



**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

**LETTER OF INTEREST
LETTRE D'INTÉRÊT**

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address
Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution
Ship Refits and Conversions / Radoubss et modifications
de navires and / et
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
6C2, Place du Portage
Gatineau, Québec K1A 0S5

Title - Sujet NGCC Terry Fox - PVN	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7049-200041/A	Date 2020-10-05
Client Reference No. - N° de référence du client F7049-200041	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$\$MD-042-27915
File No. - N° de dossier 042md.F7049-200041	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2020-11-05	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST	
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: Benoit (042md), Patrick R.	Buyer Id - Id de l'acheteur 042md
Telephone No. - N° de téléphone (873) 469-3862 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Specified Herein Précisé dans les présentes	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée See Herein	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

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Stratégie d'approvisionnement pour la prolongation de la vie utile du NGCC *Terry Fox*

F7049-200041

Le présent document n'est pas une demande de soumission et il ne comporte aucun engagement à l'égard d'achats ou de contrats éventuels. La présente demande de renseignements (DR) ne donnera pas lieu à l'attribution d'un contrat. Par conséquent, les fournisseurs éventuels de tout bien ou service décrit dans la présente DR ne devraient pas réserver des stocks ou des installations ni affecter des ressources en fonction des renseignements présentés dans la présente DR. La présente DR ne donnera pas lieu à la création d'une liste de fournisseurs. Le fait qu'un fournisseur éventuel réponde ou non à la présente DR ne l'empêchera pas de participer à tout processus d'approvisionnement subséquent. En outre, la présente DR n'entraînera pas nécessairement l'acquisition de l'un ou de l'autre des biens et des services qui y sont décrits. La DR vise seulement à obtenir les commentaires de l'industrie sur les points qui y sont abordés. Le financement n'a pas encore été approuvé pour ce projet et il se pourrait qu'aucun appel d'offres ne soit diffusé et aucun contrat ne soit attribué.

1- Historique

Dans le cadre du programme de prolongation de la vie des navires (PVN) de la flotte de de la Garde côtière canadienne (GCC), Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et la GCC envisagent de diffuser une demande de soumissions visant un radoub de PVN du NGCC *Terry Fox*.

Selon le calendrier actuel du programme de PVN, le NGCC *Terry Fox* fera l'objet des travaux de PVN à partir de la fin de l'année 2022, mais cela pourrait changer. L'objectif est de mener un processus d'approvisionnement concurrentiel et d'attribuer un contrat à la fin de 2021 ou au début de 2022 en prévoyant un délai minimum de huit mois avant l'arrivée du navire dans les installations de l'entrepreneur pour permettre à ce dernier d'acquérir les nouveaux moteurs principaux et les autres équipements requis. La PVN exige qu'une partie des travaux soit effectuée en cale sèche. Une période de mise en service et d'essais en mer devra suivre. Le NGCC *Terry Fox* devrait être remis en service au milieu de 2024.

Le NGCC *Terry Fox* sera sans équipage durant la majorité de la période des travaux de radoub et il sera sous la garde et sous le contrôle du chantier naval. Le chantier devra accorder l'accès au navire à des entrepreneurs effectuant des travaux dans le cadre de contrats distincts avec le Canada. En outre, l'équipage du navire pourrait participer à certains travaux d'entretien et de réparation pendant la dernière partie de la période de travail.

En outre, une présence continue de représentants du Canada au chantier naval est requise pendant toute la période de radoub. Le chantier naval devra accueillir et fournir suffisamment d'espace de bureau pour les employés du gouvernement du Canada (c'est-à-dire un espace pouvant accueillir jusqu'à 8 personnes, avec un accès à Internet), afin que ces derniers puissent collaborer quotidiennement avec le chantier naval quant à la progression des travaux de radoub.

En outre, les travaux nécessitent la présence de représentants détachés (RD) au chantier naval. Ainsi, des espaces de bureau supplémentaires seront nécessaires pour accueillir jusqu'à 10 RD participant au lot de travaux. Selon les RD, ces bureaux peuvent être requis pendant toute la durée du radoub, ou selon les besoins, en fonction des activités prévues.

Vous trouverez un résumé de certaines tâches dans les deux prochaines sections.

2- Tâches escomptées

- Réparation de la coque, de la superstructure et du pont – remplacement de l’acier, remplacement des écoutes, remplacement des fenêtres, remplacement des portes, etc.;
- Renouvellement des revêtements de la coque, des superstructures et des ponts;
- Réparation des citernes de ballast et renouvellement du revêtement;
- Nettoyage et inspection des réservoirs de carburant;
- Nettoyage des réservoirs d’eau potable, renouvellement du revêtement et désinfection;
- Nettoyage de réservoirs et de vides divers, et renouvellement du revêtement;
- Nettoyage des coffres et des caissons de prise d’eau et renouvellement du revêtement;
- Remplacer toutes les vannes de raccordement de la coque et du caisson de prise d’eau;
- Modernisation des systèmes de prévention de la corrosion - coque et coffres de prise d’eau;
- Renouvellement du système de détection des incendies;
- Installation d’un système de brumisation pour la lutte contre les incendies (nouvelle installation);
- Remplacement des quatre (4) moteurs de propulsion, ses embrayages et le carlingage;
- Remplacement de deux (2) boîtiers d’engrenages de propulsion;
- Enlèvement temporaire de la tuyauterie, du câblage, etc. dans la salle des machines pour l’installation des grands composants énumérés ci-dessus;
- Modification des systèmes auxiliaires en vue du remplacement de l’appareil de propulsion principal - carburant, huile de graissage, eau de refroidissement, air comprimé, systèmes de ventilation et d’échappement, etc.;
- Mise à jour de l’automatisation et de l’instrumentation de la propulsion;
- Remplacement des compresseurs pour diffuseurs de bulles et le système de tuyauterie d’évacuation de l’air;
- Installation d’un propulseur d’étrave (nouvelle installation);
- Mise à niveau de l’appareil à gouverner;
- Remplacement des compresseurs à air;
- Révision du groupe électrogène de secours;
- Remplacement ou remise à neuf et modernisation des machines de pont - treuils de remorquage, cabestans, treuil de remorquage, grues, etc.;
- Installation de treuils d’amarrage à l’avant (nouvelle installation);
- Remplacement de toutes les pompes auxiliaires principales - incendie, cale et ballast, service général, contrôle d’incendie, transfert de carburant, etc.;
- Remplacement de divers systèmes de tuyauterie et le matériel associé - incendie, cale, ballast, eau douce domestique, collecte des eaux usées sous vide, eau de mer;
- Mise à niveau et rénovation du système de ventilation - conduits d’air, ventilateurs, grilles, fermetures, et systèmes de climatisation, etc.;
- Modernisation des systèmes de réfrigération et des locaux;
- Remplacement et/ou mise à niveau des commutateurs et des systèmes de distribution d’énergie - PCM, sous-panneaux, etc.;
- Remplacement des alternateurs entraînés par l’arbre et du système de contrôle associé, installation d’équipements de conditionnement d’énergie (nouvelle installation);
- Mise à niveau des systèmes de contrôle, des contrôleurs programmables, du système d’alarme et de surveillance avec amélioration de l’intégration globale du contrôle;
- Mise à niveau de l’électronique du pont;
- Mise à niveau des systèmes de communication internes;

- Exigences relatives à l'inspection régulière - Matériel de lutte contre l'incendie, radeaux, bossoirs, essais d'isolation électrique, balayage thermique électrique, etc.;
- Mise en service, mise au travail, tests et essais;
- Acquisition de grands composants tels que moteurs de propulsion, embrayages, boîtes de vitesses, propulseurs d'étrave, alternateurs entraînés par l'arbre, compresseurs à bulles, etc., et de tout autre matériel nécessaire à la réalisation des travaux de la portée;
- Élaboration des lots d'ingénierie complets nécessaires à la réalisation des travaux;
- Fourniture d'une documentation à jour, y compris les manuels, certificats, dessins, rapports, etc. associés aux tâches;
- Travaux d'inspection réglementaire.

3- **Stratégie d'approvisionnement**

Notre objectif est d'établir un contrat unique pour l'acquisition de la plupart des équipements, des matériaux, de l'ingénierie et de l'exécution de la PVN. Le Canada a l'intention de fournir des spécifications basées sur les performances pour les moteurs principaux et d'autres articles à long terme. Le contrat découlerait d'un appel d'offres concurrentiel entre les chantiers navals de l'est du Canada en mesure d'exécuter ces travaux. En raison de la nature et de la complexité du besoin, le Canada envisagera de faire appel à une approche d'entrepreneur principal/sous-traitant habituelle ou à des coentreprises dans le cadre du projet.

Les avantages pour les chantiers navals :

- Une plus grande portée des travaux permet un meilleur rendement;
- Les travaux d'ingénierie effectués par le chantier naval permettent d'adapter le travail aux installations et à la main-d'œuvre de chaque chantier;
- Une charge de travail constante à long terme;
- La durée du contrat permet l'acquisition et la rétention de la main-d'œuvre, des corps de métier et des ressources spécialisées.

Les exigences obligatoires qui ont généralement été comprises dans les demandes de soumissions précédentes seront utilisées pour la PVN/le radoub. En voici quelques exemples :

- Certifications en soudage (acier et aluminium);
- Ententes avec les syndicats;
- Procédures de lutte contre l'incendie;
- Procédures de sécurité;
- Calendrier d'exécution préliminaire;
- Équipe proposée;
- Système de gestion de la qualité (p. ex. ISO);
- Lettre confirmant l'accessibilité à l'assurance;
- Attestation relative à l'intégrité;
- Curriculum vitae et nom des membres de l'équipe de gestion du projet;
- Évaluation satisfaisante concernant les installations, la gestion ainsi que les ressources humaines et financières des entrepreneurs;
- Le chantier naval doit être pleinement opérationnel et avoir accès toute l'année à une cale sèche certifiée existante qui devra répondre aux exigences suivantes :

NGCC Terry Fox
a. Construction - Acier

b. Longueur hors-tout (LHT) : 88 mètres
c. Tirant d'eau : 8,3 mètres
e. Largeur maximale : 17,8 mètres
F. Tonnage brut : 4 234 tonnes anglaises

Le Canada a l'intention d'utiliser un processus d'évaluation des soumissions par points. Les critères d'attribution du contrat seront déterminés par la soumission la moins disant ayant obtenu globalement le plus de points. Le nombre global de points sera déterminé par rapport à des critères obligatoires, financiers et techniques.

Critères obligatoires

- Conformité aux modalités contractuelles;
- Capacité financière;
- Main-d'œuvre;
- Ententes valides avec les syndicats;
- Installation de radoub;
- Livraison.

Critères techniques

- Proposition relative au calendrier;
- Proposition relative à la propulsion;
- Proposition de mise en œuvre;
- Équipe d'ingénierie;
- Gestion de projet;
- Délai entre les révisions majeures des moteurs principaux;
- Utilisation prévue des principales pièces de rechange;
- Critères physiques des équipements proposés dans le cadre de la demande de soumissions (taille, bruit, consommation de carburant et de lubrifiant, puissance, puissance requise, émissions).

Les montants de l'évaluation financière seraient déterminés par la somme des éléments suivants :

- Le coût de l'ensemble des tâches applicables au navire;
- Le coût d'un certain nombre d'heures de travail imprévues à prévoir pour le radoub, pour lequel le soumissionnaire attribuerait un taux horaire mixte. Ces taux seraient appliqués pendant toute la durée du carénage;
- Les frais de transfert des navires.

4- Demande de renseignements

La GCC et SPAC souhaiteraient recevoir les commentaires des entrepreneurs potentiels sur la stratégie de passation de marchés ci-dessus.

- 1) Souhaiteriez-vous soumissionner ce marché?
- 2) Selon, y-a-t-il des problèmes associés à cette stratégie d'approvisionnement?
- 3) Dans le cadre de ce besoin, l'entrepreneur devra acquérir de grandes quantités de matériel. Avez-vous des préoccupations à ce sujet?

- 4) Quel serait un délai acceptable de réception du navire avec lequel le chantier naval pourrait composer, sans aucune pénalité pour le Canada? Quelle serait une conséquence équitable pour le Canada si le délai était prolongé au-delà de ce point acceptable?
- 5) Y a-t-il des engagements à long terme pris pour des travaux d'autres entreprises commerciales ou du gouvernement du Canada qui pourraient avoir une incidence sur les dates prévues de début et de fin de la période de travail sur le *Terry Fox*? Y aurait-il des conséquences pour le chantier naval (et/ou d'autres contrats)?
- 6) En raison d'événements imprévus après l'attribution du contrat, il se peut que les travaux de radoub proposés sur le navire doivent être achevés plus tôt que prévu et qu'ils soient donc retirés du lot de travaux de radoub prévu. De même, d'autres éléments de travail peuvent devoir être introduits dans le lot de travaux global avant le début du radoub. Le chantier naval sera tenu au courant de toute modification au besoin, au fur et à mesure. Comment proposez-vous que ces ajustements soient traités sur le plan contractuel?
- 7) Généralement, le Canada verse des paiements mensuels aux chantiers navals comme base de paiement pour les travaux de radoub. Cette base de paiement est-elle toujours un mode de paiement acceptable pour le présent besoin? Le chantier naval a-t-il trouvé de meilleures modalités de paiement dans le cadre de ses activités commerciales (c'est-à-dire avec des jalons, des produits livrables, une combinaison des deux, etc.) qui pourraient mieux convenir à la stratégie d'approvisionnement définie pour le radoub du *Terry Fox*?
- 8) Le Canada veut garantir la poursuite des efforts, ainsi qu'une qualité constante dans la réalisation de tous les travaux de radoub en temps voulu. Le chantier naval a-t-il des suggestions à faire pour assurer le suivi et l'évaluation de ses activités?
- 9) Comment le chantier naval peut-il garantir que les besoins du Canada seront prioritaires pendant toute la durée du radoub?
- 10) Des incitatifs et des pénalités pourraient-ils être mis en œuvre (c'est-à-dire : Incitatifs pour les jalons atteints avant les dates cibles et pénalités pour les travaux réalisés après les dates cibles fixées). Des définitions claires et des solutions d'atténuation seraient présentées.
- 11) La liste des critères obligatoires doit-elle être élargie (c'est-à-dire y a-t-il d'autres capacités ou exigences qu'un chantier naval doit respecter pour être en mesure de réaliser un contrat de cette ampleur)?
- 12) Votre chantier naval dispose-t-il actuellement de suffisamment de ressources en main-d'œuvre pour être en mesure de soutenir ce radoub?
- 13) Quelles sont les capacités dont dispose votre chantier naval sur place et qui faciliteraient le travail à accomplir?
- 14) De quelles ressources hors site votre chantier naval a-t-il besoin pour mener à bien ce contrat?
- 15) Avez-vous d'autres suggestions ou des suggestions supplémentaires sur la méthode de sélection à utiliser pour l'attribution du contrat (c.-à-d. : prix évalué le plus bas avec respect des critères d'évaluation technique obligatoires, critères cotés par points, etc.)? Toutes les réponses reçues resteront confidentielles. Elles ne seront utilisées que pour définir une stratégie d'approvisionnement appropriée.

Veillez envoyer vos réponses à l'autorité contractante dont le nom figure ci-dessous. Vous pouvez également communiquer avec l'autorité contractante si vous avez des questions.

Patrick R. Benoit

Services publics et Approvisionnement Canada, Gouvernement du Canada

Patrick.R.Benoit@tpsgc-pwpsc.gc.ca / Tél. : 873-469-3862

Le gouvernement du Canada vous remercie à l'avance de votre participation.