



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 Embarcations Multirôles (EMR)	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8472-155557/C	Amendment No. - N° modif. 004
Client Reference No. - N° de référence du client W8472-155557	Date 2019-03-08
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MC-031-27100	
File No. - N° de dossier 031mc.W8472-155557	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2019-06-03	Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Langdon(031mc), Jeremy	Buyer Id - Id de l'acheteur 031mc
Telephone No. - N° de téléphone (819) 420-2890 ()	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 004 vise à mettre à jour l'annexe D (Questions des soumissionnaires et réponses du CANADA) et à apporter les changements suivants à la demande de soumissions :

1. Supprimer en entier l'**annexe D (Questions des soumissionnaires et réponses du CANADA)** et la remplacer par ce qui suit :

Annexe D

Questions des soumissionnaires et réponses du CANADA – en date du 1 mars 2019

W8472-155557 - SYSTÈME D'EMBARCATIONS MULTIRÔLES (EMR)

- Q1. Selon le paragraphe 6.1 de la partie 6 et le paragraphe 7.3 de la partie 7, la présente demande de soumissions ne comporte aucune exigence relative à la sécurité. Pourtant, on s'attend à ce que l'entrepreneur intègre des radios sécurisées à titre d'EFG (voir EDT 3.3.9). Veuillez confirmer quelles sont les exigences en matière de sécurité associées au contrat.
- R1. L'équipement associé à des exigences de sécurité pour les EMR doit être « adapté mais non installé ». Nous ne prévoyons pas que l'entrepreneur devra gérer ou stocker des renseignements ou de l'équipement classifiés.
- Q2. Selon le paragraphe 7.27 de la partie 7, de l'équipement pour l'équipe d'arraisonnement des navires sera fourni par le gouvernement à titre d'EFG et il devra être adapté aux embarcations. Des radios V/UHF à bandes multiples seront fournies à titre d'EFG et elles devront être adaptées mais non installées sur chaque embarcation. Veuillez expliquer les différentes obligations pour chacune. Veuillez aussi fournir des dessins et, le cas échéant, des documents à l'appui pour chacun des articles avant la clôture de la DP pour que nous puissions estimer correctement les efforts et les coûts associés à l'intégration.
- R2. L'EFG qui devra être « adapté » sera fourni par le Canada aux fins d'intégration et d'installation dans chaque EMR. L'EFG qui doit être « adapté mais non installé » est de l'EFG qui ne sera pas fourni à l'entrepreneur et ce dernier n'aura pas à entreposer, à manipuler ou à acheter ces systèmes. Toutefois, le Canada fournira des renseignements pour assurer une intégration appropriée de ces systèmes après l'attribution du contrat.
- Pour obtenir d'autres précisions, veuillez consulter la réponse à la question 3 ci-dessous.
- Q3. Selon le paragraphe 7.27 de la partie 7, l'exigence MRB-308 indique que les affûts de mitrailleuse sont de l'EFG, l'exigence MRB-601 indique qu'un convertisseur de courant est fourni à titre d'EFG, l'exigence MRB-602 indique qu'une boîte de distribution est de l'EFG, etc. Le paragraphe 7.27 et l'EDT/le DES devraient être rationalisés (conformément au paragraphe 7.11 en cas de contradiction dans le libellé des textes, les articles de la convention l'emportent).

R3. Les articles considérés comme de l'EFG dans le paragraphe 7.27 sont supprimés en totalité et remplacés par ce qui suit.

a) L'équipement suivant pour le système radio doit être intégré à chaque EMR :

- i. 1 convertisseur de courant de 12-28 V c.c./c.c.;
- ii. 1 boîte de distribution de 28 V;
- iii. 1 coupleur d'antenne;
- iv. 2 amplificateurs RF à bandes/canaux multiples;
- v. 1 antenne-fouet HF robuste;
- vi. 1 antenne-fouet UHF/L/5 de marque COMROD, modèle UHF2252000VM, ou l'équivalent;
- vii. 1 antenne-fouet UHF, modèle VALCOM VMB-11512-N, ou l'équivalent;
- viii. 1 antenne-UHF TacSat, modèle COMROD UHF2433805, ou l'équivalent, capable de fonctionner (dans les modes MUOS, DAMA, IW et spécialisé).

b) L'EFG ci-dessous pour l'équipe d'arraisonnement des navires sera fourni pour assurer un rangement approprié :

- i. 1 tige télescopique pour nageur;
- ii. 1 tige télescopique;
- iii. 1 tige télescopique pour nageur;
- iv. 2 systèmes de sauvetage SKED;
- v. 1 grappin;
- vi. 2 roulettes pour câble;
- vii. 1 stabilisateur pour tige à main;
- viii. 1 grappin à crochet;
- ix. 1 grappin à crochet;
- x. 2 échelles de câbles métalliques compactes;
- xi. 1 base flexible à déclenchement rapide pour tige;
- xii. 1 enrouleur de déploiement d'échelle;
- xiii. 1 grappin de qualité marine.

c) L'EFG suivant pour le système radio doit être adapté mais non installé dans chaque EMR du MDN :

- i. une (1) radio VHF/UHF à bandes multiples;
- ii. une (1) radio MBITR;
- iii. deux (2) casques d'écoute.

Les exigences du DES MRB-603 et MRB-604 sont aussi supprimées en totalité et remplacées par ce qui suit.

MRB-603 : L'EMR doit être adaptée, mais non munie, d'une radio à bandes/canaux multiples, V/UHF/LS (EFG) avec une enveloppe d'installation de 5 pouces sur 4 pouces sur 10 pouces.

MRB-604 : L'EMR doit être adaptée, mais non munie, d'une radio HF/VHF à bandes multiples (EFG) avec une enveloppe d'installation de 11 pouces sur 13,5 pouces sur 22 pouces.

- Q4. Selon le paragraphe 7.29 de la partie 7, l'entrepreneur aura la responsabilité de l'ensemble du système dans le cadre des travaux exécutés et cette responsabilité comprend la conception et l'intégration de tous les systèmes, y compris leurs logiciels connexes. Puisque les radios (y compris les radios sécurisées) sont de l'EFG, pourriez-vous décrire en détail l'EFG du C4ISR en particulier, y compris les logiciels connexes, avant la clôture de la DP, afin que nous puissions estimer correctement les efforts et les coûts associés à l'intégration?
- R4. Seules les radios VHF/UHF à bandes multiples et MBITR sont de l'EFG. Les autres radios, comme la radio VHF de qualité marine exigée par le Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage, qui sont nécessaires en vertu du DES pour le projet d'EMR, seront fournies par l'entrepreneur.

Les renseignements complets quant à l'intégration des radios fournies à titre d'EFG ne seront communiqués à l'entrepreneur qu'après l'attribution du contrat. Les soumissionnaires doivent supposer que la solution d'intégration choisie pour le système C4ISR de l'EMR (sans les radios et l'équipement connexe fournis par le gouvernement) peut interagir directement avec les radios faisant partie de l'EFG. Le Canada sera responsable des coûts supplémentaires, le cas échéant, liés à l'achat du logiciel propriétaire auprès du fournisseur d'une radio fournie par le GC afin de procéder à l'intégration.

- Q5. Selon le paragraphe 7.29 de la partie 7, l'entrepreneur aura la responsabilité de l'ensemble du système dans le cadre des travaux exécutés, et cette responsabilité comprend la conception et l'intégration de tous les systèmes, y compris leurs logiciels connexes.
- a) Est-ce que l'on s'attend à ce que l'entrepreneur intègre le progiciel C4ISR de l'EMR aux frégates de la classe *Halifax*?
 - b) Si c'est le cas, quel est le niveau d'intégration prévu?
 - c) Est-ce que l'on s'attend à ce que l'entrepreneur collabore avec le gouvernement du Canada ou l'intégrateur de systèmes de combat (ISC) des frégates de classe *Halifax* dans le cadre de l'intégration des systèmes?
 - d) Dans l'affirmative, le soumissionnaire doit-il inclure tous les coûts exigés par l'ISC des frégates dans son prix?
- R5.
- a) Non.
 - b) Sans objet.
 - c) Non.
 - d) Sans objet.
- Q6. Concernant l'annexe B, à la section *Coût estimatif total pour deux (2) ans de pièces de rechange et d'outils spéciaux*, veuillez décrire ce qui doit être pris en compte dans cette section. Est-il seulement question des pièces de rechange prévues pour la maintenance de premier et de deuxième échelons, ou doit-on aussi inclure les articles qui pourraient se briser à l'improviste (et le Canada assumera-t-il la responsabilité des bris lui-même ou blâmera-t-il l'entrepreneur? L'entrepreneur aura-t-il l'occasion d'examiner et de contester ce blâme)?
- R6. La section *Coût estimatif total pour deux (2) ans de pièces de rechange et d'outils spéciaux de l'annexe B* ne comprend que les pièces de rechange prévues et les outils spéciaux requis pour assurer la disponibilité opérationnelle de l'EMR pendant 2 ans.
- Q7. Concernant l'annexe B, à la section *Coût estimatif total pour deux (2) ans de pièces de rechange et d'outils spéciaux*, veuillez expliquer les obligations de l'entrepreneur relativement au droit du Canada de négocier les pièces de rechange à livrer. Le montant du contrat sera-t-il ajusté si le Canada souhaite modifier la quantité de pièces de rechange?
- R7. Si le Canada décide d'acheter plus ou moins de pièces de rechange que ce qui est indiqué dans la liste des pièces de rechange et des outils spéciaux proposée, le contrat sera renégocié pour tenir compte de la modification.

- Q8. Selon le paragraphe 1 de l'annexe B, en ce qui a trait à l'option d'acquisition de caméras EO/IR, le Canada exige qu'il soit possible de les acquérir pendant presque cinq ans après l'attribution du contrat. Il est impossible de garantir une même configuration pour ces caméras pendant une si longue période et le Canada devra payer un supplément si le prix doit être maintenu pendant la totalité de cette période. Nous suggérons que la période de validité de l'option soit réduite à 24 mois.
- R8. La période d'option est maintenant réduite à 24 mois suivant l'attribution du contrat.
- Q9. Concernant les paragraphes 3.3 et 3.4 de l'EDT, les soumissionnaires ont besoin de renseignements additionnels pour déterminer correctement la portée et le prix des efforts associés à l'interface avec l'EFG. Veuillez indiquer les FEO et les numéros des pièces pour l'équipement qui sera fourni par le gouvernement. Si l'entrepreneur doit obtenir cette information directement des FEO, qu'est-ce qui garantit à l'entrepreneur que les FEO communiqueront les renseignements en question? Le Canada possède-t-il déjà les droits de propriété intellectuelle pour ces renseignements, ou le soumissionnaire/l'entrepreneur devra-t-il acheter ces droits et ces renseignements?
- R9. Prière de consulter la réponse à la question 4. Le Canada a le droit de fournir cette information à l'entrepreneur après l'attribution du contrat.
- Q10. Selon les MRB-017 et 146 du DES, puisque le système de propulsion doit fonctionner alors qu'il se trouve dans son berceau (le système doit être complètement abaissé pour que ce soit possible), la longueur hors tout maximale de 9,2 m doit donc être mesurée avec le système abaissé, c'est bien cela?
- R10. Cela est inexact. La longueur maximale de 9,2 m ne doit en aucun cas être dépassée lorsque l'EMR est entreposée ou pendant sa maintenance (maintenance de premier et de deuxième échelons) alors qu'elle est placée dans son berceau sur le navire de la classe *Halifax*.
- Q11. Concernant la MRB-063 du DES :
- a) Le code LSA (*Life-Saving Appliance*) exige des crinolines qui ont un effet important sur la performance – y aura-t-il une exemption dans ce cas-ci?
 - b) Le code LSA exige une radio VHF de qualité marine permettant d'effectuer des appels sélectifs numériques. Une radio VHF de qualité marine n'est pas mentionnée dans l'exigence sur les communications (598) – s'agit-il d'une exemption?
 - c) Une fonction de redressement automatique est exigée dans le cas des embarcations de sauvetage en vertu du code LSA (063), et on peut déduire qu'elle est requise en vertu des exigences 159 – orifices d'admission d'air, 174 – coupe-circuit de moteur, 237 – redémarrage du moteur et 489/490 – installation des piles. Veuillez indiquer si la présence d'un système de redressement automatique constitue une exigence obligatoire.

R11.

- a) Oui, le Canada exemptera les EMR de cette exigence spécifique du code LSA.
- b) Non, le Canada n'exemptera pas les EMR de cette exigence spécifique du code LSA.
- c) Le redressement automatique est une capacité souhaitable, mais non requise dans le cas des EMR. Une EMR doit permettre au moteur de redémarrer après avoir chaviré et s'être redressé; le redressement peut nécessiter une aide additionnelle et ne pas constituer une capacité inhérente à l'EMR. Le Canada exemptera les EMR de cette exigence spécifique du code LSA.

Le Canada souhaiterait rappeler qu'aux termes de la MRB-063, « [l]e Canada se réserve le droit d'invoquer certaines exceptions militaires spécifiques. Les exemptions seront finalisées au cours des phases de conception. »

Q12. Concernant les MRB-075, 079 et 080 du DES, cela signifie-t-il qu'il doit y avoir quatre élingues et un maillon de fermeture en deux parties au point central afin qu'il soit possible d'effectuer un levage à point unique comme le prévoit l'exigence 090?

R12. Oui.

Q13. Concernant la MRB-081 du DES, cela signifie-t-il qu'il est souhaitable que l'EMR puisse également effectuer un levage au moyen de trois élingues et d'un maillon de fermeture en deux parties au point central en vue d'un levage à point unique comme le prévoit l'exigence 090?

R13. Oui.

Q14. Concernant la MRB-082 du DES, cela signifie-t-il qu'il est souhaitable que l'EMR puisse effectuer un levage au moyen de deux élingues qui seraient situées à l'avant et à l'arrière? Y a-t-il un espacement requis entre l'avant et l'arrière pour les points de levage?

R14. Oui. Comme il s'agit d'une exigence non obligatoire, il n'y a aucun critère additionnel relatif à l'emplacement des points de levage.

Q15. Concernant la MRB-083 du DES, quel est le mode de défaillance envisagé?

R15. Le mode de défaillance envisagé concerne la rupture d'une élingue; le deuxième œillet des oreilles de levage agirait comme un dispositif de réserve en situation d'urgence.

Q16. Concernant la MRB-092 du DES, cette exigence sert-elle uniquement à définir le maillon de fermeture en deux parties du système d'élingues et non à exiger la fourniture du croc?

R16. Oui. Le croc ne fait pas partie des éléments à fournir.

Q17. Concernant la MRB-094 du DES, le facteur de sécurité 2:1 repose sur la résistance des matériaux à la rupture; veuillez confirmer que cette exigence l'emporte sur le facteur de sécurité 6:1 exigé au chapitre de la résistance à la rupture dans le code LSA (063) de l'Organisation maritime internationale.

R17. À l'appendice 1, la MRB-094 est modifiée et remplacée par ce qui suit :

L'EMR doit être munie de points de levage qui présentent une charge maximale admissible (CMA) au moins égale à la condition de charge maximale avec un facteur de sécurité d'au moins 6.

Q18. Concernant la MRB-095 du DES, est-ce que le facteur de sécurité 10:1 s'applique uniquement aux élingues Dyneema (076), aux manilles et au maillon de fermeture en deux parties et non à la quincaillerie de levage installée en permanence sur l'embarcation qui est visée aux exigences 063 et/ou 094?

R18. Oui. Le facteur de sécurité 10:1 ne s'applique pas à la quincaillerie de levage installée en permanence sur l'embarcation.

Q19. Concernant la MRB-103 du DES, qu'entend-on par « accélération de 80 pour cent »? Est-il question du rapport entre le régime du moteur et le régime maximal nominal, entre la puissance du moteur et la puissance maximale nominale ou bien entre la vitesse de l'embarcation et la vitesse maximale à pleine puissance?

R19. On entend par « accélération de 80 pour cent » 80 % de la puissance du moteur de l'EMR qui est installé à la livraison.

Q20. Concernant la MRB-128 du DES, est-ce que la marge de 150 % s'applique uniquement aux capteurs et à l'équipement de navigation et non au système de communication?

R20. Oui.

Q21. Concernant la MRB-260 du DES, combien de points d'attache doit-on fournir?

R21. L'article MRB-260 de l'appendice 1 est supprimé en totalité et remplacé par ce qui suit.

Appendice 1, MRB-260. Les écoutes du compartiment-moteur de l'EMR doivent être munies d'au moins huit (8) points d'attache encastrés capables de retenir 230 kg d'équipement lorsqu'utilisés jusqu'à l'état SS5 inclusivement.

Q22. Concernant la MRB-295 du DES, veuillez définir le terme « cabine ouverte ».

R22. Une « cabine ouverte » est une cabine qui n'enferme pas ni ne protège le personnel et le chargement du milieu environnant.

Q23. Concernant la MRB-535 du DES, cette exigence est-elle valable uniquement lorsque l'embarcation n'est pas utilisée?

R23. Oui.

Q24. Selon les MRB-566 à 568 du DES, l'EMR doit être munie d'un système de navigation intégré qui utilise les cartes électroniques de navigation maritime du MDN et autres qui sont disponibles sur le marché. Ce système doit-il être compatible avec les systèmes de navigation intégrés des frégates de classe *Halifax*?

R24. Non.

Q25. Concernant la MRB-599 du DES, veuillez indiquer dans quelle section du DES se retrouvent les détails concernant l'EFG qui permettront aux soumissionnaires d'estimer le coût des activités de câblage, de montage et d'intégration (par exemple, nos coûts diffèrent si notre système comporte déjà une radio, mais pas une autre).

R25. Les exigences MRB-601 à 619 de l'appendice 1 décrivent les connexions mécaniques et électriques propres aux radios et aux composants connexes de type EFG.

Pour obtenir d'autres précisions, veuillez consulter la réponse à la question 4.

Q26. Concernant la MRB-601 du DES, combien pèse le convertisseur de courant de 12-28 V c.c./c.c.?

R26. 7,71 kg.

Q27. Concernant la MRB-602 du DES, quelles sont les dimensions et quel est le poids de la boîte de distribution de 28 V?

R27. 11 po x 7,6 po x 4,7 po – poids de 1,0 kg.

Q28. Concernant la MRB-603 du DES :

- a) La radio à bandes V/UHF/LS doit-elle être installée sur le tableau de bord?
- b) Des mesures de protection de l'environnement sont-elles requises?
- c) Quels sont les besoins énergétiques associés à la réception, au mode attente et à la transmission?

R28.

- a) L'endroit où sera installée la radio à bandes multiples V/UHF de type EFG sera confirmé à l'étape de la conception.
- b) Cette radio ne nécessite pas de mesures de protection de l'environnement supplémentaires.
- c) Voici les besoins énergétiques de la radio à bandes multiples V/UHF de type EFG :
Réception/ralenti : >0,6 A, émission : 2,2 A (max) et impulsions à 10 W pour R/T/1 et 3,2 W pour R/T/2. (Pour toutes les mesures, on suppose 26,8 V c.c.)

Q29. Concernant la MRB-604 du DES :

- a) La radio à bandes HF/VHF doit-elle être installée sur le tableau de bord?
- b) Des mesures de protection environnementale sont-elles requises?
- c) Quels sont les besoins énergétiques associés à la réception, au mode attente et à la transmission?

R29.

- a) L'endroit où sera installée la radio MBITR de type EFG sera confirmé à l'étape de la conception.
- b) Cette radio ne nécessite pas de mesures de protection de l'environnement supplémentaires.
- c) Voici les besoins énergétiques de la radio MBITR de type EFG : Réception/ralenti : 1 A max., (généralement 0,6 A), émission : 5 A (max) avec une puissance de 20 W. (Pour toutes les mesures, on suppose 26,8 volts c.c.)

Q30. Concernant la MRB-618 du DES, veuillez confirmer que seulement 2 postes sont requis (conformément à 607 et 608) pour le système d'interphone.

R30. Confirmé.

Q31. Concernant la MRB-641 du DES, en ce qui a trait à la détection d'un individu dans l'eau à une distance de 2 km :

Veuillez confirmer comment évaluer la taille et l'état de la personne dans l'eau. La personne est-elle censée être dans une combinaison de survie? La personne flotte-t-elle principalement à la surface de l'eau ou est-ce que seules sa tête et ses épaules seraient visibles à la surface?

Pouvons-nous présumer que la taille du corps flottant à la surface serait, en moyenne, de 1,8 m x 0,5 m?

R31. Les soumissionnaires peuvent présumer que « l'individu dans l'eau » flotte à la surface de l'eau et que la surface renvoyée à la caméra EO/IR de l'EMR mesure 1,8 m (long) x 0,5 m (haut).

Q32. Dans le passé, toutes les formations de la MRC mentionnaient qu'il fallait se conformer au SIIEFC et à la 3^e édition de SCORM 2004. Cette exigence n'est pas mentionnée dans la DP. Est-ce une omission ou est-ce que cette exigence n'est pas requise?

R32. Cela n'est pas une exigence.

Q33. La solution possible comprend des bateaux pneumatiques à coque rigide et la proposition doit aussi mentionner la fourniture d'une formation et de possibles solutions de simulation. Compte tenu de l'évolution actuelle de la formation dans le domaine maritime, nous nous demandons si le plan de formation à l'article 2.1.7 et le plan de formation conformément à

la DD-T-001 mentionnés dans le document de référence peuvent inclure un simulateur d'embarcation rapide d'intervention (ERI). Le cas échéant, combien de points une proposition recevrait-elle en incluant un ou des simulateurs d'ERI dans le cadre de l'évaluation prévue dans la DP?

- R33. L'inclusion de simulateurs n'est pas une exigence. Les propositions seront notées conformément au système d'évaluation décrit à l'annexe M de la DP.
- Q34. Au sujet de l'information demandée dans les tableaux sur les critères obligatoires et les critères cotés, nous demandons que le soumissionnaire puisse inclure les renseignements requis provenant de fournisseurs de premier niveau.
- R34. Pour les besoins de cette Demande de Proposition, le soumissionnaire doit satisfaire tous les critères, incluant les critères obligatoires et les critères cotés tel que identifiés dans l'annexe M. Le terme « soumissionnaire » désigne la personne ou l'entité (ou dans le cas d'une coentreprise, les personnes ou les entités) qui dépose une soumission pour l'exécution d'un contrat de biens, de services ou les deux. Le terme ne comprend pas la société mère, les filiales ou autres affiliées du soumissionnaire, ni ses sous-traitants.
- Q35. Concernant la MRB-087 du DES, y a-t-il une hauteur maximale pour le maillon de fermeture en deux parties au point central?
- R35. Oui. La hauteur maximale du maillon de fermeture au point central est d'environ 3,50 mètres au-dessus du pont de la classe Halifax lorsque le système est dans son berceau. Cette hauteur sera confirmée auprès de l'entrepreneur au cours de la phase de conception.
- Q36. Concernant la MRB-152 du DES, nous avons besoin d'une estimation des heures de fonctionnement annuelles ventilées (c.-à-d. heures estimées de fonctionnement au ralenti, à basse vitesse, à vitesse de croisière, à une accélération de 80 %, et à vitesse maximale). Cette information est nécessaire pour obtenir l'approbation de la demande auprès du fournisseur du moteur.
- R36. En phase de déploiement, les moteurs de l'EMR auront 400 heures de fonctionnement réparties sur 200 jours consécutifs, soit une moyenne de 2 heures par jour selon le profil de vitesse appliqué.

Vitesse maximale (plus de 40 nœuds)	Haute vitesse (de 35 à 40 nœuds)	Vitesse de croisière (de 10 à 34 nœuds)	Basse vitesse (de 1 à 9 nœuds)	À l'arrêt (0 nœud)
3 %	10 %	24 %	36 %	27 %

Q37. Concernant la MRB-275 du DES, pour confirmer l'exigence 093 en ce qui a trait à l'assiette pour le hissage et les dispositions pour le rangement, de plus amples renseignements sont requis au sujet de l'équipement de l'EAN.

R37. Les tailles suivantes sont basées sur l'équipement actuel, pendant la phase de conception critique. Les tailles exactes de l'équipement sont à confirmer.

Équipement	Longueur ext. (mm)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)	Poids (kg)	Quantité
GRAPPIN		304,80	406,40	469,90	2,27	1
TIGE TÉLESCOPIQUE POUR NAGEUR	15 000,00	4 100,00	72,00	72,00	15,50	1
TIGE TÉLESCOPIQUE	15 200,00	4 000,00	60,00	60,00	23,90	1
TIGE TÉLESCOPIQUE POUR NAGEUR	8 000,00	1 900,00	54,00	54,00	4,00	1
ROULETTE POUR CÂBLE		40,00	133,00	286,00	1,30	2
STABILISATEUR POUR TIGE À MAIN		434,00	234,00	40,00	2,11	1
GRAPPIN À CROCHET		220,00	322,00	367,00	1,01	1
GRAPPIN À CROCHET		220,00	322,00	367,00	0,94	1
ÉCHELLE DE CÂBLE COMPACTE		406,40	406,40	150,00	4,22	2
BASE FLEXIBLE À DÉCLENCHEMENT RAPIDE POUR TIGE,		177,80	177,80	292,10	3,00	1
ENROULEUR DE DÉPLOIEMENT D'ÉCHELLE		476,25	476,25	298,45	3,90	1
GRAPPIN DE QUALITÉ MARINE		238,00	145,00	226,00	0,59	1

Q38. Concernant la MRB-483 du DES, une alimentation complète des feux et de la radio pendant six heures exigera un banc de batteries très important et cela semble inhabituel (p. ex. les projecteurs, les projecteurs portatifs et les feux bleus d'application de la loi ne fonctionnent généralement pas continuellement pendant une longue période). Est-ce que les « feux » ne font référence qu'aux feux de navigation et à la lampe stroboscopique à infrarouges? Pour les radios, quel est le rapport réception/attente/transmission et quelle est la consommation énergétique pour chaque mode?

R38. Les dimensions du système de batterie de l'EMR doivent être en mesure d'assurer 3 heures de puissance pour l'éclairage continu de la navigation, le fonctionnement des radios pendant 15 minutes par heure, ainsi que le fonctionnement continu des projecteurs et des caméras électro-optiques/infrarouges sans que les moteurs tournent tout en ayant suffisamment de puissance en réserve pour deux démarrages.

Q39. Le paragraphe 3.1.4, Fluctuations du taux de change, stipule que la clause C3010T (2014-11-27), Fluctuation du taux de change – Atténuation des risques du Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat (CCUA) vise à offrir aux soumissionnaires l'option d'atténuer leurs risques en demandant au Canada d'assumer les risques et les avantages liés aux fluctuations du taux de change. La clause CCUA C3010T est associée à la clause C3015C du Guide des CCUA, Rajustement pour fluctuation du taux de change.

Le gouvernement pourrait-il confirmer que la clause C3015C (2017-08-17) du Guide des CCUA sera incluse par renvoi dans le contrat subséquent et en fera partie intégrante?

R39. Le gouvernement confirme que la clause C3015C (2017-08-17) du Guide des CCUA sera incluse dans le contrat subséquent et en fera partie intégrante dans la mesure où le soumissionnaire demande au Canada d'assumer les risques et les avantages liés aux fluctuations du taux de change.

Q40. Est-il acceptable pour le soumissionnaire de fournir des modalités de paiement d'étape sans net à payer?

R40. Le Canada pourra examiner les modifications proposées au régime de paiement d'étape une fois le contrat conclu avec le soumissionnaire retenu.

Q41. Concernant l'annexe M, appendice 2.1.d). Quelle est la particularité de l'exigence relative à l'expérience de l'équipement de communication à bord d'un navire admissible par rapport à une autre plateforme militaire ou commerciale?

R41. Aux fins de l'évaluation technique, les critères ne prendront en compte que l'expérience acquise sur un *navire admissible*.

Q42. Veuillez confirmer que le document DID-M-007 s'applique aux nouveaux dessins créés et non aux anciens, et qu'il ne vise pas à ce que l'entrepreneur convertisse les dessins existants pour les rendre conformes aux exigences qui y sont énoncées. Veuillez confirmer.

R42. Le document DID-M-007 s'applique uniquement au formatage des nouveaux dessins.

Q43. Concernant l'exigence MRB-540 du DES. Veuillez confirmer s'il s'agit d'une exigence obligatoire ou souhaitable.

R43. Il s'agit d'une exigence obligatoire.

L'exigence MRB-540 sera entièrement supprimée et remplacée par ce qui suit :

« Les affichages multifonctions de l'EMR, tous les indicateurs, les jauges et les témoins sur la console **doivent** s'allumer à l'intensité la plus basse. »

Q44. L'exigence relative à la soumission technique traite clairement et de manière suffisamment approfondie les points visés par les critères d'évaluation en fonction desquels la soumission sera évaluée. Veuillez confirmer que seuls les points faisant l'objet des critères d'évaluation de l'annexe M doivent être abordés dans la réponse.

R44. Tous les critères techniques obligatoires figurent à l'annexe M. En plus des critères techniques obligatoires, les soumissionnaires doivent également satisfaire à tout autre critère obligatoire contenu dans la demande de propositions, y compris, mais sans s'y limiter, l'offre financière, les attestations, etc.

Q45. À la partie 2.0 Instructions du document DID-T-001, il est indiqué que la formation assurée par l'entrepreneur et le matériel didactique fourni par ce dernier doivent être en français et en anglais.

En plus des documents de formation à offrir dans les deux langues, la présente demande de soumissions a-t-elle pour objet d'exiger que la formation soit également offerte en français et en anglais?

R45. Oui, c'est l'objet de la demande.

Q46. Dans le plan de formation du DID-T-001, quel est le niveau de formation (selon le SIIEFC) prévu pour la formation initiale des cadres?

R46. La formation initiale des cadres doit être dispensée à un niveau où la théorie et les principes permettent la pensée critique ainsi que l'exécution indépendante et correcte des fonctions et des tâches.

Q47. Les lignes MRB-638 et MRB-639 du DES indiquent que « La caméra EO/IR de l'EMR doit s'installer en 15 minutes par un individu portant un EPI. »

Cet EPI n'est pas précisé. Veuillez indiquer l'équipement de protection individuelle défini dans cette exigence.

R47. Les composants et dispositifs de fixation des caméras EO/IR que le personnel peut utiliser de façon simple avec des gants. Les membres du personnel doivent être en mesure d'installer les caméras EO/IR lorsqu'ils portent un EPI, notamment, sans avoir à enlever les vêtements suivants :

- 1.) tenue de combat – membre de l'équipe d'arraisonnement des navires (EAN) équipé d'un gilet pare-balles limitant la manœuvrabilité;
- 2.) survêtement pour le gros temps – vêtements de pluie encombrants (p. ex. gilet de flottaison ou combinaison de flottaison);
- 3.) équipement de recherche et de sauvetage – combinaison étanche/isotherme en néoprène avec gants;
- 4.) accessoires d'hiver – y compris gants et mitaines.

Les modèles exacts seront confirmés lors de la phase de conception.

Q48. La ligne MRB-630 du DES indique que : « La caméra EO/IR de l'EMR doit être dotée à tout le moins d'une capacité de capture des médias de 1 080 p à haute définition. » La ligne MRB-645 stipule que : « Le système de caméra EO/IR de l'EMR doit procurer une imagerie presque en temps réel dans un format compatible avec les radios fournies par le gouvernement qu'il est possible d'enregistrer et de transmettre rapidement. »

Est-il nécessaire de fournir un système d'enregistrement, de stockage et de lecture à bord de l'EMR?

R48. Oui.

Q49. Ligne MRB-635 du DES : « Le système EO/IR de l'EMR doit rechercher, détecter et suivre les cibles d'intérêt identifiées par l'utilisateur dans des conditions de luminance variant de la lumière du soleil directe et non obstruée à la lumière des étoiles alors que le temps est couvert. »

Cette exigence s'applique-t-elle uniquement au capteur, à l'affichage ou aux deux?

R49. Cette exigence s'applique aux deux.

R50. Concernant la section 4.1, Processus de conformité des soumissions par étapes (PCSE), de la partie 4, Procédures d'évaluation et méthode de sélection, alinéa 4.1.1.1b), paragraphe 2 :LE SOUMISSIONNAIRE RECONNAÎT QUE LES EXAMENS AUX ÉTAPES I ET II DU PCSE SONT PRÉLIMINAIRES ET N'EMPÊCHENT PAS QU'UNE SOUMISSION SOIT JUGÉE NON RECEVABLE À L'ÉTAPE III, ET CE, MÊME POUR LES EXIGENCES OBLIGATOIRES QUI ONT FAIT L'OBJET D'UN EXAMEN À L'ÉTAPE I OU II ET MÊME SI LA SOUMISSION AVAIT ÉTÉ JUGÉE RECEVABLE.

Les « exigences obligatoires » de l'annexe M, appendice 1, sont-elles les seuls critères utilisés dans les phases I et II du PCSE en vue de déterminer si une soumission est conforme? L'énoncé ci-dessus utilise le terme « exigences obligatoires » et non « critères

d'évaluation obligatoires ». Aux fins de clarté du message, la modification suivante est recommandée au paragraphe 2 de l'alinéa 4.1.1.1b) susmentionné :

SUPPRIMER : « [...] MÊME POUR LES EXIGENCES OBLIGATOIRES QUI ONT FAIT L'OBJET D'UN EXAMEN À L'ÉTAPE I OU II ET MÊME SI LA SOUMISSION AVAIT ÉTÉ JUGÉE RECEVABLE »

REEMPLACER PAR : « [...] MÊME POUR LES CRITÈRES D'ÉVALUATION OBLIGATOIRES QUI ONT FAIT L'OBJET D'UN EXAMEN À L'ÉTAPE I OU II ET MÊME SI LA SOUMISSION AVAIT ÉTÉ JUGÉE RECEVABLE »

- R50. La phase I du processus de conformité des soumissions en phases (PCSP) consiste en un examen de la soumission financière afin de s'assurer que toute l'information financière requise a été soumise. La phase II du processus de conformité des soumissions en phases (PCSP) consiste en un examen de tout critère d'évaluation obligatoire éligible. Dans le cas de la présente Demande de Proposition, la phase II s'applique uniquement aux critères énumérés à l'annexe M, appendice 1, tableaux 5 et 6.
- Q51. Pouvons-nous présenter une proposition fondée sur un seul élément de la demande de propositions? La proposition doit-elle être fondée sur tous les critères?
- R51. La Demande de Proposition concerne tous les systèmes embarqués à bord des EMR, y compris les bateaux, les berceaux, les caméras, etc. Pour qu'une soumission soit jugée conforme, elle doit répondre à toutes les exigences obligatoires de la Demande de Proposition.
- Q52. D'après l'annexe B, la base de paiement indique un montant distinct pour la livraison des berceaux. Les berceaux doivent-ils être livrés avec les embarcations?
- R52. Les berceaux doivent être livrés avec les embarcations, mais les paiements et les étapes sont affichés de manière distincte, car ce ne sont pas toutes les embarcations qui seront livrées avec un berceau.
- Q53. Concernant l'évaluation des prix, pages 43 et 44. Les pourcentages des paiements d'étape des jalons sont-ils fondés sur le sous-total A de la colonne C?
- R53. Les pourcentages des paiements d'étape des jalons sont basés sur le montant du sous-total A de la colonne A. Le tableau des prix 1 sera modifié pour indiquer que ce champ doit être rempli.
- Q54. Concernant l'évaluation des prix, page 43. Veuillez préciser le montant qui doit figurer sur cette ligne.
- R54. Ce poste sera complété par le Canada à une date ultérieure.
- Q55. Concernant le coût estimatif total des pièces de rechange, page 41.

- a) Vous demandez de répartir les pièces de rechange. S'agit-il d'une ventilation des pièces, d'une énumération des numéros de pièce, ou d'autre chose?
- b) Est-ce nécessaire?
- c) Le client peut-il fournir une définition des pièces de rechange recommandées pour deux ans? Ces définitions peuvent varier grandement d'un fournisseur à l'autre.

R55.

- a) Le soumissionnaire doit fournir un prix unique pour deux ans de pièces de rechange recommandées et d'outils spéciaux nécessaires afin d'assurer la disponibilité opérationnelle précisée de l'EMR pour 30 plateformes.
- b) Oui, la ventilation est à titre informatif, mais il est obligatoire de la fournir avec l'offre.
- c) La description « deux ans de pièces de rechange et d'outils spéciaux » s'entend comme l'ensemble des pièces de rechange et des outils spéciaux nécessaires pour assurer la disponibilité opérationnelle de l'EMR pendant deux ans.

Q56. Concernant la ligne MRB-541 du DES.

- a) Le ministère de la Défense nationale peut-il décrire en détail ce qui est prévu pour les affichages du système d'imagerie de vision nocturne (SIVN)? Par exemple, des fournisseurs de moteurs et des panneaux de navigation n'offrant pas de filtres SVIN.
- b) S'attend-on à ce qu'il s'agisse de produits à se procurer sur le marché secondaire?

R56. La solution d'approvisionnement des affichages et de jauges de console compatibles avec les SIVN relève de la responsabilité des soumissionnaires.

Q57. Concernant la ligne MRB-565. Est-il acceptable de transmettre la position du navire par un système d'identification automatique (SIA)?

R57. Non. Un SIA transmettra la position du navire lorsqu'il est opérationnel, mais le GPS doit être interfacé avec l'ordinateur multifonctionnel de terrain pour fournir aux radios sécurisées des informations sur la position et les relayer au navire.

Q58. Concernant la ligne MRB-616 du DES.

- a) L'ordinateur doit-il être monté sur la console et doit-il être protégé de manière étanche?
- b) L'ordinateur doit-il être constamment relié au système de communication de l'équipage, aux radios, aux systèmes de navigation et aux systèmes de capteurs? Veuillez décrire quels capteurs doivent être reliés à l'ordinateur. Il peut s'agir de capteurs de cale, d'alarmes, etc. ou simplement de ce qui est spécifié.

R58.

- a) Non. L'ordinateur renforcé à usages multiples doit être logé dans la console.
- b) Oui. L'ordinateur renforcé à usages multiples doit être relié à tous les capteurs et systèmes nécessaires pour répondre aux exigences d'interface avec les deux affichages multifonctions de la console de commande, comme l'indique le DES. Les soumissionnaires peuvent utiliser l'ordinateur renforcé à usages multiples pour interfacer les affichages multifonctions avec d'autres capteurs et équipements qui ne sont pas explicitement requis dans le DES.

Q59. Concernant les dessins du DES. Étant donné que les dessins des navires seront classés et approuvés par catégorie, nous ne voyons aucune raison de fournir des dessins de structure avec le dossier de soumission. Nous suggérons qu'un ensemble de bons dessins de la disposition générale avec diverses vues soit inclus dans le dossier de soumission. Veuillez confirmer.

R59. Le soumissionnaire peut fournir des dessins d'arrangement général faisant partie des preuves objectives nécessaires pour satisfaire certains critères techniques obligatoires.

Q60. Concernant la section 3.1.1 de la demande de propositions. Cette section indique que le soumissionnaire doit démontrer sa compréhension des exigences techniques. Pouvez-vous confirmer que les « exigences techniques » comprennent le DES? Normalement le DES s'intitule Énoncé des besoins techniques (EBT).

R60. Confirmé.

Q61. Concernant les points 1.1 à 1.3 de l'annexe M, pouvez-vous confirmer que ces exigences techniques obligatoires s'appliquent uniquement l'annexe M?

R61. Confirmé.

Q62. En ce qui concerne la ligne MRB-641, les dimensions prévues pour un corps humain dans l'eau (1,8 m x 0,5 m) ne sont pas réalistes. Il faut supposer que seule la tête est entièrement au-dessus de la surface de l'eau. Veuillez clarifier.

R62. Les soumissionnaires doivent supposer que l'« individu dans l'eau » flotte horizontalement sur la surface avec l'aide d'un équipement de flottaison et présente une zone de 1,8 m (de long) x 0,5 m (de haut) à la caméra EO/IR de l'EMR.

Q63. Veuillez préciser que les conditions s'appliquant à une soumission de coentreprise sont toutes énoncées dans les « Instructions uniformisées – Biens ou services – Besoins concurrentiels, article 17 (2010-01-11) Coentreprise » et dans la partie 5, Attestations.

R63. Le soumissionnaire doit satisfaire aux exigences de la demande de soumissions. Nous attirons votre attention sur le fait que la demande de soumissions comporte de nombreuses exigences en matière de coentreprise, notamment dans la partie 4, article 4.2.4, la partie 5 et la partie 6.2.

- Q64. Le Canada peut-il confirmer qu'un soumissionnaire qui est une coentreprise peut se fier à l'expérience de l'un de ses membres pour satisfaire à toute exigence technique ou d'expérience obligatoire ou cotée par points de la demande de soumissions?
- R64. Veuillez vous reporter à la partie 4, article 4.2.4 – Évaluation de l'expérience de la coentreprise pour obtenir de plus amples renseignements.
- Q65. L'alinéa 1.3.1c) stipule que les 30 embarcations multirôles (EMR) doivent tous être livrés dans les 42 mois suivant l'attribution du contrat. L'article 7.4.2 exige que tous les produits livrables soient livrés au plus tard 42 mois après l'examen critique de la conception. L'alinéa 7.20.2b) exige que tous les EMR soient livrés au plus tard dans les 42 mois suivant l'examen critique de la conception. Veuillez confirmer la date souhaitée.
- R65. La date requise pour l'ensemble des 30 EMR est 42 mois après l'examen critique de la conception.
- Q66. Le Canada pourrait-il fournir aux soumissionnaires une copie du formulaire PWGSC-TPSGC 1105?
- R66. Une copie du formulaire 1105 sera remise au soumissionnaire retenu au moment de l'attribution du contrat.
- Q67. L'article 7.20.3 qui en résulte ne précise pas les montants qui seront déduits. Il est expliqué à l'annexe B de la demande de propositions que les montants déduits sont une retenue. Le Canada pourrait-il clarifier le libellé de l'article 7.20.3 qui en résulte afin d'indiquer que les déductions sont une retenue et que le Canada les paiera dès que les travaux en cours seront terminés?
- R67. Le Canada confirme que les déductions constituent une retenue et qu'elles seront payables par le Canada à l'entrepreneur *si* les travaux restants sont terminés par l'entrepreneur et acceptés par le Canada.
- Q68. Le Canada accepterait-il que la limite totale de responsabilité soit plafonnée à la valeur du contrat?
- R68. Les modalités relatives à la limite de la responsabilité se trouvent à l'article 7.35 et demeureront inchangées.
- Q69. Le Canada accepterait-il un déni de responsabilité pour les dommages spéciaux, accessoires, indirects ou consécutifs, à savoir que la responsabilité de l'entrepreneur soit limitée aux dommages directs seulement?
- R69. Les modalités relatives à la limite de la responsabilité se trouvent à l'article 7.35 et demeureront inchangées.
- Q70. Il semble manquer quelques mots à la fin du paragraphe 5 de l'article 7.35. Le Canada pourrait-il fournir la partie manquante de la clause?

- R70. Le texte intégral du paragraphe 5 de l'article 7.35 devrait se lire comme suit :
- « Les autres recours du Canada ne seront nullement limités, y compris le droit du Canada de résilier le contrat pour manquement de la part de l'entrepreneur à l'une de ses obligations en vertu du présent contrat, même si l'entrepreneur peut avoir atteint la limite de sa responsabilité selon ce qui est indiqué dans les présentes. »
- Q71. Généralités – L'autorité peut-elle confirmer qu'elle souhaite que la référence à TP 1332F et TP 1332 signifie la dernière édition, à savoir TP 1332, édition 6, 2010?
- R71. Le Canada confirme que la dernière édition des Normes de construction pour les petits bâtiments (avril 2010), TP 1332F, doit être utilisée. Pour obtenir plus de détails sur les documents applicables, veuillez consulter l'énoncé des travaux, article 1.6.1.
- Q72. MRB-028 – L'embarcation doit-elle avoir à son bord toutes les pièces de rechange, toutes les fournitures et tous les outils nécessaires pour l'hivernage, dans la trousse de base?
- R72. Tout équipement propre à l'EMR et nécessaire au processus d'hivernage doit se trouver à bord.
- Q73. MRB-035 – L'autorité peut-elle fournir une liste des sociétés de classification reconnues?
- R73. Au 2 janvier 2019, la liste des sociétés reconnues comprend : American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), ClassNK, DNV GL, Korean Register, Lloyd's Register (LR) et RINA Services, SpA. Comme cette liste peut faire l'objet de modifications, veuillez communiquer avec Transports Canada pour obtenir la liste la plus récente des organismes reconnus en vertu du Programme de délégation des inspections obligatoires.
- Q74. MRB-048 et 050 – L'autorité peut-elle confirmer le nombre annuel prévu d'heures de fonctionnement des moteurs?
- R74. Voir la réponse 36.
- Q75. MRB-074 et 657 – Le berceau doit être conçu pour résister aux chocs. MRB-074 indique précisément que la structure du navire ne doit pas être affectée par la conception. L'autorité peut-elle confirmer que le fournisseur ne sera pas responsable de la défaillance du pont du navire sous le berceau à la suite d'un choc ou si le berceau doit renforcer de manière adéquate le pont du navire?
- R75. L'entrepreneur ne sera pas tenu responsable de la défaillance du pont du navire parent à la suite d'un choc. Les points de montage finaux du berceau seront déterminés au cours de la phase de conception.
- Q76. MRB-078 – L'autorité peut-elle fournir la définition de la position de fonctionnement normale, c'est-à-dire la position de tous les membres de l'équipage assis sur des sièges, les dimensions du matériel de charge utile ou les enveloppes de superficie requises?

- R76. Pendant toutes les évolutions du système de lancement et de récupération du plongeur, tous les membres du personnel sont censés être assis de manière ergonomique sur leurs sièges d'atténuation des chocs respectifs.
- Q77. MRB-083 et 092 – L'autorité peut-elle confirmer si le deuxième œillet s'applique à tous les points de levage? Par exemple, dans le cas d'un crochet de levage approuvé SOLAS (conformément à MRB-063), un deuxième crochet est-il jugé nécessaire? L'autorité peut-elle confirmer les facteurs de sécurité requis pour ces positions secondaires?
- R77. L'EMR n'aura pas de crochets à bord. Le deuxième œillet s'applique à toutes les oreilles de levage à bord. Les facteurs de sécurité concernant les oreilles de levage secondaires doivent être les mêmes que pour les oreilles de levage primaires.
- Q78. MRB-084 et 086 – L'autorité peut-elle confirmer qu'elle souhaite stocker deux jeux de sangles pour un scénario de levage, c'est-à-dire deux jeux de sangles pour le levage à partir de quatre points, ce qui donne un total de huit sangles?
- R78. Confirmé.
- Q79. MRB-093 – L'autorité peut-elle confirmer comment l'assiette pendant le levage sera mesurée, c'est-à-dire la référence requise?
- R79. L'assiette doit être mesurée par rapport au pont de travail.
- Q80. MRB-095 – L'autorité peut-elle confirmer que cette exigence ne s'applique qu'au matériel de gréement en vrac et non aux points fixes du navire comme les crochets ou les oreilles?
- R80. Voir la réponse 18.
- Q81. MRB-099, 347, 511 et 672 – L'autorité peut-elle fournir une liste de l'équipement de protection individuelle (EPI) qu'il faut porter lorsqu'on utilise tout l'équipement à bord?
- R82. Voir la réponse 47.
- Q83. MRB-125 – L'autorité peut-elle confirmer qu'il n'y a pas d'exigence de portée, mais seulement que le bateau doit être capable de remorquer le temps qu'il faut pour vider entièrement un réservoir de carburant plein?
- R83. Confirmé.
- Q84. MRB-129 – L'autorité peut-elle confirmer que le poids des passagers doit être pris comme étant de 125 kg chacun?
- R84. Confirmé.
- Q85. MRB-129 – L'autorité peut-elle confirmer l'enveloppe de superficie de la cargaison est de 1 250 kg au total?

- R85. Voir MRB-299 et MRB-302. Il est prévu que la cargaison de 1 250 kg se trouvera à l'intérieur de la zone reconfigurable.
- Q86. MRB-129 – L'autorité peut-elle confirmer le centre de gravité du point 5, équipement divers du bateau (50 kg)?
- R86. À confirmer lors de la conception.
- Q87. MRB-129 – L'autorité peut-elle confirmer la définition des charges variables mentionnées?
- R87. Toute charge inhérente au fonctionnement du navire qui n'est pas précisément énumérée dans le document relatif aux exigences du système (p. ex. carburant et lubrifiants).
- Q88. MRB-133 et 134 – L'autorité peut-elle confirmer la position de référence à laquelle l'assiette doit être mesurée?
- R88. Voir la réponse 79.
- Q89. MRB-143 – L'autorité peut-elle confirmer que la visibilité minimale du capitaine ne doit pas être supérieure à 15 m devant la proue du navire?
- R89. Le texte de l'exigence MRB-143 est supprimé et remplacé par le texte suivant :
- De la position assise ou debout à la console, le capitaine et le navigateur doivent être en mesure de voir la surface de l'eau à au moins 15 m devant la proue au cours de la planification.
- Q90. MRB-146 – L'autorité peut-elle confirmer le débit d'eau disponible à bord du navire pour déterminer s'il sera suffisant pour le système de refroidissement du moteur?
- R90. Les détails relatifs à la classe *Halifax* seront fournis après l'attribution du contrat.
- Q91. MRB-182 – L'autorité peut-elle confirmer que deux pompes de cale électriques par compartiment sont nécessaires?
- R91. Voir MRB-179 à MRB-192. Le nombre de pompes de cale dépend de la conception finale du compartiment.
- Q92. MRB-263 – L'autorité peut-elle donner une définition de « verrouiller »? Un vérin à gaz fournirait-il un mécanisme adéquat pour supporter une écouteille ouverte?
- R92. Dans ce contexte, un « verrou » est un dispositif mécanique qui nécessite un engagement manuel pour fermer la ou les écouteilles du compartiment moteur. Les mécanismes de soutien des écouteilles moteur ouvertes seront finalisés au cours des étapes de conception.
- Q93. MRB-275 – L'autorité peut-elle indiquer les poids et dimensions de chaque pièce d'équipement énumérée dans cette exigence?
- R93. Voir la réponse 37.

Q94. MRB-276 – L'autorité peut-elle confirmer que les tiges d'embarquement de cette exigence font référence à celles de l'exigence MRB-275?

R94. Confirmé.

Q95. MRB-277 et 063 – L'autorité peut-elle confirmer que tout l'équipement exigé en vertu de l'exigence MRB-277 (TP14475F) s'ajoute à l'équipement exigé dans l'exigence MRB-063 (LSA, ch. 5.1) ou que la somme des deux doit être faite moins les doubles?

R95. Confirmé. La somme moins les doubles.

Q96. MRB-279 – L'autorité pourrait-elle envisager un système d'arrimage flexible qui n'est pas encastré ou en acier inoxydable, mais qui est amovible et résistant à la corrosion?

R96. Non.

Q97. MRB-294 – L'autorité peut-elle apporter des précisions sur cette exigence; les poignées doivent-elles être à 500 mm de la porte de plongeur de chaque côté ou doivent-elles être espacées de 500 mm elles-mêmes?

R97. Les poignées pour plongeur doivent être séparées de 500 mm l'une de l'autre.
L'emplacement des poignées pour plongeur intérieures par rapport à l'échelle de plongée et à la porte de plongée ne doit pas créer d'obstacle pour le personnel utilisant l'échelle de plongée.

Q98. MRB-301 – L'autorité peut-elle confirmer le poids présumé par personne?

R98. Le poids maximal des cinq membres additionnels du personnel prenant place sur le boudin est 125 kg chacun.

Q99. MRB-304 – L'autorité peut-elle fournir de plus amples renseignements sur la tige d'embarquement et la plaque de base, en précisant les dimensions et les charges?

R99. Des renseignements supplémentaires sur la tige d'embarquement, la plaque de base et les charges seront fournis après l'attribution du contrat.

Q100. MRB-306 et 307 – L'autorité peut-elle fournir plus de détails sur les exigences de charge des supports d'arme? Ces points de montage doivent-ils être des points de montage « souples » qui atténuent la charge?

R100. Conformément au MRB-458, les données du support d'arme seront remises à l'adjudicataire lors de l'adjudication du contrat.

Q101. MRB-331 – L'autorité peut-elle confirmer si la définition de « soupape antiretour » comprend des systèmes comme les « chaussettes de tableau »?

R101. Confirmé.

Q102. MRB-333 – L'autorité peut-elle confirmer la faute de frappe dans l'emploi du mot « which »?

R102. Confirmé.

Q103. MRB-337 – L'autorité peut-elle fournir une définition plus détaillée et les scénarios entraînant une « torsion de la coque et de la console » au-delà des charges des vagues?

R103. Il n'y a pas d'autres scénarios opérationnels à définir. D'après l'expérience du Canada, l'intégrité de l'étanchéité à l'eau et aux intempéries des consoles et du matériel électronique des consoles, en particulier, a été compromise en raison de la déformation des consoles selon les profils opérationnels définis. Par le passé, il a fallu prévoir et entretenir davantage de composants en raison de défaillances de l'étanchéité à l'eau et aux intempéries. Il faut éviter de devoir recourir à des pièces de rechange ou faire de l'entretien supplémentaire en raison de pannes de système causées par l'infiltration d'eau.

Q104. MRB-340 – L'autorité peut-elle donner une définition plus précise de la notion de « volant amortisseur »?

R104. Le volant amortisseur de l'EMR doit réduire la force d'impact pour le capitaine par rapport à un volant marin rigide non équipé d'une capacité d'amortissement importante. D'autres définitions peuvent être fournies après l'attribution du contrat.

Q105. MRB-347 – L'autorité peut-elle confirmer que tout l'équipement de communication doit être installé à l'intérieur de la console? Nous craignons que cela ne soit pas possible en raison des restrictions de longueur du câble d'antenne. L'autorité peut-elle fournir les longueurs et types de câbles maximums pour chaque antenne de l'équipement fourni par le gouvernement (EFG)?

R105. L'équipement de communication devrait se trouver dans la console, mais cela n'est pas obligatoire, à moins que le capitaine ou le navigateur ne doive utiliser un appareil de communication particulier pendant les opérations. Les détails de l'EFG seront fournis après l'attribution du contrat.

Q106. MRB-349 et 350 – L'autorité peut-elle indiquer les exigences relatives à un pare-brise ne procurant pas une protection balistique contre les projectiles?

R106. Le pare-brise de l'EMR doit être incassable et antireflet et doit présenter une hauteur réglable jusqu'à 15 cm au-dessus de la tête des opérateurs ou de la console.

Q107. MRB-352 – L'autorité peut-elle confirmer le secteur permis pour l'obstruction de la vue du capitaine que représente le mât?

R107. La somme de toutes les obstructions de la vue à 360 degrés du capitaine ne doit pas être supérieure à 10 degrés, et ne comprend pas le personnel dans son EPI.

Q108. MRB-361 – L'autorité peut-elle confirmer si le pavillon doit battre à partir du mât lui-même ou d'un mât amovible?

R108. Le pavillon devrait battre à partir d'un mât ou d'une arche abritant les systèmes de mission située à un endroit qui ne risque pas de nuire aux systèmes ou à leur fonctionnalité opérationnelle.

Q109. MRB-414 – L'autorité peut-elle préciser si le matériel de fixation des sièges doit toujours être au ras du pont ou seulement au ras du tapis antiadhésif?

R109. Le texte de l'exigence MRB-414 est supprimé et remplacé par le texte suivant :

La quincaillerie de montage du siège d'atténuation des chocs de l'EMR sur le pont doit être encastrée sur celui-ci. Le tapis antidérapant ne doit pas nuire au fonctionnement de la quincaillerie de montage du siège d'atténuation des chocs, ni à l'installation, au retrait ou au glissement du siège d'atténuation des chocs.

Q110. MRB-421 – L'autorité peut-elle confirmer qu'elle s'attend à ce que le navire soit remorqué à partir d'une borne sur le pont et non à partir d'un point de la proue, près de la ligne de flottaison?

R110. Confirmé. Toutefois, on s'attend à ce qu'il y ait un point de fixation de l'étrave près de la ligne de flottaison pour l'utilisation et l'arrimage du treuil de la remorque. Voir les exigences MRB-429 et MRB-431.

Q111. MRB-422 et 125 – L'autorité peut-elle confirmer que la conformité avec l'exigence MRB-422 comptera comme une conformité avec l'exigence MRB-125?

R111. Confirmé.

Q112. MRB-422 – Cette charge doit-elle être appliquée comme une charge entre les deux points du tableau ou la charge appliquée à chaque point?

R112. La charge est appliquée à chaque point de remorquage.

Q113. MRB-423 – L'autorité peut-elle confirmer à quoi s'applique ce facteur de sécurité, c.-à-d. la limite d'élasticité ou la résistance à la rupture?

R113. Résistance à la rupture statique (résistance à la rupture).

Q114. MRB-429 – L'autorité peut-elle confirmer la charge requise sur ces points? L'autorité peut-elle confirmer que le point d'étrave ne sera pas utilisé pour le remorquage?

R114. Les exigences MRB-675 et 676 font référence aux accélérations dynamiques que l'EMR peut subir pendant son transport par route ou par rail. Les charges sur ces points peuvent être calculées en conséquence. L'intention concernant le point d'étrave est de l'utiliser uniquement pour le transport.

Q115. MRB-432 – L'autorité peut-elle confirmer s'il s'agit du diamètre intérieur de l'œillet?

R115. Confirmé.

Q116. MRB-449 – L'autorité peut-elle confirmer s'il y a des exigences de finition de surface pour le dessus des socles où il interagit avec le support d'arme fourni par le gouvernement? Cela est nécessaire pour assurer une estimation précise des coûts.

R116. Voir l'exigence MRB-458. Voir la section Peinture qui commence à MRB-459.

Q117. MRB-456 – L'autorité peut-elle confirmer que le socle doit être de hauteur fixe?

R117. Confirmé. La plage de hauteur a été fournie pour donner à l'entrepreneur une certaine souplesse de conception.

Q118. MRB-457 – L'autorité peut-elle fournir des détails sur l'équipement de la zone d'embarquement?

R118. Voir la réponse 37.

Q119. MRB-491 – L'autorité souhaite-t-elle que les quatre piles soient séparées ou utilisées d'une manière particulière?

R119. L'utilisation des piles doit être déterminée par l'entrepreneur.

Q120. MRB-497 et 500 – L'autorité peut-elle fournir des précisions sur la fixation des câbles? Si les câbles sont dans des conduits rigides, est-ce que ce sont les conduits ou les câbles qui doivent être fixés conformément à l'exigence MRB-500?

R120. Le conduit doit être fixé selon l'exigence MRB-500 lorsqu'il est correctement dimensionné pour les câbles.

Q121. MRB-527 – L'autorité peut-elle confirmer qu'elle souhaite que le capitaine puisse contrôler la quille du navire à partir de sa position? S'agit-il d'une dynamique de gîte statique?

R121. Gîte dynamique, confirmé.

Q122. MRB-542, 543 et 544 – L'autorité peut-elle fournir les dimensions de toutes les pièces d'équipement d'IHM fourni par le gouvernement devant être monté sur la console?

R122. Les données relatives à l'IHM fourni par le gouvernement seront transmises pendant l'étape de conception.

Q123. MRB-552 – L'autorité peut-elle confirmer comment cette exigence sera mesurée puisque l'équipement de communication doit être fourni par le gouvernement, et quelles sont les exigences pour le montage d'antennes?

R123. Voir les paragraphes 3.3.3 et 3.4.3 ainsi que les articles 4, 5 et 8 de l'énoncé des travaux, ainsi que les exigences MRB-549 et MRB-555 du document relatif aux exigences du système. Lorsque l'entrepreneur est prêt à calibrer, à vérifier et à mettre à l'essai un ensemble C4ISR complet, le Canada veillera à ce que l'équipement fourni par le gouvernement nécessaire soit mis à sa disposition pour achever le système C4ISR en vue des essais.

Q124. MRB-565 – L'autorité peut-elle confirmer comment cette exigence sera mesurée puisque l'équipement de communication doit être fourni par le gouvernement?

R124. Voir la réponse 123.

Q125. MRB-602 – L'autorité peut-elle fournir les dimensions et le poids de la boîte de distribution de 28 V c.c.?

R125. Voir la réponse 27.

Q126. MRB-647 – L'autorité peut-elle confirmer que les supports aveugles sont acceptables lorsque la structure est nécessaire pour monter les antennes?

R126. Voir la réponse 107.

Q127. MRB-650, 651 et 419 – L'autorité peut-elle confirmer si elle souhaite être obtenir un ou deux câbles de remorquage s'ajoutant à la ligne d'ancrage décrite dans l'exigence MRB-419?

R127. L'exigence MRB-651 est entièrement supprimée. Confirmez que l'exigence MRB-419 s'ajoute à l'exigence MRB-650.

Q128. MRB-654 et 518 – L'autorité peut-elle confirmer qu'elle souhaite n'obtenir qu'un seul phare de recherche à main, comme décrit dans l'exigence MRB-518, qui doit remplacer toute autre exigence?

R128. Confirmé.

Q129. MRB-663 et 664 – L'autorité peut-elle indiquer les accélérations sur le pont du navire à l'état SS9 afin de permettre une spécification de berceau appropriée?

R129. Les données relatives à la classe *Halifax* seront fournies après l'attribution du contrat.

Q130. MRB-665 – L'autorité peut-elle confirmer qu'elle agira à titre de responsable technique aux fins de la définition des essais de résistance aux chocs de l'équipement monté sur le navire tel que défini dans la norme MIL-DTL-901F?

R130. Confirmé.

Q131. MRB-665 – L'autorité peut-elle confirmer que l'article 10 « Jet d'air » du document D-03-003-007/SG-000 ne s'applique PAS?

R131. Confirmé.

Q132. MRB-665 – L'autorité peut-elle confirmer si l'utilisation de dispositifs d'isolation des chocs est acceptable et si elle a des restrictions quant au type de dispositifs utilisés à l'extérieur du navire?

- R132. Confirmé. Les dispositifs d'isolation des chocs sont acceptables à condition qu'ils conviennent à une exposition prolongée à un environnement maritime.
- Q133. MRB-665 – L'autorité peut-elle définir l'état du navire pendant cet essai de résistance aux chocs, par exemple « pleine charge » ou « plein carburant », etc.?
- R133. L'état de pleine charge de l'EMR sans personnel et sans cargaison sera mis à l'essai.
- Q134. MRB-665 – L'autorité peut-elle confirmer que l'installation proposée peut accueillir un navire de 9,2 m?
- R134. Confirmé.
- Q135. MRB-665 – L'autorité peut-elle confirmer qu'elle paiera pour toute modification requise à la barge d'essai de résistance aux chocs?
- R135. Non. Voir les paragraphes 12 et 13 de l'article 6.3.1 de l'énoncé de travail.
- Q136. MRB-670 et 671 – L'autorité peut-elle confirmer que cette exigence ne s'applique qu'après un ajustement initial du berceau pour monter des points de fixation rapide?
- R136. Confirmé.
- Q137. MRB-675 et 676 – L'autorité peut-elle confirmer si ces exigences satisfont aux exigences MRB-663 et 664?
- R137. Non. Il incombe à l'entrepreneur de démontrer que la solution choisie répond à toutes les exigences obligatoires du document relatif aux exigences du système.
- Q138. MRB-675 et 676 – L'autorité peut-elle confirmer que ces exigences ne remplacent pas les exigences de l'essai de résistance aux chocs?
- R138. Confirmé.
- Q139. EDT, 6.7.2 b), Annexe B, Base de paiement et EDT, 2.3.2 (3). Le besoin de réaliser des essais de résistance aux chocs annulera toutes les garanties. Est-ce que le Canada s'attend à ce que l'EMR, y compris ses sous-systèmes, et le berceau utilisé pour les essais de résistance aux chocs ne lui soient pas livrés?
- R139. Conformément à la section 2.3.2 (3) de l'EDT, toutes les plateformes de l'EMR doivent être livrées au Canada avec toutes les garanties intactes.
- Q140. Annexe B (Tableau des prix 1), DD-M-001, DD-M-002 et D-03-003-024/SG-001. La section 1.2.1 du document STRUCTURE DE RÉPARTITION DU TRAVAIL POUR LES NAVIRES ET LES SOUS-MARINS DES FORCES CANADIENNES indique que « [l]a présente norme doit être utilisée pour tous les nouveaux navires de surface et sous-marins et pour la conversion et la refonte des navires existants. Elle doit servir de base pour les coûts, l'enregistrement des poids et l'élaboration des spécifications ». Cela est exigé dans la demande de propositions. Le Canada peut-il confirmer comment les groupes 8 et 9

seront mis en correspondance avec les articles inscrits au contrat qui figurent dans le Tableau des prix 1 à l'annexe B (Base de paiement)? Veuillez également confirmer s'il s'agit de la structure de répartition du travail qui sera utilisée pour les DD-M-001/2.

- R140. La base de paiement décrite à l'annexe B n'est pas assujettie à la structure de répartition du travail (SRT) canadienne, laquelle est définie au tableau 1.

La SRT dans l'ITFC est un format suggéré, mais les soumissionnaires peuvent adopter une autre SRT à condition que celle-ci comporte le niveau de détail requis.

- Q141. MRB-039 – Le responsable peut-il fournir une liste d'organismes de réglementation appropriés?

- R141. Les organismes de réglementation appropriés peuvent inclure des sociétés de classification faisant partie du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO), la Garde côtière américaine, Transports Canada, l'OMI, ou l'équivalent, tel qu'il a été convenu avec le Canada. *Référence à la question 223.

Supprimer : MRB-039

Remplacer par :

L'équipement de navigation de l'EMR doit être certifié par un organisme de réglementation ou avoir une certification d'approbation type.

- Q142. MRB-063 – Le responsable peut-il aussi confirmer si une certification est requise ou si des essais doivent être réalisés pour assurer la conformité selon la méthode habituelle pour les embarcations de sauvetage certifiées?

- R142. La vérification de l'exigence 063 doit être incluse dans le plan d'essais, lequel sera terminé après l'attribution du contrat. Toute exigence relative aux engins de sauvetage, pour laquelle le Canada n'a pas accordé d'exemption, doit faire l'objet d'essais tel qu'il est décrit dans le Code ou dans d'autres exigences.

- Q143. MRB-076 – Le responsable peut-il fournir des détails sur le système de crochets à bord utilisé pour lever le navire dans le but de préciser l'équipement de levage?

- R143. Voir les exigences MRB-090 et MRB-092 du DES, ainsi que la R77.

- Q144. MRB-133 et 415 – Le responsable peut-il confirmer les conditions de charge dans lesquelles l'assiette doit être mesurée? Par exemple, l'exigence MRB-415 fait référence à une disposition de type « pont libre ». Si une telle disposition doit être utilisée, le responsable peut-il préciser le nombre de personnes et la position prévue de chaque personne?

- R144. L'assiette sera mesurée dans toutes les conditions de charge.

- Q145. MRB-201 – Le responsable peut-il décrire ce qu'on entend par « de type autoétanche et antidéflagrant » lorsqu'on utilise des carburants diesel?

R145. SUPPRIMER l'exigence.

Q146. MRB-207 et 208 – Le responsable peut-il confirmer si le moteur doit tourner à plein régime avec un seul filtre à carburant?

R146. Confirmé.

Q147. MRB-218 – Le responsable peut-il confirmer ce qui doit être couvert pour empêcher l'air d'entrer dans la console étant donné que la console est probablement étanche? Est-ce qu'il fait référence à la ventilation de la batterie?

R147. L'étanchéité de la console dépend de la conception de l'entrepreneur. Le besoin de compartiments étanches, de ventilation connexe, et d'un système d'extinction d'incendie doit être déterminé au cours de la phase de conception.

Q148. MRB-299 – L'exigence MRB-299 indique que la zone reconfigurable de l'EMR doit pouvoir se configurer de manière à produire sur le pont une zone entièrement libre non obstruée par de l'équipement fixé de manière permanente. Toutefois, l'exigence relative à un levage à point unique (MRB-075) va à l'encontre de l'exigence MRB-299 puisque le levage à point unique devra être situé environ au centre de la zone reconfigurable. Le libellé sous-entend que le moteur est installé à l'arrière, est-ce votre intention?

R148. Le Canada n'exige pas que le moteur soit installé à un endroit précis, à condition que toutes les exigences de l'EDT et du DES soient respectées. Cela dit, le Canada préfère des moteurs installés à la poupe.

Q149. MRB-351 et 134 – Le responsable peut-il confirmer quelle est l'exigence qui a préséance?

R149. Le Canada ne croit pas que ces exigences se contredisent, alors elles s'appliquent toutes les deux de manière égale.

Q150. MRB-356, 371, 372 et 662 – Le responsable peut-il fournir la référence du document portant sur les exigences canadiennes en matière de transport sur les routes?

R150. Les règlements sont accessibles au public par l'entremise de Transports Canada et du Bureau des véhicules automobiles (ou l'équivalent) pour les règlements provinciaux.

Q151. MRB-419 – Le responsable peut-il confirmer si la ligne de nylon s'ajoute aux autres exigences énoncées relativement aux normes ou est-ce qu'elle remplace celles-ci? Le responsable veut-il seulement recevoir une ligne de nylon ou est-ce qu'il s'attend aussi à recevoir une chaîne?

R151. La ligne de nylon s'ajoute aux autres exigences énoncées. Le Canada ne s'attend pas à recevoir une chaîne.

Q152. MRB-455 – Le responsable peut-il fournir des détails sur l'enveloppe opérationnelle requise?

R152. Des détails seront fournis au cours de la phase de conception préliminaire.

Q153. MRB-494 – Le responsable peut-il fournir des détails sur le type de prise d'admission de courant requise pour l'infrastructure existante du navire (p. ex. le numéro de pièce ou le numéro de dessin)?

R153. La prise d'admission de courant de l'EMR doit avoir une capacité de 30 A et de 125 V.

Q154. MRB-527 – Le responsable peut-il confirmer si par « contrôler l'assiette » on fait référence à la commande de l'assiette du propulseur semi-hors-bord ou à la commande de l'équilibrage dynamique du navire? S'agit-il d'une dynamique de gîte statique?

R154. On fait référence à la commande de l'actionneur de l'assiette du système de propulsion arrière à partir de la barre ou de la commande des gaz. Il incombe à l'entrepreneur de déterminer le déclenchement de la commande de l'assiette (déclenchement des pattes ou du système de propulsion arrière).

Q155. MRB-556 – Le responsable peut-il confirmer s'il fait référence à la norme MIL-STD-464C parce qu'il veut que le navire respecte seulement les exigences énoncées à la section 5.9.1, laquelle fait ensuite référence au DODI 6055.11, qui à son tour fait référence aux normes de l'IEEE commençant par C95?

R155. Confirmé.

Q156. MRB-603 – Le responsable peut-il indiquer le poids de l'équipement?

R156. Radio et batterie : 1,25 kg. Support et berceau : 2,27 kg.

Q157. MRB-604 – Le responsable peut-il indiquer le poids de l'équipement?

R157. Support amortisseur et commande : 5,13 kg. Radio : 3,95 kg.

Q158. MRB-605 et 609 – Le responsable peut-il indiquer le poids de l'équipement? Le responsable peut-il également confirmer si l'équipement doit être à l'abri des intempéries?

R158. Réponse proposée : Coupleur d'antenne, 7,94 kg.

Les radios, les interphones et les haut-parleurs doivent être à l'abri des intempéries. Voir l'exigence MRB-033.

Q159. MRB-606 – Le responsable peut-il confirmer si les supports d'antenne sont fournis par le gouvernement?

R159. Les supports d'antenne doivent être fournis par l'entrepreneur.

Q160. MRB-607 – Le responsable peut-il confirmer si ces articles sont fournis par le gouvernement ou s'ils doivent être inclus dans toute estimation fournie?

R160. Ils sont fournis par le gouvernement.

Q161. MRB-608 et 607 – Le responsable peut-il confirmer si les exigences MRB-607 et MRB-608 font référence au même équipement?

R161. Confirmé.

Q162. MRB-610 – Le responsable peut-il confirmer quelle est l'exigence relative aux points d'entrée du GPS pour l'équipement fourni par le gouvernement (EFG)?

R162. Les deux radios fournies par le gouvernement partageront une antenne GPS externe fournie par le Canada. Cette exigence sera distincte des exigences relatives au système de navigation comme il est indiqué dans le DES.

Q163. MRB-611, 612, 613, 614 et 615 – Le responsable peut-il indiquer le poids de l'équipement?

R163. MRB-611: 1,59 kg.

MRB-612: 4,00 kg.

MRB-613: 3,31 kg.

MRB-614: 1,65 kg.

MRB-615: 5,13 kg.

Q164. MRB-648 – Le responsable peut-il confirmer que l'objectif de l'exigence est de monter la caméra dans l'axe longitudinal du navire?

R164. Confirmé.

SUPPRIMER et remplacer par :

La caméra EO/IR de l'EMR doit être montée dans l'axe longitudinal.

Q165. MRB-665 – Le responsable a-t-il des facteurs de sécurité prédéterminés pour les chocs dans les matériaux composites? La section 1 de l'annexe C du document D-03-003-007/SG-000 prévoit que des matériaux céderont.

R165. Le Canada n'a pas de facteur de sécurité prédéterminé pour les matériaux composites.

Q166. MRB-665 – Le responsable peut-il indiquer s'il fournira un spectre complet de réponse pour le pont à la position d'arrimage de l'EMR? Cela offrira la solution la plus légère pour l'EMR, mais aura une incidence sur le coût.

R166. Des données sur les frégates de la classe *Halifax* seront transmises après l'attribution du contrat.

Q167. MRB-666 – Le responsable peut-il confirmer si le berceau doit être levé avec le boudin de l'EMR gonflé?

R167. Confirmé.

SUPPRIMER : MRB-666, remplacer par la modification :

Modification : L'EMR et le berceau doivent être soulevés au moyen d'une grue, alors que l'EMR est retenue dans son berceau, et la grue fixée aux points de levage de l'EMR.

Q168. Les sections 1.3.1 d) et 7.1 c) de la demande de propositions (DP) indiquent que les moteurs principaux des navires livrés ne doivent pas compter plus de 250 heures de fonctionnement. Cela représente beaucoup d'heures de fonctionnement pour un petit bateau. Est-ce que le Canada accepterait des moteurs usagés ou remis à neuf?

R168. Le Canada n'acceptera pas de moteur, de composante ou tout autre équipement usagé ou remis à neuf. Conformément à la section 7.2.1 et au paragraphe 08 des Conditions générales 2030, « le matériel fourni doit être neuf et conforme à la plus récente version du dessin, de la spécification et du numéro de pièce pertinent qui est en vigueur à la date de clôture de la demande de soumissions ».

Q169. La section 4.2 fait référence à une « évaluation technique », mais l'annexe M n'indique aucune évaluation technique du bateau proposé. Le Canada veut de l'expérience et même plus d'expérience en gestion de projets qu'il n'est nécessaire, mais il n'y a pas d'endroit pour indiquer le pointage accordé au bateau. La DP sera-t-elle modifiée pour évaluer le bateau proposé et accorder des points techniques?

R169. Le Canada ne modifiera pas l'évaluation pour accorder des points à un bateau proposé.

Q170. L'exigence relative au fini peint des composants d'aluminium s'applique-t-elle également aux composants d'aluminium des sièges?

R170. Oui. Toutefois, si le fini peint a une incidence négative sur les composants, l'entrepreneur doit préciser les composants pour lesquels il demande une exemption de cette exigence; les exemptions seront accordées à la discrétion du Canada.

Q171. L'exigence selon laquelle les sièges doivent présenter une profondeur d'au moins 46 cm s'applique-t-elle à l'ensemble du siège ou seulement à la partie du siège où la personne s'assoit?

R171. Cette exigence s'applique seulement à la partie du siège où la personne s'assoit.

Q172. La section 7.32 fait référence à un examen de conception préliminaire (ECP) et à un examen critique de la conception (ECC) (décrits à la section 2.1.8 de l'EDT) et elle indique que l'entrepreneur doit aviser l'autorité contractante si la conception, soit celle dans sa soumission, répondra ou non aux exigences de l'EDT. On verrait normalement cela lorsque le client présente la conception d'une source interne ou d'une entreprise tierce de conception.

En suivant cette logique, un soumissionnaire pourrait présenter une soumission basse pour un navire en sachant qu'il ne peut pas respecter l'EDT, attendre après l'attribution du

contrat et ensuite modifier le prix et les spécifications, en se servant des diverses dispositions du contrat relatives aux modifications, de manière à rendre son bateau conforme sans avoir à respecter l'EDT.

Le soumissionnaire pourrait donc offrir un bateau dont la qualité, le rendement et la valeur pour le Canada sont moins élevés puisque tous les points sont accordés en fonction de l'expérience et des capacités de gestion de projet.

Pouvez-vous confirmer?

R172. Le Canada ne demande pas aux soumissionnaires de proposer un bateau qui sera évalué. Après l'attribution du contrat, l'entrepreneur retenu passera d'une phase de conception à l'autre (PDP et CDP) et effectuera des examens de conception (ECP et ECC) conformément à la section 2.1.8 de l'EDT, pour s'assurer que le navire satisfait entièrement aux exigences comme il est précisé dans le contrat.

Q173. La section 1.3 (et la section 2.1.8) de l'annexe A indique que le Canada est à la recherche d'une nouvelle conception. Le Canada peut-il confirmer qu'il ne cherche une conception disponible sur le marché et éprouvée (avec des détails d'aménagement semi-personnalisés) et qu'il est prêt à prendre le risque et à accorder le contrat à un soumissionnaire qui présente une conception non éprouvée?

R173. Confirmé.

Q174. La section 1.5 de l'annexe A fait référence à tout le travail réalisé dans une seule installation. Notre entreprise exploite deux installations et confie en sous-traitance la transformation de métaux et d'autres composants à des installations de qualité au Canada atlantique.

Le Canada va-t-il confirmer si les diverses étapes de la production (y compris le travail réalisé par des sous-traitants) peuvent être effectuées dans des installations distinctes?

Ces installations respecteront les mêmes normes d'assurance de la qualité/de contrôle de la qualité (AQ/CQ) et le Canada aura un accès à ces installations aux fins d'inspection tel qu'il est décrit dans la DP.

R174. SUPPRIMER LA SECTION 1.5 1) DE L'EDT

REEMPLACER LA SECTION 1.5 1) DE L'EDT par :

L'entrepreneur doit effectuer l'assemblage **final** des 30 EMR au Canada, et ce, dans une même installation qui lui appartient.

Q175. La section 2.1.8 de l'annexe A (à part la section 2.1.8.5 et une partie de la section 2.1.8.6) semble porter sur l'acquisition de plus grands navires. Le Canada a-t-il examiné les ressources financières et le temps qu'exigent ces demandes pour un constructeur de bateaux (dont la plupart pour cette catégorie sont des PME) qui offre des embarcations pneumatiques à coque rigide éprouvées et compatibles?

R175. Oui. Étant donné que la construction de l'EMR n'est pas fondée sur une conception éprouvée, le Canada croit que cela est nécessaire pour gérer le risque pendant le processus de conception.

Q176. La section 2.1.8.6 de l'annexe A fait référence à l'approbation de l'EMR par la société de classification. Les règles de la société de classification ne sont pas axées sur un navire de cette taille et de cette fonction. Nous demandons au Canada d'envisager le format suivant qui a été approuvé antérieurement par le MDN :

- Coque et structure par la société de classification
- Aménagement par Transports Canada (TP1332)
- Stabilité par ISO (comme il est mentionné dans la TP1332)

R176. L'EMR doit satisfaire aux exigences énoncées dans le DES.

Q177. La section 3.3 (9) de l'annexe A indique que l'entrepreneur doit avoir la cote de sécurité nécessaire (marchandises contrôlées et ITAR) pour manipuler l'équipement électronique fourni par le gouvernement (et possiblement par l'entrepreneur), mais dans la section 6.1 de la DP, on retrouve ce qui suit : « La présente demande de soumissions ne comporte aucune exigence relative à la sécurité. ».

Le Canada peut-il confirmer quelle information est la bonne et modifier la DP en conséquence?

R177. SUPPRIMER « sécurité » dans la dernière phrase de la section 3.3 (9).

REEMPLACER la section 3.3 (9) par :

L'entrepreneur utilisera l'EFG, dont certaines marchandises sont des marchandises contrôlées. L'entrepreneur utilisera également un certain nombre de systèmes qui sont soumis à des contraintes liées à l'ITAR et à d'autres contraintes de sécurité. L'entrepreneur doit détenir l'habilitation et le contrôle nécessaires pour manipuler les biens dont le statut est contrôlé.

Q178. Appendice 1, MRB-010. Cette exigence porte sur les exigences souhaitables dans le DES. Est-ce qu'on va tenir compte de ces exigences souhaitables au cours de l'évaluation des soumissions?

R178. Les seules exigences dont l'évaluation des soumissions tiendra compte sont celles énoncées à l'annexe M – Matrices d'évaluation des soumissions.

Q179. Appendice 1, MRB-015. Est-ce qu'un essai de chute semblable à celui décrit dans la norme ISO 6185-3 devra être réalisé avec la première EMR pendant les essais en mer? Dans l'affirmative, est-ce que la chute sera de 2 m (norme) ou de 3 m (exigence)?

R179. Un essai de chute de 3 m doit être réalisé comme il est indiqué dans l'exigence MRB-015. La norme ISO 6185-3 n'a pas été précisée dans la DP.

Q180. Appendice 1, MRB-021. Cette exigence indique des températures de fonctionnement de -40 °C à +48 °C. Le Canada envisagera-t-il de modifier les températures de fonctionnement (à des températures semblables à celles des autres navires de la MRC) pour que l'exigence puisse être respectée? Lloyd's Register précise une exigence de -29 °C pour les opérations dans l'Arctique.

R180. Le Canada ne modifiera pas cette exigence.

Q181. Appendice 1, MRB-030. Est-ce que le Canada s'attend à ce que l'EMR puisse fonctionner à toutes les vitesses et dans toutes les conditions de charge lorsqu'une porte de plongée ou plus est retirée? Ou est-ce que cet énoncé fait référence aux opérations de plongée?

R181. Le Canada s'attend à ce que l'EMR puisse fonctionner à toutes les vitesses et dans toutes les conditions de charge lorsqu'une porte de plongée ou plus est retirée.

Q182. Le Canada peut-il préciser quel « organisme de réglementation maritime reconnu » doit certifier les systèmes de navigation du petit navire?

R182. Voir la réponse 141.

Q183. Appendice 1, MRB-048 et MRB-050. Ces exigences n'indiquent pas le même « temps opérationnel ». Le Canada peut-il fournir des précisions?

R183. Ces exigences ne sont pas contradictoires.

Q184. Appendice 1, MRB-063. Cette exigence indique que l'EMR doit respecter le Recueil international des règles relatives aux engins de sauvetage (LSA code). Il est à noter que la longueur maximale des engins de sauvetage selon le chapitre V est de 8,5 m. De plus, cette norme est réservée aux embarcations de sauvetage et n'est pas destinée aux navires multirôles utilisés très souvent comme l'EMR.

De plus, c) ci-dessus; le fait de décider quels articles doivent respecter le Recueil international des règles relatives aux engins de sauvetage au cours de la phase de conception entraînera une interprétation différente des soumissionnaires des exigences pendant la période de soumission, ce qui modifiera considérablement les prix.

Comme à la Q175 ci-dessus, nous demandons au Canada d'envisager le même format :

- Coque et structure par la société de classification
- Aménagement par Transports Canada (TP1332)
- Stabilité par ISO (comme il est mentionné dans la TP1332)

Cela permettra aux soumissionnaires d'établir les prix des bateaux construits en fonction de la même norme, et de s'assurer que le Canada reçoit des bateaux qui sont construits selon des normes précises et pertinentes et qui peuvent être inspectés et examinés par la société de classification.

R184. Le Canada est conscient que le chapitre V du Recueil international des règles relatives aux engins de sauvetage s'applique aux navires d'une longueur maximale de 8,5 m. Toutefois, le Canada se réserve le droit d'invoquer une exemption pour la limite de longueur de 8,5 m. Voir l'exigence MRB-063.

L'EMR doit respecter tous les codes et règlements précisés dans le DES.

Q185. Appendice 1, MRB-103. Cette exigence fait référence à 40 nœuds pour une accélération de 80 %. Il s'agit d'une exigence pour la conception de plus gros navires (puissance maximale continue), alors elle n'est pas adaptée ou pertinente aux petits navires rapides. Le Canada peut-il préciser ses critères de performance?

Quelle est la vitesse requise en condition de chargement maximal (SS1) (en supposant qu'on parle de la vitesse de pointe puisque la vitesse soutenue est décrite à l'exigence MRB-104)?

Quelle est la vitesse requise à charge faible (SS1)?

R185. Le Canada ne fait pas référence à la puissance maximale continue. Voir la réponse à la question 19. Les exigences relatives à la vitesse que l'entrepreneur devra respecter sont précisées dans le DES.

Q186. Appendice 1, MRB-104. Cette exigence indique que l'EMR doit maintenir une vitesse d'au moins 35 nœuds (SS1) en condition de chargement maximal, alors est-ce que l'exigence MRB-105 devrait être modifiée à une autonomie d'au moins 150 milles marins à 35 nœuds en condition de chargement maximal (SS1)?

R186. L'exigence MRB-104 est énoncée correctement dans la DP. Il n'est pas nécessaire de modifier.

Q187. Appendice 1, MRB-159 et MRB-237. Ces exigences concernent les orifices d'admission d'air qui sont configurés de manière à empêcher l'entrée d'eau en position chavirée. Pour empêcher l'entrée d'eau en position chavirée, il doit y avoir un dispositif d'arrêt automatique, ce qui sera coûteux et compliqué puisque l'EMR sera équipée de deux gros moteurs et que ces derniers auront besoin de gros orifices d'admission d'air contrairement aux petits engins de sauvetage qui ont de plus petits moteurs et, par conséquent, de plus petits orifices d'admission d'air. De plus, on précise que le Canada ne cherche pas un mécanisme de redressement automatique à bord de l'EMR.

Le Canada va-t-il supprimer l'exigence concernant la conception et la construction des orifices d'admission d'air du moteur de manière à empêcher l'entrée d'eau en position chavirée?

R187. Le Canada ne supprimera pas cette exigence.

Q188. Le Canada peut-il confirmer si le coupe-circuit du moteur recherché est doté d'un cordon placé au poste du conducteur et relié au capitaine (voir l'exigence MRB-524)?

R188. Confirmé.

Q189. Appendice 1, MRB-194. Le Canada acceptera-t-il deux réservoirs de carburant de la même taille (un réservoir par moteur), ce qui est courant pour une embarcation de cette taille et de ce type?

R189. Oui. Toutefois, le Canada préfère un seul réservoir.

Q190. Appendice 1, MRB-188. Si le Canada accepte un système de réservoir de carburant double, veuillez confirmer si le Canada accepte aussi deux (2) dispositifs de remplissage de réservoir de carburant dans une seule boîte verrouillable (bien ventilée selon la TP1332) et fixée dans l'axe longitudinal.

R190. Confirmé.

Q191. Appendice 1, MRB-201. Est-ce que le Canada peut fournir des précisions sur l'exigence opérationnelle selon laquelle les réservoirs doivent être de type autoétanche et antidéflagrant? Il est à noter que les réservoirs de carburant sont situés sous le pont et sous la ligne de flottaison, alors toute entrée d'eau dans le réservoir signifierait que de l'eau est entrée dans la coque et dans le plateau du réservoir, ce qui est un plus grand problème qu'une fuite de carburant.

Des réservoirs autoétanches ajouteront un poids inutile, ainsi que des coûts et des complications lors des inspections et de l'entretien

R191. Voir la réponse 145.

Q192. Appendice 1, MRB-275 et MRB-276. Ces exigences font référence au rangement de la trousse d'équipement de type EAN – ces articles doivent-ils être arrimés sur le pont ou placés dans un compartiment de rangement distinct? S'ils doivent être placés dans un compartiment de rangement distinct, est-ce que le Canada indiquera la taille de chaque pièce d'équipement?

R192. Voir la réponse 37.

Q193. Appendice 1, MRB-295. Le Canada exige-t-il que les moteurs soient installés à la poupe et est-ce que cela signifie qu'il n'acceptera pas de moteurs installés au centre du navire avec des arbres intermédiaires reliés aux systèmes de propulsion arrière?

R193. Voir la réponse 148.

Q194. Appendice 1, MRB-304 et MRB-305. Le Canada peut-il fournir des précisions sur la plaque de base de tige d'embarquement? Cet article est-il fourni par le gouvernement ou par l'entrepreneur?

R194. La plaque de base de tige d'embarquement est fournie par le gouvernement. Détails généraux concernant la plaque de base :

Plaque en acier inoxydable 316

Dimensions : 180 mm x 180 mm x 6 mm (7 po x 7 po x 1/4 po)

Trous de fixation : diamètre de 10 mm (3/8 po)

Poids brut : 3 kg (environ 6 lb)

Plus de détails seront fournis après l'attribution du contrat.

Q195. Veuillez confirmer si on estime à l'exigence MRB-481 de l'appendice 1 que les batteries sont à pleine charge et que le système de chauffage mentionné à l'exigence MRB-027 est branché à la source d'alimentation du navire.

R195. Confirmé.

Q196. Appendice 1, MRB-532. Selon cette exigence, la console est munie de deux écrans d'affichage. Est-ce qu'il s'agit d'écrans indépendants ou est-ce que les deux écrans présentent la même information?

R196. Les écrans d'affichage doivent être indépendants, mais être capables d'afficher la même information si les opérateurs choisissent ce mode d'affichage.

Q197. Appendice 1, MRB-617. Veuillez confirmer si un ordinateur doit être fourni avec le système de communication par le soumissionnaire retenu?

R197. Un ordinateur doit être fourni par l'entrepreneur.

Q198. Est-ce que l'utilisateur final préférerait un capteur EO/IR qui respecte les normes militaires ou est-ce qu'un capteur EO/IR disponible sur le marché est acceptable? Si le capteur doit respecter les normes militaires, veuillez préciser les exigences environnementales nécessaires. Par exemple : interférence électromagnétique, humidité, température d'entreposage, choc thermique, choc, brouillard salin, étanchéité, immersion, givrage.

R198. Le rendement de la caméra EO/IR requis est précisé dans le DES.

Q199. Est-ce que des coques en aluminium seraient acceptables pour les EMBARCATIONS MULTIRÔLES (EMR) (W8472-155557/C), ou est-ce que ce sont seulement des coques en fibre de verre qui sont acceptables?

R199. Le Canada n'impose pas que les coques soient en aluminium ou en fibre de verre. Des coques en aluminium peuvent être acceptées à condition qu'elles respectent les exigences relatives au rendement précisées dans la DP.

Q200. Appendice 1, 074 et 657. L'Autorité peut-elle fournir des détails sur les points de montage du berceau aux quels le berceau doit s'attacher sur le pont des navires ou le fournisseur vas spécifier des points de montage soudés pour le berceau, auquel cas l'autorité peut-elle fournir des détails sur les points forts du pont.

A200. Il incombe à l'entrepreneur de déterminer les détails de raccordement. Les détails relatifs à la classe *Halifax* seront fournis après l'attribution du contrat.

2. La réponse à Q75. (R75.) est supprimé dans son intégralité et remplacé par le texte suivant:

R75. L'entrepreneur ne sera pas tenu responsable de la défaillance du pont du navire parent à la suite d'un choc. Les points de montage finaux du berceau seront déterminés au cours de la phase de conception.

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DE MEURENT INCHANGÉES.