéquat de consacrer pas plus de 500 heures de travail aux moteurs principaux pour deux des remorqueurs. Nous demandons d'augmenter le nombre d'heures à 1 000 ou, autrement, nous pouvons offrir une révision moteur complète au point d'acceptation finale (ne concerne que deux remorqueurs).

Si l'on prévoit le transport d'un semi-submersible lourd, nous voudrions indiquer que cela occasionnera un coût très important, outre le prix du bateau auxiliaire. Nous demandons cordialement au Canada d'envisager l'une de nos deux options.

R.77. Le Canada ne modifiera pas les exigences relatives à la livraison.

Q.78. Si l'on se fonde sur la quantité de données techniques, les retards dans la réception des dessins et spécifications finaux et les modifications qui sont constamment apportées, nous demandons un report de

quatre semaines de la date de clôture des soumissions ou une prolongation raisonnable de la période de l'appel d'offres.

R.78. La date de clôture des soumissions reste la même. Un report de la date de clôture des soumissions a déjà été accordé, celle-ci passant du 31 août 2018 au 31 octobre 2018.

Q.79. Au tableau 6, selon le troisième paragraphe : « *Aux fins de l'évaluation, les projets de construction dans le cadre desquels plus d'un bateau a été construit seront comptés comme un seul projet. Par exemple, un projet de construction de cinq bateaux de 15 m comptera comme un seul projet et non comme cinq projets* ».

Pouvez-vous confirmer que deux bateaux construits selon les mêmes exigences de conception, conformément à une approbation de classe distincte, pour deux contrats différents, avec un intervalle d'une année ou plus sont comptés comme deux projets?

R.79. Le Canada confirme la modification suivante :

À l'annexe G - Tableau 6 – Expérience de construction navale

Supprimer : Aux fins de l'évaluation, les projets de construction dans le cadre desquels plus d'un bateau a été construit seront comptés comme un seul projet. Par exemple, un projet de construction de cinq bateaux de 15 m comptera comme un seul projet et non comme cinq projets. Le projet de construction de navires présenté en réponse aux critères d'évaluation obligatoires pourrait être utilisé dans le cadre de l'évaluation technique cotée numériquement.

Insérer : Aux fins de l'évaluation, les projets de construction dans le cadre desquels plus d'un bateau a été construit seront comptés comme un seul projet. Par exemple, un projet de construction de cinq bateaux de 15 m comptera comme un seul projet et non comme cinq projets. Aux fins de l'évaluation, le Canada acceptera les projets de construction d'un bateau dans le cadre de différents projets assortis de différents contrats, pour les mêmes entreprises ou des entreprises distinctes, comme étant différents exemples d'expérience de construction navale. Le projet de construction de navires présenté en réponse aux critères d'évaluation obligatoires pourrait être utilisé dans le cadre de l'évaluation technique cotée par points.

Q.80. Devons-nous ajouter le coût de la traduction à notre soumission si le manuel d'un fabricant d'équipement d'origine est disponible uniquement dans une seule langue officielle? Conformément au paragraphe 2.2.8 de l'énoncé des travaux : « Si le fournisseur ou le FEO ne fournissent pas de documentation bilingue, l'entrepreneur doit obtenir une autorisation écrite auprès du fournisseur ou du FEO en question, accordant au Canada le droit de traduire les documents dans l'autre langue officielle ».

R.80. Le MDN confirme que si l'information du fabricant d'équipement d'origine n'est disponible que dans une des langues officielles, l'entrepreneur n'est pas tenu de traduire le document. Cependant, l'entrepreneur devrait obtenir l'autorisation auprès du fournisseur ou du fabricant d'équipement d'origine accordant au Canada le droit de traduire le document dans l'autre langue officielle.

Q.81. Les manuels du fabricant d'équipement d'origine doivent-ils être reproduits selon le format de présentation des Instructions techniques des Forces canadiennes (ITFC) et se voir attribuer un numéro de l'Index de documentation de la Défense nationale (IDDN)? Si tel est le cas, le Canada fournira l'IDDN à

l'entrepreneur et tous changements futurs aux manuels du fabricant d'équipement d'origine seront ajoutés en tant que supplément.

R.81. Le MDN confirme qu'il n'est pas nécessaire de recréer les manuels du fabricant d'équipement d'origine selon le format de présentation des ITFC.

Q.82. Le Canada peut-il préciser le format acceptable pour le jeu de documents techniques DID-ILS-003 TDP?

R.82. Le Canada confirme qu'à moins d'indications contraires dans l'énoncé des travaux, le jeu de documents techniques DID-ILS-003 TDP et les descriptions des éléments de données (DED) connexes, le format choisi par l'entrepreneur est acceptable pour le jeu de documents techniques.

Q.83. L'élément 3 de la DED-SLI-003 précise ce qui suit :

Les publications suivantes doivent être préparées dans les deux langues officielles :

- a. Le rapport d'assiette, de stabilité et de franc-bord (livret des calculs d'assiette et de stabilité);
- b. Le rapport de l'essai de stabilité;
- c. La vérification de l'état lège;
- d. Le guide d'utilisation et de maintenance du système de propulsion composé du texte, des figures et des illustrations;
- e. Le guide d'utilisation et de maintenance des circuits électriques composé du texte, des figures et des illustrations;
- f. Le guide d'utilisation et de maintenance des systèmes auxiliaires composé du texte, des figures et des illustrations;
- g. Les plans à bord du navire pour les appareils de protection incendie, les engins de sauvetage et les moyens d'évacuation.

Si certains de ces manuels ont été rédigés seulement en anglais, doit-on les traduire en français?

L'élément 4 de la même DED contient une instruction différente : [...] Les manuels techniques doivent être fournis dans les deux langues officielles, si disponibles auprès du FEO.

Est-ce que cela signifie que seuls les manuels techniques rédigés en anglais par le FEO seront jugés acceptables, et qu'ils n'auront donc pas à être traduits?

L'EDT et la DED se contredisent, puisque l'un de ces documents exige une traduction, alors que l'autre ne prévoit pas la même exigence.

Les manuels d'entrepreneurs ou de concepteurs doivent-ils être considérés comme étant des exceptions, comme les documents de formation de la question et réponse n° 49?

R.83. Le Canada confirme que lorsque spécifié les documents doivent être préparés et fournis dans les deux langues officielles. Pour être plus précis, si certaines parties des guides d'utilisation et de maintenance des systèmes proviennent directement d'un fournisseur ou d'un FEO et ne sont pas disponibles dans les deux langues officielles, il n'incombe pas à l'entrepreneur de les traduire. Toutefois, conformément au paragraphe 2.2.8 de l'EDT : « Si le fournisseur ou le FEO ne fournissent pas de documentation bilingue, l'entrepreneur doit obtenir une autorisation écrite auprès du fournisseur ou du FEO en question, accordant au Canada le droit de traduire les documents dans l'autre langue officielle ».

Lorsque des manuels ont été rédigés par l'entrepreneur ou le concepteur ou sont en cours d'élaboration et font partie des produits livrables du contrat des GRN, ils doivent être fournis dans les deux langues officielles si cette exigence est énoncée dans l'EDT.

Q.84. Le MDN envisagera-t-il d'accepter un navire parent éprouvé qui a été conçu, construit et mis en service au cours des 14 dernières années?

R.84. Le Canada acceptera un navire parent éprouvé qui a été conçu, construit et mis en service au cours des 14 dernières années.

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

SUPPRIMER :

- b.) Navire parent éprouvé en service
- 6.) Preuve que le navire a été construit au cours des 12 dernières années;

INSÉRER :

- b.) Navire parent éprouvé en service
- 6.) Preuve que le navire a été conçu et construit au cours des 14 dernières années;

Remarque : La date d'attribution du contrat de construction du navire est acceptée comme étant la date de conception, et la date de la coupe de la première pièce d'acier pour le navire est acceptée comme étant la date de construction.

Sous la colonne intitulée « Description de l'exigence obligatoire – Soumission technique » :

SUPPRIMER :

Preuve que le navire a été construit au cours des 12 dernières années en fournissant les renseignements suivants :

La date d'attribution du contrat de construction du navire;
Le nom du chantier naval ayant obtenu le contrat;
La date de la coupe de la première pièce d'acier pour le navire.

INSÉRER :

Preuve que le navire a été conçu et construit au cours des 14 dernières années en fournissant les renseignements suivants :

La date d'attribution du contrat de construction du navire;
Le nom du chantier naval ayant obtenu le contrat;
La date de la coupe de la première pièce d'acier pour le navire.

À l'annexe A, DRS – NLTP-2191

SUPPRIMER :

Le navire parent éprouvé doit avoir été conçu, construit et mis en service au cours des 12 dernières années.

INSÉRER :

Le navire parent éprouvé doit avoir été conçu, construit et mis en service au cours des 14 dernières années.

Q.85. Clarification des détails sur la façon de remplir les formulaires :

Comment devrions-nous confirmer la réception de tous les addendas :

- Fournir seulement la page couverture du dernier addenda?
- Inclure les pages couvertures de tous les addendas?
- Inclure les addendas en entier et dans quel ordre?

R.85. Selon l'article 05 de la clause 2003 (2018-05-22), Présentation des soumissions;

1. Le Canada exige que chaque soumission, à la date et à l'heure de clôture de la demande ou sur demande de l'autorité contractante, soit signée par le soumissionnaire ou par son représentant autorisé. Si une soumission est présentée par une coentreprise, elle doit être conforme à l'article 17.

Veuillez signer et autoriser la page couverture de la dernière modification, ce qui confirmera que le soumissionnaire a examiné toutes les modifications apportées précédemment à l'invitation à soumissionner.

Q.86. Annexe B, Base de paiement, tableau 1. Pourriez-vous supprimer le sous-total A et le sous-total B dans les colonnes A et B? Ils peuvent porter à confusion.

R.86. Oui. S'il vous plaît, voir le tableau 1 modifié ci-dessous. Le reste de l'annexe B demeure inchangé.

Évaluation des prix

Les taux horaires et les prix fermes doivent être en dollars canadiens, taxes d'accise et droits de douane inclus, rendu droits acquittés selon les Incoterms 2000 aux points de livraison désignés, TPS ou TVH en sus, selon le cas.

Tableau des prix 1

| | | Colonne A | Colonne B | Colonne C (= A x B) |
|-----------|---|------------------------|-----------|----------------------------|
| N° d'art. | Description | Prix unitaire \$CAN | Quantité | Total par article \$CAN |
| 1 | Gros remorqueur naval | \$ | 4 | \$ |
| 2 | Coût de transport par remorqueur à la BFC Esquimalt | \$ | 2 | \$ |
| 3 | Coût de transport par remorqueur à la BFC Halifax | \$ | 2 | \$ |
| 4 | Dossier de documents techniques pour tous les navires | \$ | 4 | \$ |

| | | | | |
|------------------|--|-----------------------------|------------------------|--------------------------------|
| 5 | Formation pour tous les navires | \$ | 4 | \$ |
| 6 | Deux (2) ans de pièces de rechange opérationnelles pour tous les navires | \$ | 4 | \$ |
| Sous-total A | Prix contractuel proposé (somme des articles 1 à 6 de la colonne C) | ***** | ***** | \$ |
| 7 | Coût de la garantie financière contractuelle | \$ | 1 | \$ |
| Sous-total B | Prix contractuel total proposé (somme du sous-total A de la colonne C et de l'article 7) | _***** | ***** | \$ |
| | Le nombre d'heures des articles 8, 9, 10, 11 et 12 est indiqué à des fins d'évaluation seulement. Le taux horaire est un taux ferme pour la durée du contrat. | | | |
| N° d'art. | Description | Taux horaire (\$CAN) | Quantité heures | Total par article \$CAN |
| 8 | Services d'ingénierie | \$ | 100 | \$ |
| 9 | Contremaître | \$ | 100 | \$ |
| 10 | Main-d'œuvre générale | \$ | 100 | \$ |
| 11 | Supervision | \$ | 100 | \$ |
| 12 | Administrateur | \$ | 100 | \$ |
| | Prix total évalué (somme du sous-total B plus les articles 8 à 12) | | | \$ |

Q.87. L'élément 7.0 de la DED-SLI-003 précise que les dessins du JDT doivent être ceux énumérés dans la DED-I-007, mais qu'ils doivent être mis à jour (dessins conformes). Dans la section 2.0 de la DED-I-007, on précise que l'entrepreneur doit fournir, à tout le moins, les renseignements, les dessins et les documents de référence. Est-ce que le MDN considère que les dessins suivants doivent être fournis dans la version conforme : table des décalages; nomenclature de soudage; nomenclature des portes et des écoutilles; nomenclature des fenêtres, des hublots fixes et des tiercés vitrés; nomenclature de peinture; nomenclature des câbles électriques; et des articles énumérés au paragraphe h. Calculs et analyses?

R.87 Le MDN fournit les précisions suivantes concernant le jeu de documents techniques (JDT) mentionné dans la DED-SLI-003 :

Tous les articles subséquentement mentionnés et énumérés dans la DED-I-007 comme faisant partie du JDT à la section 2.0, tous les articles inclus dans les paragraphes a) à g) inclusivement, et l'article h) -7 doivent refléter la configuration du navire au moment de l'acceptation, à l'exception de la section 2.0, article a)-9, table des décalages. La table des décalages doit être comprise dans le JDT et refléter la configuration de la coque du navire parent éprouvé.

En ce qui a trait à la DED-I-007, section 2.0, paragraphe h), tous les autres articles, à l'exception de l'article h)-7, comme indiqué ci-haut, n'ont pas à être livrés dans le cadre du JDT puisqu'ils sont des produits livrables de d'autres DED.