



**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

**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**

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

<b>Title - Sujet</b> NMSH Projet DDR-B Navires multissions semi-hauturiers (NMSH)	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> F7013-190110/B	<b>Date</b> 2023-12-11
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> F7013-190110	<b>GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG</b> PW-\$\$MB-010-29234
<b>File No. - N° de dossier</b> 010mb.F7013-190110	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> Eastern Standard Time EST <b>on - le 2024-01-16</b> Heure Normale du l'Est HNE	
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Owen, Alison	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 010mb
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (343) 573-3671 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b> DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS CCG Vessel Procurement,MSMM Project 200 KENT ST and 3-200 ELGIN ST OTTAWA Ontario K1A0E6 Canada	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b> See Herein – Voir ci-inclus	<b>Delivery Offered - Livraison proposée</b>
<b>Vendor/Firm Name and Address</b> <b>Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur</b>	
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> <b>Facsimile No. - N° de télécopieur</b>	
<b>Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm</b> <b>(type or print)</b> <b>Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/</b> <b>de l'entrepreneur ( taper ou écrire en caractères d'imprimerie)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS (DDR)**  
**NAVIRES MULTIMISSIIONS SEMI-HAUTURIERS (NMSH)**  
**POUR**  
**LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (GCC)**

**Table des matières**

Acronymes.....	2
1. Objectif de la présente demande de renseignements.....	3
2. Nature de la demande de renseignements.....	3
3. Contenu de la DDR .....	4
4. Nature des réponses demandées .....	4
5. Coûts de la réponse.....	4
6. Demandes d'information .....	5
7. Traitement des réponses .....	5
8. Format des réponses.....	6
9. Surveillant de l'équité .....	6
10. Présentation des réponses.....	7
Annexe A – Capacités et contraintes clés .....	9
Annexe B - Stratégie d'approvisionnement proposée .....	20
Annexe C – GCC Tableau des questions et réponses .....	24
Annexe D - SPAC Tableau de questions et réponses.....	25
Annexe E - ISDE Tableau des questions et réponses.....	26
Annexe F - SAC Renseignements généraux – Tableau des questions et réponses .....	29

## Acronymes

AN	Aides à la navigation
BPCR	Bateaux pneumatiques à coque rigide
C et P	Conservation et protection
CVCA	Chauffage, la ventilation et la climatisation
DDR	Demande de renseignements
DP	Demande de propositions
EDSC	Emploi et Développement social Canada
GCC	Garde côtière canadienne
GES	Gaz à effet de serre
GPCM	Grands projets de construction maritime
IACS	International Association of Classification Societies
IE	Intervention environnementale
IFF	Information fournie par le fournisseur
ISDE	Innovation, Sciences et Développement économique Canada
ISQ	Invitation à se qualifier
LHT	Longueur hors-tout
LMMC	Loi sur la marine marchande du Canada
MPO	Ministère des Pêches et Océans
NMSH	Navires multimissions semi-hauturiers
NOx	Oxyde d'azote
OMI	Organisation maritime internationale
OMM	Organisation météorologique mondiale
PSIO	Programme de délégation des inspections obligatoires
SAC	Service aux Autochtones Canada
SAEA	Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones
SAR	Recherche et sauvetage
SE	Surveillant indépendant de l'équité
SLI	Systèmes logistiques intégrés
SOx	Oxyde de soufre
SPAC	Services publics et Approvisionnement Canada
VPA	Volet de participation autochtone

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS (DDR)

### Remarque à l'intention des répondants:

Il n'y a pas d'exigence en matière de sécurité pour la présentation d'une réponse à la présente DDR. Cependant, tout approvisionnement à venir peut comprendre une exigence en matière de sécurité en tant que critère obligatoire au moment de la présentation de la soumission.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences en matière de sécurité régissant les marchés, consultez le site Web de la Direction de la sécurité industrielle canadienne au [www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/esc-src/index-fra.html](http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/esc-src/index-fra.html).

### 1. Objectif de la présente demande de renseignements

Le Canada, représenté par la Garde côtière canadienne (GCC), un organisme de service spécial du ministère des Pêches et Océans (MPO), avec l'appui de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), souhaite utiliser la présente demande de renseignements (DDR) pour consulter l'industrie et faire le point auprès de celle-ci, et ainsi :

- a) Fournir à l'industrie une mise au point concernant l'approvisionnement en navires multissions semi-hauturiers (NMSH) et lui donner rapidement l'occasion d'évaluer et de commenter les documents révisés ci-joints (c.-à-d. les annexes A, B, C, D, E et F);
- b) Solliciter les connaissances et l'expertise de l'industrie en ce qui concerne les pratiques exemplaires favorisant le succès du projet d'approvisionnement;
- c) Évaluer la faisabilité du volet de participation autochtone (VPA) proposé dans le cadre de l'approvisionnement en NMSH, afin de respecter l'engagement du gouvernement du Canada visant à favoriser le développement socioéconomique des Autochtones au moyen d'occasions de passation de contrats du gouvernement fédéral; et
- d) Déterminer dans quelle mesure les solutions proposées par l'industrie donneront au Canada des possibilités d'améliorer les conditions d'investissement, d'augmenter son rendement en matière d'innovation, et de créer un marché équitable, efficace et concurrentiel.

### 2. Nature de la demande de renseignements

Ceci n'est pas une demande de soumissions. La présente DDR n'entraînera pas l'attribution d'un contrat. De ce fait, les fournisseurs éventuels des biens ou des services décrits dans cette DDR ne doivent pas réserver des stocks ou des installations, ni affecter des ressources en fonction des renseignements présentés dans cette DDR. La présente DDR ne donnera pas lieu non plus à la création de listes de fournisseurs. Par conséquent, le fait qu'un fournisseur éventuel réponde ou

non à cette DDR ne l'empêchera pas de participer à tout processus d'acquisition ultérieur. En outre, la présente DDR n'entraînera pas nécessairement l'achat de l'un ou de l'autre des biens et des services qui y sont décrits. Elle vise simplement à solliciter les commentaires de l'industrie sur les points qui y sont abordés.

### 3. Contenu de la DDR

Certains documents mentionnés dans la présente DDR sont en cours d'élaboration et il se peut que des clauses ou des exigences soient ajoutées à la demande de soumissions que pourrait publier le Canada. Il se peut également que des clauses ou des exigences soient supprimées ou modifiées. Les répondants sont invités à formuler des commentaires sur tout aspect des documents.

### 4. Nature des réponses demandées

Les annexes ci-jointes suivantes fournissent plus d'information sur l'exigence de la GCC :

<b>Annexe A</b>	Principales capacités et contraintes
<b>Annexe B</b>	Stratégies d'approvisionnement proposées
<b>Annexe C</b>	GCC Tableau des questions et réponses
<b>Annexe D</b>	SPAC Tableau des questions et réponses
<b>Annexe E</b>	ISDE Tableau des questions et réponses
<b>Annexe F</b>	SAC Renseignements généraux – Tableau des questions et réponses

Les documents précités renferment des questions précises adressées à l'industrie. Les réponses à toutes ces questions sont les bienvenues et sont encouragées, car elles aideront le Canada à préciser le processus d'approvisionnement en NMSH. De même, les commentaires concernant tout aspect des documents sont les bienvenus.

### 5. Coûts de la réponse

Le Canada ne remboursera pas les dépenses engagées par les répondants pour répondre à la présente DDR. Les répondants ne pourront pas faire de réclamations pour des dommages, une compensation, des pertes de profit ou des indemnités découlant du fait qu'ils ont fourni des réponses et des commentaires aux annexes ci-jointes.

## 6. Demandes d'information

Comme il ne s'agit pas d'une demande de soumissions, le Canada ne répondra pas nécessairement directement par écrit aux demandes d'information des fournisseurs ou ne diffusera pas nécessairement les réponses à tous les fournisseurs éventuels. Toutefois, les répondants qui ont des questions concernant la présente DDR peuvent les transmettre à l'agent de négociation des contrats ci-dessous, au plus tard cinq jours ouvrables avant la date de clôture de la DDR :

Agente de négociation des Contrats : **Alison Owen**  
Chef d'équipe, Approvisionnement  
Secteur des grands projets de  
construction maritime  
Services publics et Approvisionnement Canada  
Courriel : [alison.owen@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:alison.owen@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

Le Canada peut résumer les commentaires reçus et informer l'industrie sur le site <https://canadabuys.canada.ca/fr> concernant la façon dont les questions, les idées, les solutions, etc., de l'industrie ont été prises en compte.

## 7. Traitement des réponses

Toutes les réponses reçues seront examinées.

- a) **Utilisation des réponses** : Les réponses ne feront pas l'objet d'une évaluation officielle. Toutefois, le Canada peut les utiliser pour élaborer ou modifier ses stratégies d'approvisionnement ou les exigences contenues dans la présente DDR. Le Canada examinera toutes les réponses reçues d'ici la date de la clôture de la DDR. Le Canada peut, à sa discrétion, examiner les réponses reçues après la date de clôture de la DDR.
- b) **Équipe d'examen** : Une équipe d'examen composée de représentants du Canada examinera les réponses. Le Canada se réserve le droit d'engager un expert-conseil indépendant ou d'utiliser toute ressource du gouvernement qu'il juge nécessaire afin de procéder à l'examen des réponses. Tous les membres de l'équipe d'examen n'examineront pas nécessairement toutes les réponses.
- c) **Confidentialité** : Les répondants sont encouragés à indiquer, dans les renseignements fournis au Canada, tout renseignement qu'ils considèrent comme exclusif ou confidentiel. Le Canada traitera ces réponses conformément à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels. Le Canada ne divulguera pas de renseignements exclusifs ou de renseignements délicats sur le plan commercial à d'autres participants ou à des tiers, sauf dans la mesure qui est prévue par la loi. Pour de plus

amples renseignements, voir : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>.

- d) **Activité de suivi** : Le Canada peut, à sa discrétion, communiquer avec tout répondant pour lui poser d'autres questions ou obtenir des éclaircissements quant à un aspect ou un autre d'une réponse. Ce suivi peut se faire au moyen de rencontres individuelles, de vidéoconférences, de téléconférences, conférence Web ou de courriels.
- e) **Surveillant de l'équité** : Un surveillant de l'équité supervisera le processus d'approvisionnement et pourra examiner toutes les réponses reçues à la DDR.

## 8. Format des réponses

- a) **Page couverture** : Les répondants doivent indiquer, sur la page couverture de chacun des documents, le titre de la réponse, le numéro de la demande, le numéro du document ainsi que sa dénomination sociale complète.
- b) **Page de titre**: La page de titre doit suivre la page couverture de chacun des documents de la réponse. Sur cette page doivent figurer :
- le titre de la réponse du répondant;
  - le nom et l'adresse du répondant;
  - le nom, l'adresse courriel et le numéro de téléphone de la personne-ressource du répondant;
  - la date;
  - le numéro de la DDR.
- c) **Système de numérotation** : Les répondants sont priés d'utiliser dans leur réponse un système de numérotation correspondant à celui de la présente DDR. Les références à des documents descriptifs, à des manuels techniques et à des brochures accompagnant la réponse doivent respecter ce même système.
- d) **Nombre d'exemplaires** : Le Canada demande aux répondants d'envoyer par courriel une copie électronique, en format PDF, de leur réponse.

## 9. Surveillant de l'équité

Le Canada a embauché RFP Solutions Inc. afin d'agir comme surveillant indépendant de l'équité (SE) dans le cadre de ce processus d'approvisionnement. Le SE observera, par exemple, le processus d'approvisionnement pour s'assurer que SPAC agit de manière équitable et cohérente tout au long du processus. En vertu du contrat qu'il a conclu avec le Canada, le surveillant de l'équité a l'obligation de préserver la confidentialité de tous les renseignements reçus découlant de sa participation au présent processus d'approvisionnement. Afin de s'acquitter de ses obligations en matière de surveillance de l'équité, le SE se verra autoriser l'accès aux documents

générés et à la correspondance connexe reçue par le Canada, concernant la présente DDR, et à toute activité approvisionnement subséquente entreprise pendant ce processus d'approvisionnement.

## 10. Présentation des réponses

- a) **Date et lieu de présentation des réponses:** Les fournisseurs doivent envoyer leurs réponses par courriel à l'adresse [alison.owen@pwgsc-tpsgc.gc.ca](mailto:alison.owen@pwgsc-tpsgc.gc.ca) au plus tard à la date de clôture de la DDR indiqué sur la première page, ou
- b) **Connexion postel**

Le système Connexion postel a une limite de 1 Go par message affiché et une limite de 20 Go par conversation.

L'unique adresse courriel au moyen du service Connexion postel pour transmettre les réponses à la DDR est : [TPSGC.PARceptiondesSoumissions-APBidReceiving.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:TPSGC.PARceptiondesSoumissions-APBidReceiving.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

Pour soumettre une réponse à l'aide du service Connexion postel, le répondant doit envoyer directement sa réponse uniquement à l'adresse de courriel indiquée, en utilisant son propre contrat de licence pour Connexion postel fourni par la Société canadienne des postes : [Partage de fichiers numériques | Entreprise | Postes Canada \(canadapost-postescanada.ca\)](https://www.canadapost-postescanada.ca/Partage-de-fichiers-numeriques-Entreprise)

Il est important de savoir qu'il faut avoir une adresse postale canadienne pour utiliser le service Connexion postel. Si le répondant n'en a pas, il peut utiliser l'adresse suivante pour s'inscrire au service Connexion postel :

11 rue Laurier  
Place du Portage, Phase III,  
Gatineau, Québec  
K1A 0S5

Le répondant doit maintenir la conversation Connexion postel ouverte jusqu'à au moins trente jours ouvrables suivant la date et l'heure de clôture de la DDR.

Le numéro de l'invitation (F7013-190110/B) devrait être indiqué au champ réservé à la description dans toutes les transmissions électroniques.

Dans le cas des transmissions par le service Connexion postel, le Canada ne pourra pas être tenu responsable de tout retard ou panne touchant la transmission ou la réception des réponses. Entre autres, le Canada n'assumera aucune responsabilité pour ce qui suit :

- i. réception d'une réponse brouillée, corrompue ou incomplète;
- ii. disponibilité ou condition du service Connexion postel;
- iii. incompatibilité entre le matériel utilisé pour l'envoi et celui utilisé pour la réception;

Solicitation No. - N° de l'invitation  
F7013-190110/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
F7013-190110

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
010mb. F7013-190110

Buyer ID - Id de l'acheteur  
010mb  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

- iv. retard dans la transmission ou la réception de la réponse;
- v. défaut de la part du répondant de bien identifier la réponse;
- vi. illisibilité de la réponse;
- vii. sécurité des données contenues dans la réponse;
- viii. incapacité de créer une conversation électronique par le service Connexion postel.

## Annexe A – Capacités et contraintes clés

### 1. Aperçu

Pour livrer son mandat de base, la Garde côtière canadienne (GCC) a l'intention d'acquérir jusqu'à six navires ayant un poids de navire léger estimé à 900-950 tonnes métriques qui feront partie d'une nouvelle classe de navires multimissions semi-hauturiers (NMSH). L'intention actuelle consiste à construire deux NMSH pour chacune des trois zones d'exploitation décrites plus en détail à la section 4.0 de la présente annexe. L'un des navires sera affecté à temps partiel au Collège de la Garde côtière canadienne qui l'utilisera comme navire de formation.

Ces navires devront être conçus et construits dans le but d'être gérés à titre d'actifs nationaux faisant partie d'une seule flotte commune de navires de la GCC. L'objectif de la gestion des classes de navires de la GCC est de s'assurer que les navires comportent des éléments communs pour faciliter leur entretien, la formation et la gestion de pièces de rechange. La compatibilité opérationnelle est un autre avantage lors de la réaffectation du personnel et des actifs d'une région à l'autre. Ainsi, les NMSH seront conçus et construits pour répondre aux besoins des divers programmes à l'échelle nationale.

Les NMSH offriront une vaste gamme de capacités pour l'exécution des programmes tout en maximisant le recours à la modularité fonctionnelle, à l'innovation et aux technologies vertes ainsi qu'en fournissant un rendement efficace du capital investi pour les Canadiens. La capacité de modularité fonctionnelle désigne une méthode visant à utiliser divers modules, conteneurs ou équipements portatifs montés sur pont qui peuvent être entreposés à bord ou dans les régions pour appuyer les missions principales et secondaires au besoin. La nouvelle classe de navires doit servir principalement de plateforme pour les fonctions suivantes :

- Sciences des écosystèmes et sciences de la mer
- Levés hydrographiques
- Aides à la navigation (AN)
- Services de recherche et sauvetage
- Déglçage pour le dégagement des ports peu profonds, le contrôle des inondations et l'entretien des voies commerciales dans la mesure de ses capacités.

### 2. Missions principales

Aux fins du présent document, les missions principales sont celles auxquelles les NMSH consacreront la majorité de leur temps.

- **Sciences des écosystèmes et sciences de la mer** : Les NMSH fourniront une plateforme pour effectuer de la recherche scientifique, du développement, de la surveillance et de l'observation au nom du Canada. Le Programme scientifique se concentrera principalement, sans toutefois s'y limiter, sur les activités liées aux sciences de la mer et de l'environnement.
- **Levés hydrographiques** : Les NMSH auront la capacité inhérente de fournir divers services à l'appui du programme de gestion des voies navigables.

Les NMSH participeront aux missions de collecte de données hydrographiques à l'appui de la sécurité maritime en effectuant des relevés sur le terrain pour mesurer la profondeur de l'eau, la morphologie du fond, les marées, les niveaux d'eau, les courants d'eau et la vitesse sonore. Les NMSH exécuteront ces missions en utilisant soit de l'équipement installé sur les navires,

comme des capteurs intégrés à la coque des navires, soit de l'équipement externe déployé à partir des modules.

- **Aides à la navigation** : Les NMSH effectueront à longueur d'année, ou de façon saisonnière, le déploiement, la récupération et l'entretien d'aides à la navigation fixes et flottantes dans le cadre du programme des aides à la navigation (AN) de la GCC. Les NMSH doivent être en mesure de soulever, de déployer et d'entretenir des aides à la navigation de petite et moyenne taille dans leur zone d'exploitation. La conception du navire intégrera une grue de manutention à bouée « grue à articulation » moderne et homologuée pour la marine capable de soulever des bouées de petite et moyenne taille, telles que définies dans les profils de mission, sur le pont de travail afin de répondre à cette exigence.

L'installation des aides à la navigation à proximité des rives, des roches et des récifs exigera que les NMSH soient en mesure de maintenir leur position tout en déployant et en récupérant les aides à la navigation.

Ces navires pourront également être chargés du transport du personnel technique spécialisé qui s'occupe de l'entretien et de la construction de systèmes d'aides fixes à distance et de leurs composants ainsi que des systèmes de communication maritime et de sécurité.

Les NMSH auront la capacité inhérente de fournir divers services à l'appui du programme de gestion des voies navigables afin d'assurer l'accessibilité des voies navigables et de contribuer à leur sécurité.

- **Recherche et sauvetage (SAR)** : La GCC est responsable du volet maritime du programme SAR du Canada qui exige que ses navires mènent des recherches en mer, répondent aux appels de détresse, se portent au secours des survivants d'incidents maritimes, effectuent le remorquage d'urgence des navires désemparés et accidentés et fournissent une plateforme offrant une capacité et une fonctionnalité de commande et de contrôle sur scène.

Tous les navires de la GCC sont polyvalents et doivent fournir des services d'intervention SAR, en plus de leurs autres programmes ministériels. Une intervention SAR aura toujours la priorité sur tous les autres programmes ministériels, et tous les navires de la GCC sont dotés de membres d'équipage formés et d'équipement de sauvetage visant à améliorer la capacité du navire à appuyer le programme de sauvetage.

### 3. Missions secondaires

Une partie du calendrier opérationnel des NMSH sera affecté aux missions secondaires, qui peuvent être récurrentes, en raison de situations d'urgence ou de missions maritimes principales particulières. Ces missions n'ont pas une influence aussi importante sur la conception du navire que les missions principales, mais les capacités inhérentes à la conception du navire peuvent permettre d'appuyer certaines activités des missions secondaires. Le soutien des missions secondaires se fait en grande partie grâce à la formation, au personnel supplémentaire et à l'équipement apporté à bord conformément au concept d'adaptation de la modularité fonctionnelle.

- **Déglçage** : Le programme de déglçage du Canada est avantageux pour les industries et les collectivités, car il fournit des services de déglçage et des services

connexes pour faciliter la circulation maritime dans les eaux canadiennes recouvertes de glace. Les activités menées dans le cadre de ce programme comprennent le déglacage des ports, l'entretien des voies navigables, le soutien à la protection de l'environnement (en réduisant les risques de dommages aux navires naviguant dans les glaces), la fourniture de conseils et d'information sur les glaces et la lutte contre les inondations afin de réduire le risque de dommages matériels grâce à la surveillance, à la prévention et à la destruction des embâcles.

Les NMSH soutiendront les activités de déglacage léger. Ils aideront à maintenir les voies ouvertes pendant les mois d'hiver. Pendant les mois de printemps, les NMSH soutiendront les activités de lutte contre les inondations et le dégagement des ports peu profonds dans la mesure de leurs capacités.

- **Sécurité maritime** : La participation de la GCC à la sécurité maritime repose sur ses obligations, en vertu de la Loi sur les océans, de fournir des navires, des aéronefs et d'autres services maritimes à l'appui des priorités maritimes du gouvernement fédéral. La Garde côtière utilise sa flotte de navires, son expertise sur l'eau et son important système de surveillance des navires pour appuyer ce programme.

Les NMSH appuieront ce programme dans les limites de leur capacité inhérente en tant que plateforme ou au moyen de leur capacité de modularité fonctionnelle comme leur capacité de chargement et de transport d'embarcations pneumatiques à coque rigide (EPCR) supplémentaires, selon les besoins.

- **Conservation et protection** : Les NMSH appuieront le programme de conservation et protection (C et P), qui gère et protège les stocks de poissons dans les eaux halieutiques canadiennes, dans une capacité modulaire.

Le personnel de la flotte de la GCC fournira du soutien aux agents des pêches spécialisés qui embarquent dans les navires pour exécuter diverses fonctions, y compris des opérations spéciales, comme la récupération et la réinstallation des engins de pêche.

- **Intervention environnementale** : Les navires de la Garde côtière appuient le programme d'intervention environnementale (IE) de la GCC en fournissant un soutien aux agences principales sur demande. Ces services peuvent comprendre: évaluations initiales des déversements; remorquage d'urgence pour prévenir les déversements de produits nocifs; vérifications et opérations initiales d'intervention; prélèvement d'échantillons dans l'eau; exécution des fonctions de commandant sur place ou d'agent de surveillance fédéral et assurance de la sécurité sur place.

Les NMSH appuieront ce programme dans les limites de leurs capacités inhérentes, à titre de plateforme ou au moyen de leur capacité de modularité fonctionnelle en utilisant des conteneurs d'intervention environnementale.

- **Navires préoccupants** : Les NMSH appuieront le programme des navires préoccupants dans les limites de leurs capacités inhérentes en utilisant des points de remorquage d'urgence fixes ou en utilisant leur capacité de modularité fonctionnelle au besoin.

- **Soutien d'autres organismes du gouvernement du Canada :** Les NMSH appuieront d'autres ministères, commissions ou organismes dans les limites de leurs capacités inhérentes, à titre de plateforme ou au moyen de leur capacité de modularité fonctionnelle en utilisant des conteneurs propres aux missions ou des EPCR supplémentaires.
- **Aide humanitaire et secours en cas de catastrophe :** Les NMSH fourniront une assistance dans les limites de leurs capacités inhérentes ou au moyen de leur capacité de modularité fonctionnelle, en offrant une aide humanitaire et matérielle aux collectivités touchées par des situations d'urgence et des catastrophes naturelles.

#### 4. Zones d'exploitation

Les NMSH seront exploités toute l'année dans les eaux canadiennes des océans Atlantique et Pacifique, dans le golfe du Saint-Laurent, dans les Grands Lacs et dans la voie maritime du Saint-Laurent. Sur la côte atlantique, la zone d'exploitation est limitée à 60° de latitude nord pendant les mois d'été. La majorité des missions se dérouleront dans la zone semi-hauturière.

Les NMSH transiteront également par la voie maritime pour se rendre dans la région des Grands Lacs et en revenir. Pour exécuter les missions, il est impératif que les navires aient accès à tous les ports d'escale, à toutes les installations de ravitaillement en carburant et aux installations de la GCC.



Figure 1. Zone d'exploitation de la région de l'Ouest



Figure 2. Zone d'exploitation du Centre et de l'Arctique

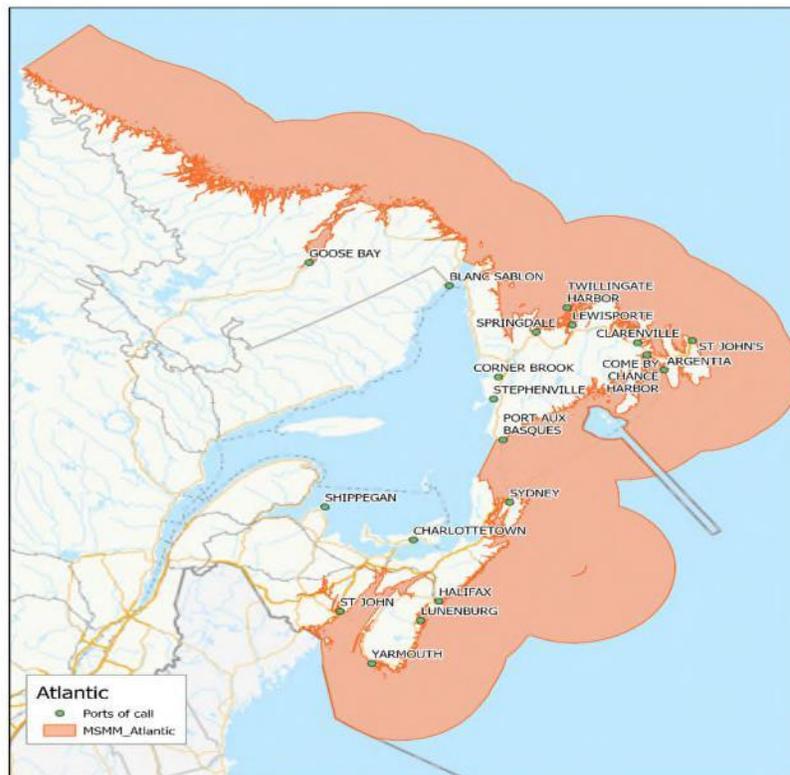


Figure 3. Zone d'exploitation de la région de l'Atlantique

L'étendue des zones d'exploitation entraîne plusieurs défis pour la conception. Les navires doivent être en mesure de naviguer tant dans les eaux douces que dans les eaux de mer, allant de la haute mer à des réseaux d'eaux intérieures peu profondes, dans diverses conditions de glace de mer et dans les eaux douces recouvertes de glace.

Les navires doivent être en mesure d'opérer de façon sécuritaire et efficace dans des températures ambiantes comprises entre -30 °C et +35 °C et de mener des opérations soutenues dans les températures de leurs zones d'exploitation.

Les navires doivent être en mesure de maintenir une position fixe en cas de vents violents et d'états de mer connexes jusqu'à l'état de mer de force 8 selon l'échelle de l'Organisation météorologique mondiale (OMM).

## 5. Objectifs de la conception

De nombreux déterminants de la conception devront être pris en compte durant la conception, ce qui nécessitera des évaluations techniques approfondies et des analyses de compromis tout au long des phases de développement. Ces activités porteront principalement sur l'optimisation de l'efficacité énergétique, l'innovation par rapport aux coûts du cycle de vie et au poids afin de fournir la plateforme la plus efficace et la plus performante possible. Les sections qui suivent fournissent une description de haut niveau des principaux déterminants de la conception pour la classe de navires multimissions semi-hauturiers, conformément aux missions principales opérationnelles énoncées à la section 2.0.

Les objectifs de conception et les considérations pour la classe de navire dont feraient partie les NMSH sont les suivants :

- Technologies vertes et efficacité énergétique
- Innovation et technologies de pointe
- Gestion du cycle de vie

**5.1 Gestion du poids du navire léger :** La GCC prévoit que la gestion du poids peut nécessiter la prise en compte des facteurs suivants :

Le poids et les marges de poids feront l'objet d'un suivi serré tout au long de la conception et de la construction. Cela peut être difficile, étant donné que bon nombre des objectifs de conception tendent à faire augmenter le poids des navires, notamment l'implémentation de technologies vertes, de solutions innovatrices et la nécessité de fournir du soutien à de multiples intervenants et capacités opérationnelles. Le Canada prévoit se concentrer sur deux éléments clés pour gérer le poids des NMSH :

### 5.1.1 Marges de poids :

Afin d'assurer le contrôle du poids tout au long de la conception et de la construction des NMSH, il est essentiel que les marges de poids soient établies, suivies et gérées. Cela garantira une latitude suffisante pour les marges pendant le processus de conception et de construction et pendant toute la durée de vie des navires. Au moyen de consultations, comme la présente DR, le Canada prévoit travailler en étroite collaboration avec l'industrie pour s'assurer que ces marges sont suffisantes et réalisables pour les NMSH.

Pour s'assurer que la conception des NMSH demeure souple pour répondre aux

besoins futurs et minimiser l'impact du poids de l'équipement installé, les navires seront l'aboutissement d'une approche de modularité fonctionnelle en ce qui a trait à la charge utile. Les NMSH devront être en mesure d'exécuter les programmes obligatoires actuels de la GCC et d'appuyer la mise en œuvre de futurs programmes.

### **5.1.2 Modularité fonctionnelle :**

L'objectif est de faire en sorte que les charges utiles des futures missions soient conformes à une norme applicable à tous les nouveaux biens de la GCC, ce qui éliminera la nécessité d'apporter d'importantes modifications aux navires en raison des changements apportés aux programmes. Une telle approche permet l'embarquement et le déploiement de toute charge utile conforme à la mission de manière sûre, certifiée et efficace tout en normalisant la manutention du matériel dans les installations de la GCC situées sur terre. Le Canada entend appliquer l'approche modulaire dans la conception de ses navires en collaborant avec l'industrie pour déterminer où la modularité fonctionnelle pourrait être une solution appropriée pour d'autres systèmes de navires.

## **5.2 Efficacité énergétique et technologies vertes**

La GCC est déterminée à réduire les répercussions environnementales de ses activités et à prendre des initiatives en matière de changements climatiques. Les objectifs particuliers qui doivent être pris en compte pour les NMSH sont les suivants :

- Minimiser l'empreinte carbone et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) conformément aux pratiques exemplaires de l'industrie maritime et aux lignes directrices de l'Organisation maritime internationale (OMI).
- Envisager l'utilisation de carburants de remplacement dans la mesure du possible.
- Utiliser des systèmes plus écoénergétiques, y compris pour la propulsion, le chauffage, la ventilation et la climatisation (CVCA), les revêtements de coque et d'autres systèmes.

Les technologies vertes désignent de façon générale les initiatives prises pour réduire les émissions de GES, d'oxyde d'azote (NOx) et d'oxyde de soufre (SOx). La GCC cherche non seulement à atteindre ces objectifs, mais aussi à devenir un chef de file de l'industrie maritime dans l'utilisation des technologies vertes.

## **5.3 Innovation et technologies de pointe**

On entend par « de pointe » les innovations qui sont récentes, mais qui ont été mises à l'essai et qui se sont avérées fiables dans le cadre de projets antérieurs et dont le coût de possession, les répercussions sur l'entretien et les facteurs de désuétude ont été démontrés. On entend par « d'avant-garde » les innovations qui sont tellement récentes qu'elles n'ont pas encore été mises à l'essai et dont la fiabilité n'a pas été prouvée et qui par conséquent comportent des coûts et des risques d'entretien plus élevés. Les technologies de pointe ont fait leurs preuves dans l'industrie et sont accompagnées d'un plus grand éventail de renseignements; elles présentent donc un risque moindre pour le projet que les technologies d'avant-garde, qui comptent un plus grand nombre d'éléments inconnus. La GCC a pour but d'intégrer des technologies éprouvées dans la conception de ses NMSH.

Toute innovation proposée devra être accompagnée d'analyses du coût total de possession (acquisition plus cycle de vie), des facteurs humains et des exigences en matière de soutien en service liés à la mise en œuvre de ces innovations (entretien, formation, pièces de rechange, etc.).

## 5.4 Gestion du cycle de vie

La durée de vie opérationnelle prévue des NMSH est de 30 ans. Les NMSH devront être dotées de marges suffisantes pour permettre au navire de demeurer en mesure d'exécuter toutes ses missions tout au long de son cycle de vie complet. Dans le cadre de la conception et de la construction des navires, l'accent devra être mis sur la facilité d'entretien, sur les cycles de réparation du navire, sur les systèmes et sur la complexité de l'équipement en tant que facteurs clés dans la prise de toutes les décisions relatives à la sélection et à l'intégration de l'équipement. Idéalement, il devra être facile de se procurer les pièces de rechange et les services auprès des fournisseurs d'équipement dans toutes les régions du Canada. L'empreinte écologique des navires devra également être prise en compte dans le choix de l'équipement et dans la conception générale.

Des renseignements supplémentaires sur les produits livrables des systèmes logistiques intégrés (SLI) pour chaque phase se trouvent à l'annexe B.

## 5.5 Bruit

La réduction du bruit sous-marin rayonné est importante pour la protection de la vie marine et la réduction du bruit à l'intérieur des navires est essentielle pour l'habitabilité et le confort de l'équipage.

## 6. Caractéristiques principales

Les NMSH en sont à l'étape finale de la validation des exigences internes et, par conséquent, les principales informations ci-dessous sont à l'état de projet. En communiquant les paramètres clés à cette étape, le Canada vise à permettre à l'industrie de mieux se positionner et de se préparer aux travaux prévus pendant les phases de conception détaillée et de construction.

### 6.1 Règlements et classifications applicables

Les NMSH seront conçus et construits conformément, sans s'y limiter, aux règlements et aux exigences de classification suivants :

- Construits et entretenus conformément aux exigences d'une société de classification membre de l'International Association of Classification Societies (IACS) enregistrée dans le Programme de délégation des inspections obligatoires (PSIO) de Transports Canada
- Voyage à proximité du littoral, classe I, de TC
- *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) de 2001 – Règlement sur les machines de navires (DORS/90-264)
- *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) – *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, section 6 – Atmosphère

Solicitation No. - N° de l'invitation  
F7013-190110/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
F7013-190110

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
010mb. F7013-190110

Buyer ID - Id de l'acheteur  
010mb  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

- Transports Canada TP-127 – Normes d'électricité régissant les navires

## 6.2 Caractéristiques approximatives des NMSH

<b>Longueur hors-tout (LHT)</b>	45 à 50 m
<b>Poutre</b>	11 à 14 m
<b>Tirant d'eau</b>	3,5 m à 4,0 m
<b>Vitesse économique</b>	10 nœuds
<b>Vitesse maximale</b>	12 nœuds
<b>État de la mer</b>	Force 7 (OMM), et capacité de mettre à la cape et d'étaler dans un état de mer de force 8 (OMM)
<b>Notation de glace</b>	DNV-GL Notation de glace 1C (ou l'équivalent)
<b>Autonomie</b>	17 jours
<b>Distance</b>	3 000 NM
<b>Équipage</b>	12
<b>Complément total</b>	20
<b>Poids du navire lège</b>	900-950 t
<b>Positionnement dynamique</b>	DP1 au minimum
<b>Aire de travail sur le pont</b>	150-175 m <sup>2</sup>
<b>Grue principale</b>	Capacité de levage de 6 à 8 t
<b>Capacités relatives aux hélicoptères</b>	Limité aux communications, chargement et déchargement des marchandises pendant le maintien en position

## 6.3 Conditions environnementales

Les NMSH seront exploités dans les conditions environnementales suivantes :

- Période d'exploitation : toute l'année
- Température maximale de l'air ambiant = 35 °C
- Température minimale de l'air ambiant = -30 °C
- Température minimale de l'eau = -2 °C
- Température maximale de l'eau = 30 °C
- Capacité de glace : au moins 0,3 m de glace de première année à 3 nœuds

## Annexe B - Stratégie d'approvisionnement proposée

### 1. Introduction

Pour l'instant, le Canada a approuvé le financement de la définition et de la conception du projet d'approvisionnement en navires multimissions semi-hauturiers (NMSH). Il est prévu qu'une autorisation supplémentaire soit demandée pour la phase de construction du navire en temps voulu. La stratégie d'approvisionnement envisagée est décrite ci-après.

Le cadre stratégique « achat au Canada » pour le secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle stipule que « le gouvernement fédéral continuera d'acheter, de réparer et de mettre à niveau ses navires au pays, selon ses besoins opérationnels et en veillant au maintien d'un marché intérieur concurrentiel ». En conséquence, la phase de construction du navire devrait faire l'objet d'un appel d'offres en vue d'être attribuée à une entité canadienne dans le cadre du deuxième pilier de la Stratégie nationale de construction navale, qui prévoit les dispositions nécessaires à l'acquisition de navires d'un poids léger inférieur à 1 000 tonnes.

L'objectif est de construire jusqu'à six navires, dont deux seront livrés à la région de l'Atlantique de la GCC, deux à la région de l'Ouest de la GCC et deux à la région du Centre de la GCC (Grands Lacs, voie maritime du Saint-Laurent).

### 2. Calendrier du projet d'approvisionnement en NMSH

L'objectif de cette demande de renseignements est de recueillir la rétroaction de l'industrie concernant le calendrier du projet d'approvisionnement présenté pour la conception et la construction d'un maximum de six NMSH. La rétroaction et les commentaires reçus doivent porter sur la faisabilité globale, la capacité de réponse, ainsi que la capacité à réaliser le scénario du calendrier.

Les dates cibles et les activités suivantes sont des estimations et peuvent être modifiées à la discrétion du Canada :

Étapes du projet d'approvisionnement	Jalon	Cible
Phase 1 – Conception du contrat	Demande de propositions pour la phase de conception du contrat	Été 2024
	Contrat attribué	Automne 2024
Phase 2 – Invitation à se qualifier (ISQ)	Préqualification à l'ISQ	Automne 2024
	Annonce des résultats de l'ISQ	Hiver 2025

Phase 3 – Construction des navires	Demande de propositions pour la construction de navires	2025-2026
	Contrat attribué	2026
	Découpe de l'acier – Navire 1	À déterminer
	Livraison – Navire 1	À déterminer

### 3. Stratégie d'approvisionnement à jour

Bien que la stratégie d'approvisionnement soit susceptible d'être modifiée, le Canada a actuellement l'intention de mettre en œuvre la stratégie suivante. Veuillez noter que nous avons également l'intention de diffuser des ébauches plus détaillées pour les phases 1 et 2 afin de permettre à l'industrie ou aux répondants présélectionnés à la phase 3 de fournir leurs commentaires :

#### **Phase 1 – Conception du contrat**

La stratégie d'approvisionnement envisagée pour la conception du contrat consisterait en la publication d'une demande de propositions (DP) pour obtenir les services d'un entrepreneur ayant les capacités de répondre avec succès aux exigences de la GCC pour la conception du contrat. Le contrat qui en résulterait serait fondé sur l'utilisation d'une combinaison de bases de paiement et pourrait intégrer l'utilisation d'un processus d'autorisation de tâches avec des taux journaliers fixes.

L'objectif principal de la conception du contrat est d'utiliser le dossier de données techniques conceptuel élaboré par la GCC et de faire avancer le travail d'ingénierie afin de créer un dossier de dessins et des spécifications techniques évalués par une société de classification au niveau de maturité requis pour que les soumissionnaires à la phase 3 puissent concourir pour la construction des navires. Le soumissionnaire retenu pour la phase 1 – Conception du contrat fera progresser la conception en examinant et en validant le dossier de données techniques de la conception et en élaborant la conception du contrat. Outre le dossier de dessins et les spécifications, cette phase peut également comprendre des études de compromis, des analyses d'options, ainsi que des rapports et des calculs à l'appui.

#### **Phase 2 – Invitation à se qualifier (ISQ) pour la construction du navire**

Une invitation à se qualifier sera lancée afin de préqualifier les répondants ayant les capacités de répondre avec succès aux exigences de la GCC en matière de construction de navires. Seuls les répondants préqualifiés pourront participer à la phase 3 – Demande de propositions pour la phase de construction des navires. Il est prévu que les répondants qualifiés lors de l'ISQ pourraient être invités à fournir un examen de constructibilité de la conception du contrat de la phase 1 avant la fin de cette phase.

### **Phase 3 – Construction des navires**

La phase de construction des navires envisagée consisterait à l'envoi d'une DP uniquement aux répondants préqualifiés pour la phase 2 de l'ISQ afin de sélectionner un entrepreneur ayant les capacités de livrer avec succès jusqu'à 6 NMSH à la GCC. Différentes bases de paiement sont à l'étude pour les contrats subséquents, y compris un prix ferme fixe.

Une fois que le dossier de conception du contrat aura été approuvé et accepté par le Canada, l'étape suivante de l'approvisionnement consistera à lancer un processus concurrentiel pour la construction des navires (comme il est expliqué dans le paragraphe ci-dessus). La phase de construction des navires est généralement subdivisée en une phase d'ingénierie et une phase de construction. La phase d'ingénierie est généralement divisée en trois phases : la conception de base, la conception fonctionnelle et la conception de la production. L'ingénierie progresse tout au long de ces phases et la sélection de l'équipement est achevée pour intégrer l'information fournie par le fournisseur (IFF) dans la conception afin de permettre la création de dessins au niveau de la production. Une fois les phases d'ingénierie achevées, le projet entrera dans la phase de construction, c'est-à-dire le début de la construction physique du navire.

L'Énoncé des travaux du contrat pour la construction des navires de la GCC est généralement divisé en quatre catégories de produits livrables : gouvernance, qualité, soutien logistique intégré (SLI) et technique. Ces produits livrables sont nécessaires pour assurer le suivi, la supervision et le contrôle de la qualité du projet.

Les produits livrables liés à la gouvernance comprennent généralement les plans et les calendriers du projet afin de démontrer à l'équipe du projet que la construction est sur la bonne voie pour respecter les jalons établis. Ces produits livrables comprennent les suivants, sans toutefois s'y limiter :

- Plan de gestion de projet (PGP).
- Calendrier principal, calendrier de conception et calendriers de construction, y compris les principaux jalons et les événements clés.
- Dessins et calendrier des matériaux.
- Calendrier des tests et essais, y compris les tests d'acceptation au port, les tests d'acceptation en mer (SAT), etc.
- Calendrier des essais de réception en usine (ERU).
- Plan de gestion des données techniques.
- Plan de gestion de la configuration et du changement
- Plan de gestion des problèmes et registre des risques techniques
- Certificats requis

Les produits livrables relatifs à la qualité garantissent au Canada que la qualité est gérée et maintenue tout au long de la conception et de la construction. Ces produits livrables consistent de ce qui suit :

- Plan qualité

- Plan d'inspection
- Plans des tests et essais, calendriers et rapports

Les produits livrables techniques et relatifs au SLI garantissent que le personnel de la flotte de la GCC est correctement formé et dispose des renseignements et du matériel nécessaires pour assurer le soutien du navire tout au long de sa vie. Ces produits livrables comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- Manuels techniques et plans de maintenance
- Assiette et livret de stabilité, reflétant les exigences de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et de la société de classification.
- La version définitive du dossier de dessins techniques reflétant la conception qui répond à toutes les exigences de la GCC, ainsi que les documents conformes à l'exécution confirmant la configuration finale du navire, y compris tous les dessins soumis à la société de classification pour information et approbation.
- Modèles 3D représentant la présentation définitive des vaisseaux conforme à la configuration.
- Les manuels de la classe de navire qui expliquent le fonctionnement et la disposition générale du navire et de ses principaux systèmes et équipements.

## Annexe C – GCC Tableau des questions et réponses

Article	Question	Réponse
1	Quels sont les avantages et risques techniques liés à la portée et au calendrier proposés?	
2	Avez-vous des commentaires ou des recommandations concernant les renseignements présentés dans la présente demande de renseignements qui pourraient aider le Canada à réaliser ce projet?	
3	Quels sont, selon vous, les facteurs clés à prendre en compte lors de la conception et de l'approvisionnement en construction pour répondre aux contraintes et fournir les capacités énoncées à l'annexe A de cette demande de renseignements?  Quels défis ou risques prévoyez-vous à cet égard?	
4	Compte tenu des renseignements sur le calendrier figurant à l'annexe B, combien de temps pensez-vous qu'il faudra pour fournir une conception de contrat (c.-à-d. un dossier de données techniques évaluées par la société de classification)?  Quels défis prévoyez-vous à cet égard?	
5	Prévoyez-vous des engagements à long terme, existants ou à venir, qui pourraient avoir une incidence sur les dates prévues de début et de fin de la période de travail dans le cadre de ce projet d'approvisionnement?	
6	Avez-vous des commentaires sur les durées approximatives des travaux d'ingénierie et de construction d'un navire présentant ces caractéristiques théoriques?	

## Annexe D - SPAC Tableau de questions et réponses

Article	Question	Réponse
1	<p>Est-ce que la stratégie d'approvisionnement énumérée à l'annexe B empêche votre participation future au projet d'approvisionnement des navires multimission semi-hauturiers?</p> <p>Dans l'affirmative, veuillez préciser les raisons qui empêcheraient votre participation.</p>	
2	<p>À votre avis, l'option de stratégie d'approvisionnement présentée suscite-t-elle des problèmes?</p> <p>Si c'est le cas, veuillez expliquer ces problèmes.</p>	
3	<p>La stratégie d'approvisionnement proposée est-elle facile à comprendre?</p> <p>Si ce n'est pas le cas, quelles explications ou précisions supplémentaires seraient nécessaires?</p>	
4	<p>Avez-vous d'autres commentaires sur les stratégies d'approvisionnement?</p>	
5	<p>L'annexe B mentionne différentes bases de paiement pour les contrats prévus pour les deux phases de l'approvisionnement. Voyez-vous des problèmes en lien avec ces bases de paiement? Si c'est le cas, veuillez fournir une explication.</p>	

Solicitation No. - N° de l'invitation  
F7013-190110/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
F7013-190110

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
010mb. F7013-190110

Buyer ID - Id de l'acheteur  
010mb  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

## **Annexe E - ISDE Tableau des questions et réponses**

Le Canada consulte l'industrie dans le cadre de l'élaboration des considérations industrielles et économiques pour l'ensemble du projet de NMSH ainsi que dans l'intention d'appliquer la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) dans le cadre de la phase de construction des navires. Pour obtenir plus de renseignements sur la Politique des RIT, veuillez consulter la page <https://ised-isde.canada.ca/site/retombees-industrielles-technologiques/fr>.

Élément	Question	Réponse
1	De manière générale, existe-t-il des liens ou des considérations importants ou stratégiques entre la conception et la construction des navires en ce qui a trait l'optimisation des possibilités relatives à la chaîne d'approvisionnement pour le contenu canadien dont le Canada devrait être informé?	
2	Comment le Canada devrait-il s'y prendre pour maximiser l'utilisation de systèmes élaborés au Canada pour les NMSH? Veuillez fournir des suggestions sur la manière d'atteindre un équilibre entre cette maximisation et les considérations techniques et relatives au calendrier.	
3	Plus de 90 % des entreprises de l'industrie de la défense du Canada sont des petites et moyennes entreprises (PME) employant moins de 250 personnes. Le Canada continuera donc à encourager la participation des PME canadiennes à la chaîne d'approvisionnement maritime du pays. Pouvez-vous formuler des recommandations sur la manière de promouvoir la participation des petites et moyennes entreprises dans le cadre de la portée globale des travaux pour les NMSH?	
4	<p>La recherche et le développement (R et D), ainsi que l'innovation, continuent de jouer un rôle essentiel dans la promotion de la croissance et des possibilités dans le secteur de la marine et dans l'économie du Canada. Dans cette optique, le Canada souhaite étudier les investissements directs et indirects en R et D qui pourraient venir appuyer le projet de NMSH, la Garde côtière canadienne et l'économie canadienne dans son ensemble. En fonction des capacités de votre entreprise :</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="354 1612 1070 1759">i. Quelles nouvelles possibilités de R et D ou quels nouveaux investissements pourraient être apportés au Canada dans le cadre de la réalisation de l'intérêt déclaré du Canada?</li><li data-bbox="354 1766 1070 1906">ii. Votre entreprise souhaiterait-elle établir une collaboration avec le Canada pour définir des possibilités de R et D pouvant être poursuivies?</li></ul>	

---

5	<p>Le Canada a tout intérêt à ce que son industrie maritime nationale ait la capacité de répondre aux exigences du gouvernement fédéral en matière de construction navale.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i. Compte tenu de votre expérience et de la portée des travaux proposée pour les NMSH, prévoyez-vous des lacunes dans les compétences et les connaissances de la main-d'œuvre qui existent actuellement et qui pourraient avoir une incidence sur les phases de conception ou de construction des NMSH? Veuillez expliquer votre réponse.</li><li>ii. Compte tenu du rôle que jouent les établissements d'enseignement postsecondaire dans le développement des compétences et de la formation au Canada, dans quelle mesure pensez-vous pouvoir collaborer avec ces établissements pour répondre à vos besoins actuels et futurs en matière de main-d'œuvre?</li></ul>	
---	--	--

## **Annexe F - SAC Renseignements généraux – Tableau des questions et réponses**

### **Renseignements sur la participation des Autochtones**

Le Canada envisage d'intégrer la participation des Autochtones au projet du navire affrété pour l'application de la loi en matière de pêche hauturière afin que le gouvernement du Canada puisse respecter son engagement visant à favoriser le développement socioéconomique des Autochtones au moyen d'occasions de passation de contrats du gouvernement fédéral.

La participation des Autochtones peut se faire de façon directe ou indirecte.

Formes de participation directe et indirecte des Autochtones

(a) Participation directe

Elle peut comprendre l'un des éléments suivants :

Développement des entreprises autochtones : l'entrepreneur doit démontrer qu'il favorise l'établissement d'une capacité d'affaires autochtone viable. Il doit contribuer au développement et à la viabilité des entreprises autochtones et y investir en s'approvisionnant en biens et en services auprès d'entreprises autochtones qualifiées. L'entrepreneur est également encouragé à expliquer comment il compte optimiser le recours à des entreprises autochtones, par exemple en précisant quels travaux seront exécutés par ces entreprises, y compris dans la gestion des contrats et de la chaîne d'approvisionnement.

Emploi autochtone : l'entrepreneur doit démontrer qu'il emploie des Autochtones. Il peut notamment inclure des renseignements sur les stratégies de recrutement et de maintien en poste de travailleurs autochtones et sur les activités liées à l'emploi, comme les tâches de chaque poste.

Formation et perfectionnement des compétences des Autochtones : l'entrepreneur doit démontrer les activités de formation et de perfectionnement offertes à ses employés autochtones, comme la formation en cours d'emploi, la formation à l'interne et les plans de relève.

(b) Participation indirecte

La participation indirecte peut comprendre le perfectionnement professionnel, les bourses d'études, les subventions et la sensibilisation communautaire afin d'aider les communautés autochtones à atteindre leurs objectifs en matière de développement économique.

Pour en savoir plus sur SAC : [Info Source: Sources de renseignements sur le gouvernement fédéral et les employés pour Services aux Autochtones Canada \(sac-isc.gc.ca\)](http://sac-isc.gc.ca)

### Questions pour l'industrie liées à la participation des Autochtones

Article	Question	Réponse
1	<p>Votre entreprise peut-elle maximiser la participation des Autochtones au projet d'approvisionnement en navires multimissions semi-hauturiers (NMSH)? Par exemple:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• intégration des entreprises autochtones à la chaîne d'approvisionnement;</li> <li>• embauche d'employés autochtones;</li> <li>• occasions de formation et de perfectionnement des compétences pour les Autochtones;</li> <li>• autres mesures pertinentes visant à appuyer le développement socioéconomique des Autochtones, notamment, mais s'en s'y limiter, les bourses d'études et les subventions.</li> </ul>	
2	Votre entreprise estime-t-elle qu'il y a une occasion de faire participer les Autochtones au projet d'approvisionnement en navires multimissions sem i-hauturiers (NMSH)?	
3	Pour quel pourcentage de la valeur du contrat (ou d'un produit livrable précis du projet) pensez-vous qu'il est réaliste d'ajouter un volet sur la participation des Autochtones (VPA)? Existe-t-il un pourcentage optimal entre les retombées directes et indirectes dans la valeur du VPA?	
4	Votre entreprise a-t-elle déjà embauché des Autochtones ou confié des travaux en sous-traitance à des entreprises autochtones?	
5	Quelles sont les stratégies qui, dans des contrats précédents, ont permis d'encourager la participation des Autochtones et ainsi de perfectionner les compétences de groupes autochtones, d'accroître leur capacité industrielle et de stimuler leur économie?	
6	Votre entreprise est-elle située au sein d'une collectivité autochtone ou visée par un traité moderne? Dans l'affirmative, veuillez préciser laquelle.	
7	Votre entreprise est-elle une entreprise autochtone admissible à la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones du gouvernement du Canada? Si c'est le cas, êtes-vous inscrit au Répertoire des entreprises autochtones? Lien : <a href="https://services.sac-isc.gc.ca/REA-IBD">https://services.sac-isc.gc.ca/REA-IBD</a> .	

## Détermination des capacités des entreprises autochtones

Le [Répertoire fédéral des entreprises autochtones](#), géré par Services aux Autochtones Canada, peut être utilisé pour aider à déterminer la capacité des entreprises autochtones pour un produit en particulier. Aux fins du présent projet, les entreprises autochtones doivent faire l'objet d'une vérification et être inscrites au répertoire fédéral.

D'autres répertoires d'entreprises autochtones peuvent être utilisés pour aider à évaluer la capacité, notamment les suivants :

- Conseil canadien pour l'entreprise autochtone : <https://www.ccab.com/fr/>
- Union Gas : <https://www.uniongas.com/about-us/community/indigenous/business-list> [en anglais seulement]
- Kativik Regional Government <https://www.krg.ca/fr-CA/>
- Indigenous Business and Investment Council : <https://www.bcibic.ca/> [en anglais seulement]
- Canadian Aboriginal and Minority Supplier Council : [www.camsc.ca](http://www.camsc.ca) [en anglais seulement]
- Province du Manitoba : <https://www.gov.mb.ca/inr/> [en anglais seulement]
- Province de l'Ontario : <https://www.ontario.ca/fr/page/entreprises-autochtones-presenter-des-offres-pour-des-contrats-du-gouvernement>
- Association des femmes autochtones du Canada : <https://www.nwac.ca/womens-business-directory/> [en anglais seulement]
- Cando: [www.edo.ca](http://www.edo.ca) [en anglais seulement]
- First Nations of Quebec and Labrador Economic Development Commission: <https://entreprises.cdepnql.org/#/search/>

## **Mobilisation rapide des entreprises autochtones**

La mobilisation rapide des collectivités et des entreprises autochtones est avantageuse pour les entrepreneurs pour :

- améliorer les relations;
- assurer une compréhension mutuelle des exigences du projet;
- déterminer les capacités des entreprises autochtones pour l'offre de biens et de services;
- cerner les lacunes en matière de compétences et de formation faisant obstacle à l'embauche d'Autochtones.

## **Détermination des possibilités d'emploi pour les Autochtones**

Les répondants de l'industrie peuvent communiquer avec Emploi et Développement social Canada (EDSC) pour en apprendre davantage sur ses programmes relatifs au marché du travail pour les Autochtones qui peuvent aider les entreprises autochtones à trouver des occasions de sous-traitance. Le Programme de formation pour les compétences et l'emploi destiné aux Autochtones d'EDSC est conçu pour aider les peuples autochtones à améliorer leurs compétences et à trouver un emploi. Veuillez consulter le site Web du Ministère afin d'obtenir de plus amples renseignements à cet égard : <https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/formation-competences-emploi-autochtones.html>.

En plus du programme d'EDSC, il existe de nombreux programmes provinciaux et à but non lucratif de perfectionnement des compétences et d'emploi destinés aux Autochtones. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez écrire à [indigenusprocurement@sac-isc.gc.ca](mailto:indigenusprocurement@sac-isc.gc.ca).

## **Définitions liées à la participation des Autochtones**

L'intégration de la participation des Autochtones aux contrats du gouvernement fédéral complète les objectifs de la [Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones \(SAEA\) et l'obligation pour les ministères et les organismes fédéraux d'attribuer au moins 5 % de la valeur totale des contrats à des entreprises autochtones](#). La SAEA est une politique fédérale qui « réserve » certains contrats exclusivement à la concurrence entre les entreprises autochtones, lorsqu'elles en ont la capacité. Le projet du Système de formation des équipages de véhicules terrestres n'est pas réservé aux entreprises autochtones au titre de la SAEA, mais peut comprendre la sous-traitance, l'emploi et/ou d'autres formes de participation.

Pour obtenir les définitions d'« entreprise autochtone », d'« Autochtone » et de « contenu autochtone », veuillez consulter l'adresse suivante : <https://www.sac-isc.gc.ca/fra/1100100032802/1610723869356>.

Solicitation No. - N° de l'invitation  
F7013-190110/B  
Client Ref. No. - N° de réf. du client  
F7013-190110

Amd. No. - N° de la modif.  
File No. - N° du dossier  
010mb. F7013-190110

Buyer ID - Id de l'acheteur  
010mb  
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

---

## **Pour obtenir de plus amples renseignements et de l'aide**

Le personnel de Services aux Autochtones Canada peut aider les répondants avec les tâches suivantes :

- fournir des ressources pour déterminer les capacités des entreprises autochtones;
- participer à des événements et à des ateliers;
- donner des conseils sur la diversification des chaînes d'approvisionnement.

Courriel : [IndigenousProcurement@canada.ca](mailto:IndigenousProcurement@canada.ca)

Téléphone : 1-800-400-7677

Site Web : <https://www.isc-sac.gc.ca/fra/1100100032802/1610723869356>