



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

Quebec

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

Marine Chartering Services Directorate/Direction des
services d'affrètements maritime

11 Laurier St./ 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III, 6C2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet DDR - NMSH Demande de Renseignements - Navires multimiissions semi-hauturiers	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-190110/A	Amendment No. - N° modif. 003
Client Reference No. - N° de référence du client F7013-190110	Date 2021-04-14
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MB-007-28096	
File No. - N° de dossier 007mb.F7013-190110	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Eastern Daylight Saving Time EDT on - le 2021-06-30 Heure Avancée de l'Est HAE	
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: Martin, Erik	Buyer Id - Id de l'acheteur 007mb
Telephone No. - N° de téléphone (613) 296-7863 ()	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	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

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

La modification n° 003 est émise pour (1) prolonger la date de fermeture de la Demande de Renseignements (DDR) au 30 juin 2021, (2) répondre aux questions de l'industrie et (3) modifier la DDR comme suit :

QUESTIONS ET RÉPONSES :

Question no. 2:

Le Canada a-t-il l'intention d'être propriétaire de la propriété intellectuelle (PI) créée en vertu du contrat de conception de navires multimissions semi-hauturiers (NMSH)?

Réponse no. 2:

En ce qui concerne la propriété intellectuelle (PI), l'intention du Canada est d'utiliser la clause et condition uniformisée d'achat no. 4006 pour la demande de proposition (DP) de conception du navire multimission semi-hauturier (NMSH).

<https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-clauses-et-conditions-uniformisees-d-achat/4/4006/3>

Veuillez noter cependant qu'avant la publication de l'appel d'offres, le Canada peut modifier la condition no. 4006 pour mieux représenter ses besoins.

Question no. 3:

Il est fait mention d'un intégrateur du système unique (ISU) dans le processus. Pouvez-vous préciser comment l'ISU s'intégrera dans le processus d'approvisionnement et si l'intention est de générer un appel d'offres distinct spécifiquement pour l'ISU?

Réponse no. 3:

À l'heure actuelle, le Canada n'a pris aucune décision concernant la marche à suivre pour les activités d'approvisionnement. Comme indiqué dans les annexes A et B de la demande de renseignements (DDR), le Canada envisage la possibilité d'utiliser l'intégrateur du système unique (ISU) dans le processus d'approvisionnement. L'objectif de cette demande de renseignements est de recueillir des informations auprès de l'industrie afin d'aider le Canada à développer une voie viable pour la livraison des NMSH et à déterminer comment le processus d'ISU pourrait être intégré avec succès dans le processus d'approvisionnement. Le Canada aimerait connaître vos commentaires à ce sujet grâce à vos réponses aux questions 18 et 30 de l'annexe C des documents de DDR.

Question no. 4:

Pour quels systèmes le Canada envisage-t-il l'utilisation d'un ISU ou de plusieurs ISU?

Réponse no. 4:

À l'heure actuelle, le Canada n'a pris aucune décision concernant la marche à suivre pour les activités d'approvisionnement. Comme indiqué dans les annexes A et B de la demande de renseignements (DDR), le Canada envisage la possibilité d'utiliser l'intégrateur du système unique (ISU) dans le processus d'approvisionnement. L'objectif de cette demande de renseignements est de recueillir des

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

informations auprès de l'industrie afin d'aider le Canada à développer une voie viable pour la livraison des NMSH et à déterminer comment le processus d'ISU pourrait être intégré avec succès dans le processus d'approvisionnement. Le Canada aimerait connaître vos commentaires à ce sujet grâce à vos réponses aux questions 18 et 30 de l'annexe C des documents de DDR. En développant l'idée, le Canada a estimé que les ISU pourraient potentiellement être utilisés pour la sélection des principaux systèmes tels que le système de propulsion, l'équipement de pont, l'intégration de la passerelle, le système de chauffage, ventilation et climatisation [CVCA], etc.

Question no. 5:

Si une entreprise est sous contrat avec le gouvernement pendant les phases de conception ou de conception du contrat, et qu'elle contribue à la formulation de la conception du concept ou du dossier de conception du contrat, est-elle empêchée de se joindre à une équipe d'entrepreneurs canadiens de taille moyenne dirigée par un chantier naval pendant la phase de construction du navire?

Réponse no. 5:

Le Canada aimerait connaître les réflexions et les recommandations de l'industrie à ce sujet.

Le Canada sollicite les commentaires de l'industrie concernant la stratégie d'approvisionnement et n'a pas encore pris de décision quant à la marche à suivre. À partir de cette DDR, le Canada cherche à comprendre les défis et les obstacles associés aux stratégies d'approvisionnement proposées et à obtenir un aperçu des autres stratégies d'approvisionnement qui seraient acceptables pour l'industrie

Question no. 6:

La composante de participation autochtone s'appliquera-t-elle à toutes les phases du programme (conception, conception du contrat, construction du navire) ou est-il prévu qu'elle s'applique uniquement à la phase de construction du navire?

Réponse no. 6:

L'objectif de la demande de renseignements est de recueillir de l'information. Les réponses de l'industrie aux questions 43 à 49 de la DDR seront analysées et, en fin de compte, permettront au Canada de mieux décider où et comment la Classification internationale des brevets peut être appliquée.

Question no. 7:

Le calendrier s'étale de 2021 à 2029. Ce calendrier est trop long au regard des normes internationales de construction navale pour la conception et la construction de 6 NMSH. Notre équipe de conception est prête à terminer la conception des NMSH d'ici décembre 2021 et la conception détaillée et la modélisation d'ici décembre 2022. Nous proposons de construire le premier navire en Europe de sorte que la livraison soit garantie pour le premier navire en décembre 2024 ou avant. Les cinq prochains navires seront construits au Canada. Un chantier naval sélectionné au Canada sera en mesure d'organiser une période de formation pendant la construction du premier navire en Europe et d'organiser et d'apprendre de la construction sur place. Cette approche est-elle acceptable pour le Canada?

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

Réponse no. 7:

Tous les NMSH seront mis en concurrence et construits au Canada conformément à la stratégie nationale de construction navale.

Question no. 8:

Comme solution de rechange à ce qui précède, nous pouvons fournir une assistance technique, entre autres, pour construire tous les navires au Canada dans un chantier naval sélectionné. Notre équipe peut fournir au Canada une solution complète, de la conception à la livraison, en sélectionnant et en supervisant un chantier naval pour la livraison rapide de tous les navires. Le Canada préfère-t-il la solution de rechange?

Réponse no. 8:

Le Canada sollicite les commentaires de l'industrie concernant la stratégie d'approvisionnement et n'a pas encore pris de décision quant à la marche à suivre. À partir de cette DDR, le Canada cherche à comprendre les défis et les obstacles associés aux stratégies d'approvisionnement proposées et à obtenir un aperçu des autres stratégies d'approvisionnement qui seraient acceptables pour l'industrie.

Question no. 9:

Dans un monde où les technologies de construction navale évoluent rapidement, il n'est peut-être pas réaliste de développer le concept en 2021 pour un navire qui sera livré en 2029, car au moment où le navire « commence à être construit », un nouveau concept avec une nouvelle technologie de pointe peut apparaître et il peut être absolument nécessaire de l'intégrer au navire. Le Canada veut-il concevoir le navire maintenant et corriger ensuite la conception vers 2028-2029?

Réponse no. 9:

Le Canada accueillerait volontiers les commentaires de l'industrie sur la façon dont ce défi pourrait être relevé avec succès.

Question no. 10:

D'après notre expérience des programmes de la SNCN au Canada, notre équipe de conception prévoit que le premier navire coûterait à des niveaux de 50 % du coût canadien lors de la construction du navire en Europe (sur la base des niveaux de prix canadiens de 2021 publiés par les médias courants du net). Nous pensons que la compensation de 50 % (entre l'Europe et le Canada) permettrait de résoudre les problèmes d'embarcations de sauvetage côtier (ESC) au Canada. La division de la construction des navires (un navire en Europe et le reste au Canada) entre l'Europe et le Canada devrait créer une situation gagnante pour le Canada et l'industrie navale canadienne. Le Canada est-il disposé à adopter une telle approche pour la construction des NMSH, répartie entre l'Europe et le Canada?

Réponse no. 10:

Tous les NMSH seront mis en concurrence et construits au Canada conformément à la stratégie nationale de construction navale.

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

Question no. 11:

Étant donné que les NMSH sont beaucoup plus petits et d'une classe différente de celle des navires actuellement construits au Canada, le Canada est-il disposé à construire les six navires en Europe à un prix et selon un calendrier plus compétitif? Notre équipe peut garantir que tous les navires seront livrés au Canada avant décembre 2025-2026.

À titre d'information, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande construisent leur flotte en Europe et en Corée, apparemment pour les raisons susmentionnées.

Le Canada est-il prêt à adopter une telle approche pour la conception et la construction des NMSH entièrement en Europe?

Réponse no. 11:

Tous les NMSH seront mis en concurrence et construits au Canada conformément à la stratégie nationale de construction navale.

Question no. 12:

Veuillez confirmer que les six NMSH auront une plateforme de base identique ou qu'il y aura des différences en fonction des lieux d'opération géographiques.

Réponse no. 12:

Comme indiqué dans la présentation de la journée industrielle sur les NMSH, ces navires seront construits en tant qu'actifs nationaux. Par conséquent, il est prévu que tous les navires soient de conception identique.

Question no. 13:

Notre équipe a conclu un accord avec une entreprise canadienne qui fabrique des batteries de super condensateurs innovantes et homologuées. Le Canada est-il prêt à opter pour une propulsion hybride gaz naturel liquéfié-électrique (avec batteries pour les charges de pointe) avec deux propulseurs azimutaux et un propulseur d'étrave? Veuillez noter que, dans ce domaine, les nouvelles technologies progressent très rapidement.

Réponse no. 13:

La DDR vise à solliciter les réactions de l'industrie sur un certain nombre d'innovations pour les systèmes de navires, y compris l'utilisation de sources d'énergie alternatives pour les NMSH. La phase actuelle du projet s'appelle l'exploration de concepts et le Canada examinera et prendra en compte toutes les contributions et suggestions de nouvelles technologies innovantes. Il est très prématuré de prendre une décision à ce stade préliminaire; toutefois, nous serions heureux de recevoir votre contribution en répondant aux questions 14 et 15 de la DDR. Voir l'Annexe C des documents de DDR

Question no. 14:

Cette question est liée à la précédente : Le Canada recherche-t-il une propulsion diesel-électrique plus conventionnelle avec les propulseurs ou avec des hélices conventionnelles avec deux lignes d'arbre et un propulseur d'étrave et de poupe?

Réponse no. 14:

Le Canada est ouvert à l'examen d'une grande variété d'options de propulsion et le Canada accueille favorablement les contributions fondées sur l'expérience de l'industrie et la connaissance de la technologie et des systèmes actuels.

Question no. 15:

Pour les équipements majeurs des NMSH, le Canada va-t-il proposer des fournisseurs et des fabricants privilégiés ou les marques sélectionnées? Autrement, le Canada va-t-il permettre à notre équipe de conception de proposer l'équipement en se basant uniquement sur les exigences et les critères d'acceptation?

Réponse no. 15:

Pour le projet de NMSH, le Canada n'a pas d'arrangement avec les fournisseurs et les fabricants privilégiés des principaux équipements.

L'objectif de cette DDR est de recueillir l'expérience et les recommandations de l'industrie en ce qui concerne les options d'approvisionnement afin de formuler une stratégie pour prendre des décisions éclairées.

Comme indiqué dans les questions 18 et 30 de la DDR concernant les ISU, le Canada sollicite des commentaires pour savoir si un processus d'ISU serait applicable et s'il pourrait être intégré avec succès dans l'approvisionnement en NMSH.

Question no. 16:

Dans quelle mesure la participation et/ou la sous-traitance doivent-elles être confiées à des entreprises autochtones au Canada?

Réponse no. 16:

L'objectif de la DDR est de recueillir des informations. Les réponses de l'industrie aux questions 43 à 49 de la DDR seront analysées et, en fin de compte, permettront au Canada de mieux décider où et comment la participation des entreprises autochtones peut être appliquée.

Question no. 17:

Dans le cas où la Garde côtière canadienne (Canada) développe la conception, est-il obligatoire de suivre le concept pour la conception de base? Ou bien, sera-t-il possible d'apporter des modifications au concept afin d'obtenir un navire plus perfectionné?

Réponse no. 17:

Le Canada serait ouvert à l'incorporation d'améliorations de la conception au fur et à mesure de son avancement. Notre intention est d'avoir le NMSH le plus avancé possible. Le concept est conçu comme une conception préliminaire générale qui fournit suffisamment d'informations pour une évaluation plus approfondie. Pendant la phase de conception du contrat (détaillée à l'annexe B : Stratégies et scénarios d'approvisionnement proposés), le concepteur aura la liberté nécessaire pour intégrer des changements,

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

des modifications et des optimisations.

Comme indiqué dans les questions 38 à 42 de la DDR concernant les options d'approvisionnement en matière de conception, le Canada sollicite des commentaires concernant les options d'approvisionnement proposées et la manière dont elles pourraient être intégrées avec succès dans l'approvisionnement en NMSH

Question no. 18:

En ce qui concerne la diapositive 48, nous comprenons que la GCC terminera la conception. À ce moment-là, la GCC fera appel à une entreprise de conception de navires pour amener le concept à un stade préliminaire. Il est également entendu qu'un ISU sera utilisé à un moment donné.

L'ISU sera-t-il utilisé en même temps que la société de conception de navires? D'après notre expérience, le concepteur du navire travaillant en tandem avec l'ISU de propulsion permet d'obtenir la conception la plus optimale du navire/de la coque en tenant compte de la meilleure adéquation entre les performances du navire, la configuration de la centrale électrique et le poids.

Réponse no. 18:

Pour l'instant, le Canada n'a pris aucune décision concernant la marche à suivre pour les activités d'approvisionnement. Comme indiqué dans les annexes A et B de la demande de renseignements (DDR), le Canada envisage la possibilité d'utiliser l'intégrateur du système unique (ISU) dans le processus d'approvisionnement. L'objectif de cette demande de renseignements est de recueillir des informations auprès de l'industrie afin d'aider le Canada à développer une voie viable pour la livraison des NMSH et à déterminer comment le processus d'ISU pourrait être intégré avec succès dans le processus d'approvisionnement. Le Canada aimerait connaître vos commentaires à ce sujet grâce à vos réponses aux questions 18 et 30 de l'annexe C des documents de DDR.

Question no. 19:

En tant que concepteur et fournisseur de systèmes de propulsion, la GCC envisagera-t-elle ces entreprises comme des candidates pour l'ISU ou la GCC tiendra-t-elle à ce que l'ISU n'ait aucun lien avec la fabrication et la fourniture d'équipement?

Réponse no. 19:

À l'heure actuelle, le Canada n'a pris aucune décision concernant la marche à suivre pour les activités d'approvisionnement. Comme indiqué dans les annexes A et B de la demande de renseignements (DDR), le Canada envisage la possibilité d'utiliser l'intégrateur du système unique (ISU) dans le processus d'approvisionnement. L'objectif de cette demande de renseignements est de recueillir des informations auprès de l'industrie afin d'aider le Canada à développer une voie viable pour la livraison des NMSH et à déterminer comment le processus d'ISU pourrait être intégré avec succès dans le processus d'approvisionnement. Le Canada aimerait connaître vos commentaires à ce sujet grâce à vos réponses aux questions 18 et 30 de l'annexe C des documents de DDR.

Question no. 20:

La section 3 de l'annexe B stipule que la conception sera effectuée à l'interne par la GCC; toutefois, le tableau des échéanciers de la section 2 de l'annexe B comporte un élément pour la « demande de propositions de conception ». Pouvez-vous préciser si le Canada envisage une option consistant à confier à l'industrie la réalisation de la conception du projet?

Réponse no. 20:

Comme décrit dans la demande de renseignements, le Canada a proposé trois options d'approvisionnement pour les NMSH. Les options 1 et 2, par exemple, prévoient que la conception soit réalisée en interne, mais l'option 3 prévoit qu'une grande partie de la conception soit réalisée par un entrepreneur. Cet entrepreneur serait sélectionné par le biais d'un processus concurrentiel. Toutefois, comme l'indiquent les questions de la DDR 38 à 42, le Canada est ouvert à l'examen d'autres options d'approvisionnement proposées par l'industrie.

Question no. 21:

Actuellement, il n'y a pas d'exigence spécifique de contenu canadien pour la conception des navires. Est-il prévu de l'introduire? Quel pourcentage de contenu canadien le Canada trouverait-il acceptable?

Réponse no. 21:

Une fois toutes les informations reçues avant la date limite stipulée, le Canada analysera toutes les informations reçues avant de prendre toute décision, y compris le contenu canadien.

Question no. 22:

5.5 Bruit et vibrations : La réduction du bruit rayonné sous l'eau est un facteur de coût de conception. Quelles normes et quels critères le Canada utilisera-t-il pour définir les exigences relatives au bruit et aux vibrations? S'agira-t-il de critères obligatoires, nominaux ou souhaités?

Réponse no. 22:

Le Canada s'attache à réduire les effets négatifs du bruit sur les océans et l'environnement. À ce stade, nous devons encore élaborer les normes et les critères permettant de réduire les effets du bruit et des vibrations. L'impact sur les autres paramètres et exigences de conception doit être pris en considération.

Question no. 23:

6.2 Détails estimés du NMSH : Selon la convention de l'OMI/SOLAS, si le nombre total de passagers/personnes spéciales est limité à douze (12) ou moins, le navire peut être classé comme un navire de charge. Cela permet de réduire le coût global de la conception et de l'équipement. Le Canada a-t-il tenu compte de l'exigence relative au nombre total de passagers (ou de personnes spéciales) dans le contexte de ce critère? Le nombre total de passagers (ou de personnes spéciales) est-il fixé à quatorze (14), ou est-il possible de le réduire à douze (12)?

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

Réponse no. 23:

Les détails du navire dans le document de DDR énumèrent les exigences en matière d'équipage et de personnel surnuméraire et le Canada n'envisage pas de modifier ce paramètre, pour le moment.

Question no. 24:

Est-il possible d'obtenir plus d'informations sur le profil opérationnel prévu du navire? Spécialement en ce qui concerne la répartition de l'occupation pour les tâches principales ciblées

Réponse no. 24:

À ce stade du projet, toutes les informations pertinentes sont incluses dans les documents de la DDR qui ont été publiés.

Question no. 25:

Modularité en fonction de la mission. Pourriez-vous nous faire savoir dans quelle mesure vous avez déjà utilisé la modularité en fonction de la mission dans la flotte existante comme demandé pour les missions secondaires du NMSH? Ces solutions constituent-elles la base, ou peut-on s'attendre à des variations de celles-ci?

Réponse no. 25:

Le Canada a l'intention d'appliquer l'approche modulaire à la conception de NMSH et accueillerait volontiers les commentaires de l'industrie pour déterminer les cas où la modularité de la mission pourrait constituer une solution appropriée.

La modularité des missions existe actuellement au sein de la flotte des garde-côtes, mais pas dans un format structuré officiel pour toutes les catégories de navires, ce qui crée souvent des difficultés opérationnelles. Le Canada a l'intention d'appliquer l'approche modulaire de façon interchangeable aux futures classes de navires de la GCC, comme les navires polyvalents et les NMSH, et il accueillerait favorablement les commentaires de l'industrie afin de déterminer où la modularité des missions pourrait constituer une solution appropriée.

Pour plus de détails, veuillez vous référer à la diapositive 33 de la présentation de la journée de l'industrie, disponible dans la modification 001 de la DDR/A.

Comme l'indique la question 14 de la DDR concernant la technologie verte, l'innovation et la modularité de la mission, le Canada sollicite des commentaires sur la façon dont l'industrie pense que la modularité serait applicable et intégrée avec succès dans la conception du NMSH.

Question no. 26:

Conception, options. La phase de conception, qui est attribuée au GCC, ne donne pas beaucoup d'occasions aux bureaux d'études de proposer des solutions nouvelles. Selon notre compréhension, le concept les inclut. Toutefois, dans l'option 3, la GCC élaborera un concept général. Pourriez-vous préciser plus en détail l'étendue de celle-ci et la liberté d'introduire de nouvelles technologies, par exemple en ce qui concerne l'alimentation et le choix du carburant?

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

Réponse no. 26:

Le concept est conçu comme une conception préliminaire générale qui fournit suffisamment d'informations pour une évaluation plus approfondie. L'option 3 (détaillée à l'annexe B : Stratégies et scénarios d'approvisionnement proposés) accordera la liberté nécessaire pour intégrer des changements, des modifications et des optimisations à la conception. Le Canada souhaite recevoir vos commentaires sur l'introduction de nouvelles technologies et sur la façon dont ces défis peuvent être relevés en ce qui concerne les options d'approvisionnement proposées ou nouvelles.

Le Canada souhaite recevoir les commentaires de l'industrie concernant les options d'approvisionnement proposées en répondant aux questions 38 et 42 de la DDR.

Question no. 27:

Conception, portée. Vous insistez beaucoup sur l'importance du contrôle du poids pendant le processus de conception et de construction. Si l'on poursuit avec l'option 1 ou 2 du concept, on s'attend à ce que le poids et le centre de gravité ainsi que les performances soient déjà fixés. Le projet de contrat doit être développé sans modification des caractéristiques principales ou de la forme de la coque. Qu'est-ce qui les distingue?

Réponse no. 27:

Le concept est conçu comme une conception préliminaire générale qui fournit suffisamment d'informations pour une évaluation plus approfondie. Une fois la phase de conception du contrat entamée, on peut s'attendre à une optimisation supplémentaire des principales caractéristiques.

Comme l'indique la question 14 de la DDR concernant la technologie verte, l'innovation et la modularité de la mission, le Canada sollicite des commentaires sur la façon dont ces éléments pourraient s'appliquer et s'intégrer avec succès dans la conception du NMSH. Le Canada serait ouvert aux idées proposées par l'industrie pour la conception du NMSH.

Question no. 28:

Émissions : Des progrès rapides ont été réalisés dans le domaine des carburants marins afin de réduire les émissions. Il existe déjà plusieurs solutions basées sur le GNL. Le méthanol et l'ammoniac sont également envisagés. Les solutions basées sur l'hydrogène en sont aux premiers stades de développement. Avez-vous déjà réfléchi si l'un de ces choix ou tout autre choix serait préférable dans votre projet?

Réponse no. 28:

La DDR vise à solliciter les réactions de l'industrie sur un certain nombre d'innovations pour les systèmes de navires, y compris l'utilisation de sources de carburant alternatives pour les NMSH. La phase actuelle du projet s'appelle l'exploration de concepts et le Canada examinera et prendra en compte toutes les contributions et suggestions de nouvelles technologies de carburant. À ce stade préliminaire, il est très prématuré de prendre une décision sur une technologie spécifique. Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires par le biais de notre processus établi d'engagement de l'industrie.

Comme l'indiquent les questions 14 et 15 de la DDR concernant la technologie verte, l'innovation et la

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

modularité de la mission, le Canada sollicite des commentaires sur la façon dont ces éléments pourraient s'appliquer et s'intégrer avec succès dans la conception du NMSH. Le Canada serait ouvert aux idées proposées par l'industrie pour la conception du NMSH.

Question no. 29:

Innovation et technologies de pointe par rapport à la conception éprouvée. L'efficacité énergétique et les émissions sont l'une des principales considérations dans la conception de l'alimentation électrique. Il est également important d'opter pour des technologies de pointe. Cependant, vous soulignez également que les technologies doivent être éprouvées. Les progrès sont très rapides dans le domaine des carburants verts et des solutions d'alimentation correspondantes. Comment considérez-vous le terme « technologies éprouvées » dans ce délai assez long de mise en service des navires (années 2029-2034)?

Réponse no. 29:

Le Canada reconnaît les défis associés à l'évolution rapide des technologies innovatrices et de pointe par rapport au délai d'exécution des NMSH. Vos commentaires sur l'introduction de nouvelles technologies, compte tenu du calendrier, et sur la façon dont ces défis peuvent être relevés en ce qui concerne les options d'approvisionnement proposées ou nouvelles sont les bienvenus.

Nous serions heureux de recevoir votre contribution en répondant aux questions 14 et 15 de la DDR. Voir l'Annexe C des documents de DDR.

Question no. 30:

Bruit. Existe-t-il une limite quantitative pour le bruit sous-marin, telle que la notation de la classe silencieuse de DNV? Ou pour un bruit interne tel qu'une notation de classe de confort?

Réponse no. 30:

Le Canada s'attache à réduire les effets négatifs du bruit sur les océans et l'environnement ainsi que sur le confort des équipages. À ce stade, nous devons encore élaborer les normes et les critères relatifs au bruit sous-marin interne et rayonné.

Question no. 31:

Pouvons-nous soumettre au total, par exemple, 10 bureaux d'études, dont 6/7 à l'étranger, des offres distinctes, 1 ou 2 propositions de rechange ou des propositions/offres combinées, etc.? Veuillez me faire connaître les dispositions.

Réponse no. 31:

L'objectif de la DDR/A est de recevoir un retour d'information complet de la part de l'industrie sur différents sujets, dont celui-ci. Une fois que toutes les informations auront été reçues avant la date limite stipulée, le Canada analysera toutes les informations reçues avant de prendre une décision finale concernant la demande de propositions.

Question no. 32:

La construction se fera-t-elle dans des chantiers navals canadiens?

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

Réponse no. 32:

Tous les NMSH seront mis en concurrence et construits au Canada conformément à la stratégie nationale de construction navale.

Question no. 33:

Si la construction se fait à l'étranger, doit-elle se faire dans les mêmes chantiers navals, le même pays ou la même région? Avons-nous prévu un remorquage humide ou un remorquage sec?

Réponse no. 33:

Tous les NMSH seront mis en concurrence et construits au Canada conformément à la stratégie nationale de construction navale.

Question no. 34:

Pouvons-nous faire appel à une autre société de classification, par exemple la classe NK ou la société indienne de classification des navires?

Réponse no. 34:

Seules les sociétés de classification reconnues par Transports Canada seront acceptées :

1. American Bureau of Shipping (ABS);
2. Bureau Veritas (BV);
3. Nippon Kaiji Kyokai;
4. Det Norske; Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL);
5. Korean Register;
6. Lloyd's Register;
7. Registro Italiano Navale (RINA Services, SpA).

RFI No. - N° de la DDR
F7013-190110/A

Amd. No. - N° de la modif.
003

Buyer ID - Id de l'acheteur
007MB

Client Ref. No. - N° de réf. du client
F7013-190110

File No. - N° du dossier
007mb.F7013-190110

CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

UNCLASSIFIED - NON CLASSIFIÉ

MODIFICATION À LA DDR :

Modification no. 2 :

Retirer :

8.0 Présentation de réponses

- 8.1 Les réponses finales à la phase 1 de la présente DDR doivent être fournies par courrier électronique à l'autorité contractante (erik.martin@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard le **14 mai 2021**.

Insérer :

8.0 Présentation de réponses

- 8.1 Les réponses finales à la phase 1 de la présente DDR doivent être fournies par courrier électronique à l'autorité contractante (erik.martin@tpsgc-pwgsc.gc.ca) au plus tard le **4 juin 2021**.

REMARQUE : La date de fermeture de la Demande de Renseignements (DDR) est prolongée au 30 juin, 2021.

TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DEMEURENT INCHANGÉES.