



Demande d'information	Date: August 2, 2019
Bureau des Achats	Natural Resources Canada 580 Booth ST Ottawa, ON K1A 0E4
Contracting Authority	Name: Abbas Khokhar  Title: Procurement Officer Organization: Natural Resources Canada Address: 580 Booth ST Ottawa, ON K1A 0E4 Telephone: 343-292-8319 E-mail: abbas.khokhar@canada.ca
Date et heure de fermeture	04 Septembre, 2019 @ 14:00 EDT
Adresse électronique pour l'envoi de votre réponse avant la date limite	abbas.khokhar@canada.ca



**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE TECHNOLOGIES DU MARCHÉ SECONDAIRE EN VUE DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU PARC AUTOMOBILE DU GOUVERNEMENT DU CANADA**

**1. Objet et nature de la demande de renseignements**

Ressources naturelles Canada (RNCAN) demande à l'industrie de donner sa rétroaction sur la fourniture et l'installation de technologies du marché secondaire aux véhicules du parc du gouvernement dans le but d'accroître l'efficacité énergétique et de réduire les émissions de gaz à effet de serre découlant des activités gouvernementales. Les réponses fournies contribueront à définir plus précisément l'énoncé des travaux qui peut être utilisé pour établir un arrangement en matière d'approvisionnement d'une façon compréhensible par l'industrie et pertinente dans le contexte de l'écologisation des opérations du gouvernement.

Les renseignements demandés concernent la fourniture et l'installation des quatre catégories de technologie ci-dessous. Les numéros de catégorie de technologie qui figurent dans le tableau qui suit sont utilisés à des fins de référence uniquement.

<p><b>1. Conversion en véhicule électrique hybride</b></p> <p>Comprend l'ajout d'un moteur électrique et d'une batterie au groupe motopropulseur d'un véhicule existant afin d'accroître l'efficacité énergétique et de réduire les émissions.</p> <p>Le véhicule <b>hybride</b> converti comprend les caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Freinage par récupération</li><li>• Arrêt-démarrage automatique au ralenti</li><li>• Assistance au démarrage et fonctionnement entièrement électrique durant les trajets à basse vitesse ou de courte distance</li><li>• Assistance à l'accélération</li><li>• système de surveillance du flux d'énergie et du rendement énergétique de la conduite pouvant changer le comportement du conducteur</li></ul>
<p><b>2. Conversion en véhicule hybride rechargeable</b></p> <p>Comprend l'ajout d'une bloc-batterie et d'équipement de recharge intégré au groupe motopropulseur d'un véhicule existant afin d'accroître l'efficacité énergétique et de réduire les émissions.</p> <p>Le véhicule <b>hybride rechargeable</b> converti comprend les caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bloc-batterie rechargeable compatible aux réseaux de bornes niveau 1 et niveau 2 utilisant le système SAE J1772</li><li>• Freinage par récupération</li><li>• Arrêt-démarrage automatique au ralenti</li><li>• Conduite en mode électrique à autonomie prolongée</li><li>• Assistance à l'accélération</li><li>• système de surveillance du flux d'énergie et du rendement énergétique de la conduite pouvant changer le comportement du conducteur</li></ul>
<p><b>3. Conversion en véhicule électrique à batterie</b></p> <p>Comprend le remplacement du moteur à combustion interne du véhicule par un système de propulsion entièrement électrique. Toute la puissance du véhicule provient du freinage par récupération et de chargeurs électriques externes qui alimentent la batterie à haute capacité.</p>



#### 4. Système de gestion de la marche au ralenti

Comprend l'installation d'un système dans le réseau de communication interne du véhicule qui coupe le moteur pendant les périodes de ralenti afin de réduire les émissions et de préserver le carburant. Les systèmes peuvent comprendre des fonctionnalités auxiliaires telles que le contrôle de la température de l'habitacle, la surveillance de la batterie et les fonctions antivol, ainsi que des composants de démarrage plus robuste.

#### Toutes les catégories de technologie exigent les éléments suivants.

**Garantie :** Une garantie minimale de 5 ans sur les composants est requise.

**Certifications :** L'utilisation de la technologie est **approuvée au Canada**, ce qui signifie que l'équipement a été certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes conformément aux normes applicables, comme CSA, cUL, cETL, etc.

## 2. Objectifs de la demande de renseignements

- Recueillir des renseignements sur les considérations opérationnelles et logistiques nécessaires pour équiper les véhicules du parc automobile avec des technologies du marché secondaire de réduction des émissions.
- Déterminer le niveau de préparation au marché et la portée des technologies du marché secondaire.
- Établir les coûts de chaque technologie pour l'équipement et l'installation.
- Participer à l'élaboration d'un éventuel arrangement en matière d'approvisionnement pour le projet.

La présente demande de renseignements n'est ni un appel d'offres ni une demande de proposition (DP). Aucun accord ou contrat ne sera conclu sur la base de cette demande de renseignements. La publication de cette demande de renseignements ne doit en aucun cas être considérée comme un engagement de la part du gouvernement du Canada ni comme un pouvoir pour les répondants potentiels d'entreprendre des travaux qui pourraient être facturés au Canada. Cette demande de renseignements ne doit pas être considérée comme un engagement à émettre une sollicitation ultérieure ou à attribuer des contrats pour les travaux décrits dans la présente. Cette demande de renseignements ne donnera pas nécessairement suite à l'achat de l'un des services décrits aux présentes. Elle vise simplement à solliciter les commentaires de l'industrie sur les questions qu'elle énonce.

Bien que les renseignements recueillis puissent être fournis à titre confidentiel (s'ils sont indiqués comme tels, ils seront traités en conséquence par le Canada), le Canada pourra s'en servir dans le cadre de la rédaction de spécifications de rendement (sujettes à des modifications) et à des fins budgétaires.

En échangeant des renseignements avec le Canada, les répondants sont encouragés à signaler la nature confidentielle de toutes les informations qu'ils estiment être exclusives, de tiers ou personnelles.



Veillez noter que le Canada peut être tenu par la loi (par exemple, en réponse à une demande présentée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* ou de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*) de divulguer des informations exclusives ou sensibles sur le plan commercial concernant un répondant (pour de plus amples renseignements : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>).

Les répondants sont priés d'indiquer si leur réponse, en tout ou en partie, est soumise au Règlement sur les marchandises contrôlées.

La participation à cette demande de renseignements est encouragée, mais non obligatoire. Aucune liste de fournisseurs potentiels ne sera constituée à partir des résultats de la demande de renseignements pour entreprendre des travaux futurs. De manière similaire, la participation à cette demande de renseignements n'est ni une condition ni un prérequis à la participation à une éventuelle sollicitation ultérieure.

Les répondants ne seront pas remboursés pour les coûts engagés en participant à cette demande de renseignements.

La date de clôture de la demande de renseignements publiée ci-après ne constitue pas la date limite pour la collecte des commentaires ou de la rétroaction. Les commentaires et la rétroaction seront acceptés à tout moment, jusqu'au moment où une sollicitation ultérieure est publiée, le cas échéant.

### **3. Contexte**

En décembre 2016, le Canada a adopté le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques (CPC), un plan visant à favoriser la croissance économique propre, à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et à renforcer l'adaptabilité aux changements climatiques. Le CPC aide le Canada à atteindre ses objectifs dans le cadre de l'Accord de Paris, soit la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport à ses niveaux de 2005 d'ici 2030. Le cadre comprend une stratégie exhaustive de réduction des émissions de GES du secteur des transports qui s'appuie notamment sur l'amélioration de l'efficacité énergétique, une électrification accrue, le remplacement de carburants et l'élaboration d'une norme relative aux combustibles propres.

L'approche du gouvernement pour établir son leadership dans le cadre du CPC comprend la modernisation du parc automobile fédéral en adoptant des solutions de mobilité à faibles émissions de carbone et en augmentant les achats en faveur de technologies propres. Pour atteindre ces objectifs, il faudra miser sur les nouvelles technologies novatrices afin de parvenir à réduire les émissions dans des domaines qui présentent depuis longtemps des défis à cet égard.

RNCan a cerné plusieurs technologies du marché secondaire qui peuvent permettre de décarboniser de manière importante et immédiate le parc automobile fédéral. Les systèmes de réduction de la marche au ralenti, ainsi que les technologies de conversion en véhicule hybride ou en véhicule électrique peuvent donner aux parcs fédéraux les moyens de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant de leurs camions légers.



## Annexe A – Questions par catégorie

### Catégorie 1 - Conversion en véhicule électrique hybride

- a. Quel est le coût de la technologie et de l'installation correspondante?
- b. De quelle manière la technologie est-elle mise en œuvre dans le véhicule?
  - a. Veuillez fournir un exemple de bon de travail
- c. Le coût varie-t-il en fonction de la marque et du modèle du véhicule converti?
  - a. Veuillez fournir une liste des coûts ventilés par année de modèle et groupe motopropulseur pour les véhicules suivants :
    - i. Ford F-150
    - ii. Chevrolet Silverado 1500
    - iii. Ram 1500
- d. Indiquez les marques/modèles/années compatibles avec la technologie de conversion.
- e. Quel type de garantie vient avec la technologie?
- f. L'intégration de la technologie a-t-elle une incidence sur la garantie du fabricant d'origine du véhicule?
- g. Une inspection du véhicule est-elle effectuée avant l'installation pour vérifier que la technologie pourra être intégrée avec succès à chaque véhicule?
- h. Combien de temps dure l'installation?
- i. L'installation est-elle effectuée aux établissements du fournisseur ou sur des sites de travail tiers?
- j. Quelle est la portée régionale des services d'installation? (Veuillez fournir une liste des villes canadiennes dans lesquelles des services d'installation peuvent être fournis)
  - j2 : Si l'installation est requise en dehors des villes énumérées ci-dessus, veuillez expliquer la manière dont s'effectue le déplacement des véhicules ou techniciens pour mener à bien le projet.
- k. Quel est le potentiel de réduction des émissions de la technologie une fois mise en œuvre?
- l. La technologie interfère-t-elle avec le système OBD2 du véhicule?
  - a. Les véhicules devront être équipés d'un dispositif télématique (fourni par le gouvernement du Canada) afin de suivre la consommation de carburant et d'autres paramètres du cycle de service du véhicule.
- m. La technologie est-elle **approuvée pour être utilisée au Canada** (l'équipement a-t-il été certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes conformément aux normes en vigueur)?

### Catégorie 2 – Conversion en véhicule hybride rechargeable

- a. Quel est le coût de la technologie et de l'installation correspondante?
- b. De quelle manière la technologie est-elle mise en œuvre dans le véhicule?
  - a. Veuillez fournir un exemple de bon de travail
- c. Le coût varie-t-il en fonction de la marque et du modèle du véhicule converti?
  - a. Veuillez fournir une liste des coûts ventilés par année de modèle et groupe motopropulseur pour les véhicules suivants :
    - i. Ford F-150
    - ii. Chevrolet Silverado 1500



iii. Ram 1500

- d. Indiquez les marques/modèles/années compatibles avec la technologie de conversion.
- e. Quel type de garantie vient avec la technologie?
- f. L'intégration de la technologie a-t-elle une incidence sur la garantie du fabricant d'origine du véhicule?
- g. Une inspection du véhicule est-elle effectuée avant l'installation pour vérifier que la technologie pourra être intégrée avec succès à chaque véhicule?
- h. Combien de temps dure l'installation?
- i. L'installation est-elle effectuée aux établissements du fournisseur ou sur des sites de travail tiers?
- j. Quelle est la portée régionale des services d'installation? (Veuillez fournir une liste des villes canadiennes dans lesquelles des services d'installation peuvent être fournis)
  - j2 : Si l'installation est requise en dehors des villes énumérées ci-dessus, veuillez expliquer la manière dont s'effectue le déplacement des véhicules ou techniciens pour mener à bien le projet.
- k. Quel est le potentiel de réduction des émissions de la technologie une fois mise en œuvre?
- l. Avec quel niveau de borne de recharge le véhicule converti est-il compatible?
- m. Combien de temps faut-il à la batterie pour se recharger complètement?
- n. La technologie interfère-t-elle avec le système OBD2 du véhicule?
  - a. Les véhicules devront être équipés d'un dispositif télématique (fourni par le gouvernement du Canada) afin de suivre la consommation de carburant et d'autres paramètres du cycle de service du véhicule.
- o. La technologie est-elle **approuvée pour être utilisée au Canada** (l'équipement a-t-il été certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes conformément aux normes en vigueur)?

**Catégorie 3 - Conversion en véhicule électrique à batterie**

- a. Quel est le coût de la technologie et de l'installation correspondante?
- b. De quelle manière la technologie est-elle mise en œuvre dans le véhicule?
  - a. Veuillez fournir un exemple de bon de travail
- c. Le coût varie-t-il en fonction de la marque et du modèle du véhicule converti?
  - a. Veuillez fournir une liste des coûts ventilés par année de modèle et groupe motopropulseur pour les véhicules suivants :
    - i. Ford F-150
    - ii. Chevrolet Silverado 1500
    - iii. Ram 1500
- d. Indiquez les marques/modèles/années compatibles avec la technologie de conversion.
- e. Quel type de garantie vient avec la technologie?
- f. L'intégration de la technologie a-t-elle une incidence sur la garantie du fabricant d'origine du véhicule?
- g. Une inspection du véhicule est-elle effectuée avant l'installation pour vérifier que la technologie pourra être intégrée avec succès à chaque véhicule?
- h. Combien de temps dure l'installation?
- i. L'installation est-elle effectuée aux établissements du fournisseur ou sur des sites de travail tiers?



- j. Quelle est la portée régionale des services d'installation? (Veuillez fournir une liste des villes canadiennes dans lesquelles des services d'installation peuvent être fournis)
  - j2 : Si l'installation est requise en dehors des villes énumérées ci-dessus, veuillez expliquer la manière dont s'effectue le déplacement des véhicules ou techniciens pour mener à bien le projet.
- k. Quel est le potentiel de réduction des émissions de la technologie une fois mise en œuvre?
- l. Avec quel niveau de borne de recharge le véhicule converti est-il compatible?
- m. Combien de temps faut-il à la batterie pour se recharger complètement?
- n. La technologie interfère-t-elle avec le système OBD2 du véhicule?
  - a. Les véhicules devront être équipés d'un dispositif télématique (fourni par le gouvernement du Canada) afin de suivre la consommation de carburant et d'autres paramètres du cycle de service du véhicule.
- o. La technologie est-elle **approuvée pour être utilisée au Canada** (l'équipement a-t-il été certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes conformément aux normes en vigueur)?

#### Catégorie 4 – Système de gestion de la marche au ralenti

- a. Quel est le coût de la technologie et de l'installation correspondante?
- b. De quelle manière la technologie est-elle mise en œuvre dans le véhicule?
  - a. Veuillez fournir un exemple de bon de travail
- c. Le coût varie-t-il en fonction de la marque et du modèle du véhicule?
  - a. Veuillez fournir une liste des coûts ventilés par année de modèle et groupe motopropulseur pour les véhicules suivants :
    - i. Ford F-150
    - ii. Chevrolet Silverado 1500
    - iii. Ram 1500
- d. Indiquez les marques/modèles/années de véhicules compatibles avec la technologie.
- e. Quel type de garantie vient avec la technologie?
- f. L'intégration de la technologie a-t-elle une incidence sur la garantie du fabricant d'origine du véhicule?
- g. Une inspection du véhicule est-elle effectuée avant l'installation pour vérifier que la technologie pourra être intégrée avec succès à chaque véhicule?
- h. Combien de temps dure l'installation?
- i. L'installation est-elle effectuée aux établissements du fournisseur ou sur des sites de travail tiers?
- j. Quelle est la portée régionale des services d'installation? (Veuillez fournir une liste des villes canadiennes dans lesquelles des services d'installation peuvent être fournis)
  - j2 : Si l'installation est requise en dehors des villes énumérées ci-dessus, veuillez expliquer la manière dont s'effectue le déplacement des véhicules ou techniciens pour mener à bien le projet.
- k. Quel est le potentiel de réduction des émissions de la technologie une fois mise en œuvre?
- l. La technologie interfère-t-elle avec le système OBD2 du véhicule?
  - a. Les véhicules devront être équipés d'un dispositif télématique (fourni par le gouvernement du Canada) afin de suivre la consommation de carburant et d'autres paramètres du cycle de service du véhicule.



Natural Resources  
Canada

Ressources naturelles  
Canada

Request For Information: NRCAN-154575

- m. La technologie est-elle **approuvée pour être utilisée au Canada** (l'équipement a-t-il été certifié par un organisme de certification accrédité par le Conseil canadien des normes conformément aux normes en vigueur)?