

# Demande de propositions

SERVICES D'HÉLITREUILLAGE POUR LES TRANSFERTS DE PILOTES MARITIMES  
RÉGION CÔTIÈRE NORD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE



**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE CANADA**  
**Bureau 1000, 1130, rue Pender Ouest**  
**Vancouver (C.-B.) V6E 4A4**

# Demande de propositions

## SERVICES D'HÉLITREUILLAGE POUR LES TRANSFERTS DE PILOTES MARITIMES RÉGION CÔTIÈRE NORD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

### PAGE COUVERTURE – CONTENU

- Avis de demande de propositions
- Table des matières
- Partie A : Renseignements administratifs
- Partie B : Exigences
- Partie C : Pièce jointes
  - Critères d'évaluation et pondération
  - Plan de proposition requis, incluant le format de lettre de présentation
  - Annexes

Date : le 4 juin 2021

Dossier : 2021 Hélitreuilage de la côte nord

*Administration de pilotage du Pacifique Canada*

*Bureau 1000, 1130, rue Pender Ouest, Vancouver (C.-B.) V6E 4A4*

#### Instructions à l'entrepreneur

1. Veuillez vous assurer que votre dossier est complet.

Page laissée  
intentionnellement en blanc

## AVIS DE DEMANDE DE PROPOSITIONS

### Services d'hélicoptère pour les transferts de pilotes maritimes dans la région côtière sud de la Colombie-Britannique

#### Administration de pilotage du Pacifique

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) invite les entreprises en mesure de fournir des services d'hélicoptère dans la région côtière nord de la Colombie-Britannique répondant aux exigences énoncées dans la présente demande à soumettre des propositions. L'Administration fournit des services de pilotage conformément à la *Loi sur le pilotage* (Canada) et à ses règlements connexes. La présente demande de propositions s'inscrit dans le cadre du soutien aux services de bateaux-pilotes existants.

Les demandes d'information des proposant, qui ne seront pas acceptées après le 9 juillet 2021, doivent être adressées uniquement au représentant de l'Administration indiqué plus bas et être transmises par écrit à l'adresse de courriel ci-dessous.

La demande de propositions sera fermée le 13 août 2021 à 14 h, heure normale du Pacifique, à l'adresse ci-dessous, après quoi elles ne seront pas acceptées. Elles doivent être soumises conformément aux conditions spécifiées dans la trousse d'information.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez vous adresser à Administration de pilotage du Pacifique Canada au 1130, rue Pender Ouest, bureau 1000, Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4.

La proposition dont le devis est le plus bas ou une proposition quelconque ne sera pas nécessairement acceptée.

Remarque : les demandes de proposition pour les services d'hélicoptère pour les transferts de pilotes maritimes dans la région côtière sud de la Colombie-Britannique sont publiées en même temps. Les proposant sont avisés lorsqu'il peut y avoir des occasions de présenter des propositions qui indiquent l'Administration de pilotage du Pacifique des avantages potentiels concernant un même fournisseur de services pour les deux propositions.

Représentant de l'Administration :

Brian Young  
Directeur, pilotage et relations avec l'industrie  
mo-om@ppa-app.gc.ca

## Table des matières

PAGE COUVERTURE — CONTENU .....	1
AVIS DE DEMANDE DE PROPOSITIONS .....	3
PARTIE A : RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS.....	5
1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....	5
2. PRÉPARATION ET SOUMISSION .....	7
3. ÉVALUATION ET OCTROI .....	10
4. RÉSUMÉ DES MOTIFS DE REJET D'UNE PROPOSITION .....	13
5. DEFINITIONS .....	13
PARTIE B : EXIGENCES.....	15
1. RAISON D'ÊTRE DE LA PRÉSENTE DEMANDE DE PROPOSITIONS .....	15
2. CALENDRIER .....	15
3. DESCRIPTION DU PROJET .....	16
4. EXIGENCES GÉNÉRALES ET PORTÉE .....	17
5. EXIGENCES ET RÉPONSE DES PROPOSANTS .....	19
6. DEVIS .....	27
7. ÉVALUATION .....	29
8. FORMAT DES PROPOSITIONS.....	30
PARTIE C : PIÈCES JOINTES .....	31
PRÉSENTATION REQUISE DE LA PROPOSITION .....	36
LETTRE DE PRÉSENTATION DU PROPOSANT .....	37
ANNEXE A DOCUMENTS À SOUMETTRE AVEC LA PROPOSITION .....	38
ANNEXE B EXIGENCES RELATIVES AU TYPE D'AÉRONEF ET AU RENDEMENT.....	39
ANNEXE C EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS.....	42
ANNEXE D ÉQUIPEMENT ET SPÉCIFICATIONS DE L'AÉRONEF.....	42
ANNEXE E EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPAGE.....	45
ANNEXE F LISTE DE VÉRIFICATION DE L'INSPECTION DU SERVICE.....	46
ANNEXE G RENSEIGNEMENTS SUR LE PILOTE.....	51
ANNEXE H DEVIS .....	53
ANNEXE I DEVIS DE REMPLACEMENT (FACULTATIF).....	55

## **PARTIE A : RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS**

### **1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

#### **1.1 But**

La présente demande de propositions a pour but d'informer les entreprises du secteur privé d'une obligation contractuelle de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration), et de solliciter auprès des parties intéressées et compétentes (les proposant) des propositions détaillées présentant une ou plusieurs façons de se conformer au mieux aux buts, objectifs et autres exigences stipulés dans la présente demande de propositions.

#### **1.2 Identification**

La présente demande de propositions inclut ce qui suit :

- Avis de demande de propositions (l'avis);
- Partie A : Renseignements administratifs (la partie A);
- Partie B : Exigences (la partie B);
- Partie C : Pièces jointes (la partie C).

Il incombe aux proposant de s'assurer qu'ils ont tous les éléments de la demande de propositions, notamment toutes les pièces jointes et les addendas subséquents.

Les références à la demande de propositions qui sont faites dans l'avis, une de ses parties ou une des pièces jointes sont des références à la demande de propositions complète.

Il est conseillé aux proposant de lire attentivement la demande de propositions et d'y répondre entièrement d'une façon appropriée. Une proposition incomplète peut être rejetée.

#### **1.3 Changements à la demande de propositions**

Les changements que l'Administration apportera à la demande de propositions seront sous forme d'addendas écrits ou de documents réemis qui seront disponibles au moins quatre jours ouvrables avant la date de clôture de la demande de propositions. Tous les addendas seront considérés comme faisant partie intégrante de la demande de propositions et auront le même effet que s'ils faisaient partie de la demande de propositions originale. Les addendas en vigueur remplacent les versions et les renseignements antérieurs dans la mesure où des anomalies l'exigent.

L'Administration mettra tout en œuvre pour distribuer les addendas à tous les proposant enregistrés ou connus. Mais il incombe entièrement au proposant de se tenir au courant et de prendre connaissance des addendas ou renseignements supplémentaires diffusés.

#### **1.4 Propriété des propositions**

Toutes les propositions soumises, autres que celles qui sont retirées avant l'ouverture des propositions ou tardives, deviennent la propriété de l'Administration et ne seront pas retournées aux proposant. Aux termes du contrat, le proposant retenu devra céder à l'Administration les droits d'auteur de la proposition et de tout le matériel produit pendant le projet.

## 1.5 Accès à l'information

Toutes les propositions seront reçues et conservées en toute confiance par l'Administration, et elles sont assujetties aux dispositions en matière de divulgation de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée* et de la *Loi sur l'accès à l'information*.

## 1.6 Conflit d'intérêts

Les proposants éventuels ne sont pas autorisés à soumettre une proposition si, du seul avis de l'Administration, leurs intérêts organisationnels ou autres actuels ou passés donnent lieu à un conflit d'intérêts relativement à ce projet.

## 1.7 Responsabilité du proposant

L'Administration a fait tous les efforts possibles pour assurer une représentation exacte des renseignements fournis dans la demande de propositions, mais les proposants doivent mener leurs propres enquêtes sur les faits importants qui se répercutent sur le contrat anticipé. Rien dans cette demande de propositions ne vise à empêcher les proposants de formuler leurs propres opinions et conclusions concernant cette demande de propositions.

## 1.8 Acceptation des conditions

Les propositions sont soumises et acceptées en partant du principe que les proposants ont lu et accepté toutes les conditions de la présente demande de propositions. Les propositions qui incluent des conditions ou des modifications ou qui contredisent de quelque façon que ce soit les conditions de cette demande de propositions seront considérées comme n'ayant pas été rédigées et n'existent pas.

## 1.9 Limitation du financement

Nonobstant les autres dispositions de la présente demande de propositions, le contrat envisagé par celle-ci et les obligations financières de l'Administration en vertu de ce contrat sont sous réserve de la disponibilité des fonds conformément à la *Loi sur l'administration financière*.

## 1.10 Utilisation de la demande de propositions

Aucune partie de ce document ou information fournie par l'Administration relativement à la présente demande de propositions ne peut être utilisée ou divulguée à d'autres fins que la soumission de propositions. Sans limiter le caractère général de ce qui précède, le proposant convient, en soumettant une proposition, de ne pas divulguer les renseignements fournis par l'Administration relativement à la présente demande de propositions.

## 1.11 Absence de lobbyisme

Les proposants ne doivent pas tenter de communiquer directement ou indirectement avec un employé, un entrepreneur ou un représentant de l'Administration, notamment le comité d'évaluation et des élus du pays ou des membres du public ou des médias, à propos du projet décrit dans la présente demande de propositions ou relativement à la demande de propositions, sauf si l'Administration le demande ou le permet expressément.

## 1.12 *Loi sur le renseignement des lobbyistes*

Il incombe au proposant de se conformer à toutes les lois applicables. S'il respecte les paramètres de la *Loi sur l'enregistrement des lobbyistes* ou de la *Loi concernant le lobbying*, il revient alors au proposant de prendre cette décision et de s'enregistrer au besoin.

### **1.13 Imputabilité des erreurs**

L'Administration s'est vraiment efforcée d'assurer l'exactitude des renseignements contenus dans cette demande de propositions, mais ceux-ci sont fournis uniquement comme lignes directrices aux proposants. Les renseignements ne sont pas garantis ni justifiés par l'Administration comme étant exacts, et ils ne sont pas nécessairement complets ou exhaustifs. Rien dans cette demande de propositions ne vise à empêcher les proposants de formuler leurs propres opinions et conclusions concernant les sujets abordés dans cette demande de propositions.

## **2. PRÉPARATION ET SOUMISSION**

### **2.1 Conférence avec le proposant**

Il n'y aura pas de conférence avec le proposant

### **2.2 Visite des lieux**

Il se pourrait que l'Administration décide d'elle-même de visiter les lieux des opérations proposées du proposant pendant la phase d'évaluation.

### **2.3 Demandes de renseignements**

Les demandes de renseignements doivent être adressées uniquement à la personne-ressource de l'Administration spécifiée dans l'avis. Cette personne-ressource peut exiger qu'une telle demande soit faite par écrit. Les demandes de renseignements et les réponses peuvent être publiées sous forme électronique, comme un amendement à l'avis de demande de propositions ou transmises à tous les proposants, si l'Administration en décide ainsi.

Les demandes de renseignements ne seront pas acceptées après la date et l'heure d'échéance indiquées, le cas échéant, dans l'avis de demande de propositions.

### **2.4 Plan de la proposition**

Tous les exemplaires de la proposition devraient être conformes au plan fourni en pièce jointe à la présente demande de propositions. Le fait de ne pas se conformer au plan prescrit peut faire perdre des points lors de l'évaluation ou justifier le rejet de la proposition. Si d'autres solutions sont offertes, les renseignements doivent être soumis dans le même format, en utilisant des sous-titres pour les options de rechange.

### **2.5 Devis**

Les proposants sont entièrement responsables des dépenses engagées pour préparer une proposition, y compris les négociations avec l'Administration, le cas échéant. Si l'Administration décide de rejeter toutes les propositions, elle ne sera pas responsable des réclamations qu'un proposant pourrait faire pour les coûts ou les préjudices qu'il a subis en préparant la proposition, la perte d'un bénéfice anticipé en lien avec un contrat définitif ou quelque autre motif que ce soit. Tous les montants fournis dans la proposition seront en dollars canadiens et ne seront pas majorés ni minorés après la date limite de soumission, sauf comme l'indique la section 6 de la partie B.

Le taux et le devis spécifiés dans la proposition incluront tous les honoraires; indemnités en espèces; réserves pour éventualités; et dépenses de tout genre, sauf indication contraire par la section 6 de la partie B, ainsi que toutes les taxes payées ou à payer par le soumissionnaire au fournisseur pour l'exécution des travaux, mais n'incluront pas la taxe de vente provinciale (TVP) imposable à l'Administration ni la taxe sur les produits et services (TPS). L'Administration payera toutes les taxes applicables payables par elle

conformément aux lois ou aux ententes avec les autorités fiscales pertinentes concernant les frais et, dans le cas où elles sont payables, les dépenses [dans la mesure où l'entrepreneur a le droit de demander aux autorités fiscales pertinentes des crédits (y compris les crédits de taxe sur les intrants de la TPS), des ristournes, des rabais ou des remises de taxes]. Les dépenses, dans le cas où elles sont payables conformément au contrat, sont déclarées excluant la TPS. Les factures doivent montrer dans une ligne distincte le calcul de toutes les TVP et TPS applicables à payer pour la période ou les périodes de facturation.

Sauf indication contraire dans les parties B ou C, les soumissions sur les contrats pluriannuels doivent inclure les inflations dans les parties du contrat des années futures.

Le devis sera soumis dans une enveloppe distincte des sections sur les renseignements administratifs et les aspects techniques de la proposition, et de la manière spécifiée dans les parties B et C de la présente demande de propositions.

## 2.6 Limitation des dommages-intérêts

Pour faire suite au premier paragraphe de 2.5, le proposant convient, en soumettant la proposition, de ne pas réclamer des dommages-intérêts, pour quelque motif que ce soit, liés au contrat ou relatifs au concours, qui dépassent un montant équivalent aux coûts raisonnables engagés par le proposant pour préparer sa proposition, et le proposant renonce, en soumettant la proposition, à réclamer un manque à gagner s'il n'obtient pas de contrat.

## 2.7 Entreprises et sous-traitants coopérants

Lorsque deux entreprises indépendantes ou davantage collaborent à la soumission d'une proposition, la proposition est soumise au nom d'une entreprise que l'Administration considérera être l'entrepreneur principal. Les entreprises autres que l'entrepreneur principal seront identifiées comme étant des sous-traitants dans la proposition. La proposition doit désigner tous les sous-traitants, leurs compétences et leurs rôles respectifs dans le projet.

Les négociations menées pendant l'évaluation de la proposition, l'octroi et la mise en œuvre du contrat, et tous les paiements connexes se passeront entre l'Administration et l'entrepreneur principal.

## 2.8 Soumission

La proposition doit être soumise en quatre exemplaires papier et une copie sur CD ou DVD, en anglais, et parvenir à l'endroit et avant l'heure indiqués dans l'avis.

A covering letter in the format attached in Part C must be submitted with the proposal (one copy only is sufficient).

Les propositions doivent être soumises dans des enveloppes portant clairement le nom et l'adresse du proposant et l'inscription « **Proposition pour les services d'hélicoptère pour les transferts de pilotes maritimes dans la région côtière nord de la Colombie-Britannique** ». Le devis devrait être soumis dans une enveloppe distincte portant l'inscription « Proposal Price ». Toutes les enveloppes doivent être scellées.

Les proposants sont uniquement responsables de faire parvenir à temps leurs propositions à l'endroit spécifié par l'Administration. Les propositions tardives seront retournées sans être ouvertes.

À moins d'indication contraire dans la partie B, les propositions transmises par télécopieur ou sous forme électronique ne seront pas acceptées.

## 2.9 Révisions

Les révisions apportées à la proposition avant la date de clôture doivent :

- être soumises par écrit et identifier l'entreprise et la proposition révisée;
- se conformer à toutes les exigences de la demande de propositions;
- lorsqu'elles sont faites sur papier, être transmises dans une enveloppe scellée à l'adresse de l'Administration indiquée dans l'avis;
- lorsqu'elles sont soumises par télécopieur ou sous forme électronique, préciser toute révision à la hausse ou à la baisse du prix soumissionné selon une valeur ou une unité spécifiée, en lettres et en chiffres, sans divulguer le prix initial;
- être signées ou transmises par voie électronique à la personne-ressource de l'Administration mentionnée dans l'avis par un représentant officiel de l'entreprise, idéalement la même personne qui signe la soumission originale.

Quand un proposant soumet plusieurs révisions à la proposition, chaque révision successive annulera et remplacera les précédentes, à moins que le proposant ne numérote chaque révision d'une façon séquentielle et indique sur chaque nouvelle révision que celle-ci n'annule pas les précédentes.

Le proposant est uniquement responsable de transmettre les révisions en temps opportun.

L'Administration n'assumera aucunement la responsabilité en cas de non-disponibilité d'un télécopieur à l'endroit où a lieu la clôture ou pour des problèmes de systèmes ou autres pouvant affecter une transmission électronique.

## 2.10 Retrait

À moins qu'elle ne soit spécifiquement déclarée irrévocable dans la partie B, une proposition peut être retirée en soumettant par écrit une demande de retrait à la personne-ressource de l'Administration indiquée dans l'avis. Une demande de retrait transmise par télécopieur ou par voie électronique est acceptable. Une proposition retirée après la date de clôture ne peut être soumise à nouveau.

## 2.11 Soumission indépendante

Le trucage des soumissions est une infraction criminelle aux termes de la *Loi sur la concurrence fédérale*. L'Administration fera immédiatement part de tout soupçon de soumission truquée au Directeur des enquêtes et recherches en vertu de la *Loi sur la concurrence*.

En soumettant la proposition, le proposant certifie que le contenu et les prix ont été préparés d'une façon indépendante, sans consulter d'autres proposants ou proposants potentiels.

Le trucage des soumissions, s'il est avéré, sera un motif suffisant pour rejeter les propositions de tous les proposants impliqués et pourrait entraîner jusqu'à deux ans d'interdiction de soumission pour tous les contrats futurs de l'Administration.

### 3. ÉVALUATION ET OCTROI

#### 3.1 Octroi du contrat

Selon les propositions soumises en réponse à la présente demande de propositions, un contrat sera normalement négocié et conclu avec le meilleur proposant (le « coureur de tête ») sélectionné conformément au modèle d'évaluation fourni dans la présente demande de propositions. La proposition la moins chère ou une proposition quelconque ne sera pas nécessairement acceptée.

L'Administration se réserve le droit :

- (a) d'attribuer des portions du projet à différents proposants dans le cadre de contrats distincts;
- (b) d'accepter intégralement ou partiellement des propositions, avec ou sans négociation;
- (c) de refuser d'octroyer le contrat à un proposant qu'elle juge complètement ou excessivement pris par d'autres projets;
- (d) de refuser d'octroyer le contrat à un proposant si, à son seul et unique avis, la proposition ne représente pas une valeur équitable;
- (e) de refuser d'octroyer le contrat à un proposant si, à son seul et unique avis, le devis est considéré trop bas pour mener convenablement à bien le contrat;
- (f) si une seule proposition est reçue :
  - (i) d'annuler la demande de propositions, de retourner la proposition non ouverte au proposant et de solliciter à nouveau des propositions afin d'obtenir une meilleure réponse, que des changements soient apportés ou non à la demande de propositions;
  - (ii) d'ouvrir la proposition sans faire référence au proposant et, si une telle proposition ne justifie pas l'octroi du contrat selon les conditions de la présente demande de propositions, d'annuler la demande de propositions et de solliciter à nouveau des propositions, que des changements soient apportés ou non à la demande de propositions.

Le proposant s'assurera que chaque membre du personnel qui fournira les services au Canada en vertu du contrat soit un citoyen canadien ou un résident permanent du Canada, qu'il détient un permis de travail valide du gouvernement du Canada ou qu'il est autorisé par la loi à fournir des services au Canada.

#### 3.2 Ouverture des propositions

Les enveloppes contenant les sections techniques et sur la gestion des propositions sont normalement ouvertes à la date de clôture ou peu après. Afin d'éviter la possibilité que l'évaluation des propositions soit influencée par les prix, les enveloppes contenant le devis des propositions ne seront ouvertes qu'au terme de l'évaluation des sections sur les aspects techniques et les renseignements administratifs ou tel que stipulé dans la section 3.5 de la partie A. L'ouverture et l'évaluation des propositions ne sont pas publiques.

#### 3.3 Exigences impératives

Les proposants sont invités à lire attentivement les exigences impératives spécifiées dans la demande de propositions et de s'y conformer d'une façon appropriée. Un « impératif » est un élément d'information qui doit être soumis dans le cadre d'une proposition comme preuve d'admissibilité ou qui peut s'appliquer à la présence obligatoire lors d'une visite des lieux.

**Les propositions qui ne remplissent pas toutes les exigences impératives seront rejetées sans être prises en considération.**

### 3.4 Évaluation des sections des propositions sur les aspects techniques et sur les renseignements administratifs

Les sections sur les aspects techniques et sur les renseignements administratifs des propositions seront évaluées conformément au formulaire d'évaluation des propositions accompagnant la présente demande de propositions. Les propositions doivent obtenir le nombre minimum de points indiqué sur le formulaire d'évaluation des propositions afin d'être présélectionnées pour un examen complémentaire. Les évaluateurs ne tiendront pas compte des renseignements qui ne sont pas liés à l'information spécifiquement demandée dans les lignes directrices sur les exigences ou les pièces jointes.

### 3.5 Présentation et entrevue – Processus et évaluation

Cette sous-section s'applique lorsqu'il est indiqué dans la partie B qu'une présentation ou une entrevue du personnel du proposant fait partie du processus d'évaluation. Si, après l'évaluation en vertu de la section 3.4 de la partie A, le nombre de proposants présélectionnés dépasse les besoins de l'Administration, celle-ci pourrait réduire le nombre de propositions admissibles en :

- ouvrant les enveloppes contenant les devis des propositions,
- effectuant une évaluation préliminaire des devis selon la méthode indiquée sur le formulaire d'évaluation des propositions, et
- sélectionnant le nombre de propositions voulu, les meilleures étant basées sur l'évaluation préliminaire des devis.

Les propositions des proposants qui ne sont pas sélectionnés pour une présentation ou une entrevue ne seront pas prises davantage en considération dans l'évaluation.

Le processus de présentation et d'entrevue sera mené conformément aux spécifications additionnelles fournies dans la section 3.9 de la partie A de la demande de propositions, le cas échéant. Les présentations et les entrevues visent à déterminer si le proposant convient et à étoffer ou clarifier les renseignements contenus dans la proposition. Les proposants ne doivent pas profiter des présentations et des entrevues pour modifier leurs propositions ou le devis. Les proposants peuvent perdre des points dans leur évaluation s'ils tentent de le faire.

Après une présentation ou une entrevue, l'Administration en fera une évaluation conformément au formulaire d'évaluation des propositions. Les propositions doivent obtenir le minimum de points spécifié dans le formulaire pour être présélectionnés en vue de la suite du processus.

### 3.6 Clarification

Même s'il n'est pas fait mention d'une présentation ou d'une entrevue dans le formulaire d'évaluation des propositions, un ou plusieurs proposants peuvent, à la seule discrétion de l'Administration, être invités à clarifier leurs propositions ou à approfondir les aspects où l'Administration précise ses besoins.

### 3.7 Évaluation du devis

Seuls les devis des propositions présélectionnées seront évalués conformément à la méthode indiquée sur le formulaire d'évaluation des propositions. Le proposant sélectionné selon la méthode utilisée sera le « coureur de tête ».

### 3.8 Notification du coureur de tête

Le coureur de tête sera prévenu par écrit de son statut. Dans la mesure du possible, il recevra aussi une notification verbale.

### 3.9 Caractère adéquat du coureur de tête

L'Administration peut interviewer des personnes clés pour évaluer leurs compétences techniques ou administratives et pour déterminer si elles conviendraient pour mener d'une façon appropriée le contrat proposé.

Le coureur de tête peut être interviewé et/ou l'Administration peut mener des contrôles ou vérifications de références indépendantes qu'elle juge nécessaires pour clarifier, tester ou vérifier les renseignements contenus dans la proposition et pour confirmer que le coureur de tête et chaque membre de son équipe qui est une personne clé conviennent, notamment vérifier les références de toute source avec laquelle le coureur de tête a été sous contrat. Si l'Administration juge que le coureur de tête ne convient pas, ou si l'on découvre que la proposition comporte des erreurs, des omissions ou de fausses représentations qui sont graves, le coureur de tête initialement sélectionné peut être rejeté et un autre proposant peut être choisi comme coureur de tête selon le format de l'évaluation, ou l'Administration peut décider de mettre fin au processus de demande de propositions et de ne pas passer de contrat avec aucun des proposants.

Les proposants sont uniquement responsables de se familiariser avec les lois qui s'appliquent à la collecte et à la diffusion de renseignements, et de s'y conformer, ce qui inclut notamment les curriculum vitae et autres renseignements personnels de leurs employés et de ceux des sous-traitants. Pour les besoins de cette demande de propositions, les proposants vont s'assurer d'obtenir le consentement écrit de chaque personne avant de transmettre des renseignements personnels à l'Administration.

Le proposant et toutes les personnes exécutant les services en vertu du contrat doivent être admissibles, conformément aux lois, à travailler au Canada et, sous demande de l'Administration, toute personne exécutant les services en vertu du contrat doit fournir un numéro d'assurance sociale ou permis de travail valide en tant que preuve de son admissibilité. Pour ce qui est de déterminer s'il est approprié, un proposant qui est « lié », « affilié » ou « associé » (une « personne associée »), ces termes étant définis ou mentionnés dans la *Loi de l'impôt sur le revenu* fédérale ou les bulletins d'interprétation connexes de l'Agence du revenu du Canada, à une personne ou une société qui a été disqualifiée pour soumissionner par l'Administration pendant une certaine période ne sera pas accepté. Sur demande, le proposant doit fournir à l'Administration (i) les titres de propriété des actions avec droit de vote du proposant incorporé, (ii) une liste des personnes qui ont un contrôle juridique et/ou opérationnel sur le proposant, et (iii) une déclaration notariée stipulant que le proposant n'est pas associé à un soumissionnaire disqualifié et n'en a pas le contrôle juridique ou opérationnel, et n'agit pas de concert ou avec un lien de dépendance avec un soumissionnaire disqualifié. En soumettant une proposition, le proposant affirme qu'il n'est pas une personne associée à, ou qu'il n'agit pas de concert avec, un soumissionnaire disqualifié et s'engage à ne pas le faire en connaissance de cause pendant la durée du contrat.

### 3.10 Négociation avec le coureur de tête

Des négociations peuvent être menées avec le coureur de tête notamment, mais sans s'y limiter, pour :

- le devis, dans la mesure où un changement de devis est directement associé à un changement dans la proposition par suite des négociations;
- les changements au contenu technique;
- les détails des contrats;
- les détails des paiements liés aux contrats;
- les attentes des parties concernant les exigences de service.

S'il est impossible de négocier un contrat écrit dans les 14 jours ouvrables de la signification au coureur de tête, l'Administration peut mettre fin aux négociations avec ce proposant et négocier une entente contractuelle avec un autre proposant sélectionné comme coureur de tête conformément à la procédure

d'évaluation ou décider de mettre fin au processus de demande de propositions et ne pas conclure de contrat avec aucun des proposants. L'Administration n'aura aucune obligation envers un proposant quel qu'il soit tant qu'un contrat écrit n'aura pas été dûment conclu relativement à une proposition approuvée. L'Administration se réserve le droit de modifier la demande de propositions en tout temps pendant la phase de négociation, sans en aviser les autres proposants.

### 3.11 Exécution du contrat

Après les négociations, le cas échéant, ou après avoir donné avis à un coureur de tête que sa proposition a été acceptée, l'Administration conclura le contrat de la façon appropriée et le transmettra au coureur de tête pour qu'il l'exécute. L'Administration se réserve le droit de modifier le contrat au besoin pour qu'il soit conforme à la proposition ou de reconnaître toute nouvelle question pouvant avoir été soulevée depuis le début du processus de demande de propositions.

Le coureur de tête doit remplir et retourner le contrat pendant la période spécifiée dans la lettre accompagnant le contrat à signer. L'omission de le faire peut entraîner l'annulation de l'octroi.

## 4. RÉSUMÉ DES MOTIFS DE REJET D'UNE PROPOSITION

Une proposition **sera** rejetée pour les motifs suivants :

- (a) omission d'inclure un « mandataire » spécifique;
- (b) notes minimales exigées non atteintes dans l'évaluation;
- (c) proposition contenant des erreurs, omissions ou fausses représentations qui, de l'avis de l'Administration, sont graves;
- (d) proposant jugé non approprié par l'Administration;
- (e) de l'avis de l'Administration, conflit d'intérêts en lien avec le projet visant le proposant;
- (f) proposition soumise après la date de clôture;
- (g) sauf indication contraire dans la partie B ou C, proposition soumise par télécopieur ou sous forme électronique; et
- (h) autres motifs spécifiés dans la partie B ou C de la demande de propositions.

Une proposition **peut** être rejetée pour n'importe lequel des motifs suivants :

- (a) contrat non négocié avec le coureur de tête dans les 14 jours ouvrables de la notification;
- (b) contrat dûment signé non retourné dans les délais spécifiés dans la lettre d'accompagnement de l'Administration;
- (c) plan requis non suivi;
- (d) proposition incomplète;
- (e) proposition incluant une condition contraire aux conditions de la demande de propositions;
- (f) non-respect des exigences techniques et en matière de rendement spécifiées dans la demande de propositions;
- (g) devis ou mode de paiement spécifié dans la proposition différent de ce qui est indiqué dans la demande de propositions; et
- (h) autres motifs spécifiés dans la partie B ou C de la demande de propositions.

## 5. DEFINITIONS

Les définitions suivantes s'appliqueront à toute la présente demande de propositions :

**Administration** – Administration de pilotage du Pacifique;

**aéronef** – l'hélicoptère qui satisfait aux spécifications énoncées dans la présente demande de propositions;

**aéronef de transition** – tout aéronef pouvant se conformer entièrement ou non aux exigences de la présente demande de propositions que le proposant propose d'utiliser à court terme (comme l'autorise l'Administration à sa seule discrétion) jusqu'à ce que l'aéronef soit disponible.

**année du contrat** – période de 12 mois spécifique;

**classe D** – chargement avec une personne transportée à l'extérieur;

**contrat** – entente écrite résultant de la présente demande de propositions, qui est conclue entre l'Administration et un entrepreneur;

**débarquer** – déchargement, débarquement ou départ d'un aéronef;

**demande de propositions** – processus d'obtention et exigences de l'Administration décrites dans ce document;

**devrait ou souhaitable** – exigence assez importante pour l'atteinte des objectifs de la présente demande de propositions;

**doit, obligatoire ou devra** – exigence qui doit être satisfaite pour qu'une proposition soit prise en considération;

**embarquer** – chargement, embarquement ou entrée dans un aéronef;

**entrepreneur(s)** – proposant(s) retenus dans le cadre de la présente demande de propositions, qui passent un contrat écrit avec l'Administration;

**extracôtier, selon la définition du paragraphe 101.01(1) du RAC** – vol qui est effectué en provenance ou à destination d'un emplacement extracôtier et qui est b) un vol de transfert de pilotes maritimes;

**hélitreillage** – déploiement et récupération du personnel et du fret par câble sur un treuil monté à l'intérieur ou à l'extérieur d'hélicoptère. Le terme « treillage » peut être plus fréquent que « levage » dans le domaine maritime;

**jour ou plein jour** – heure entre le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir;

**nuit** – heure entre la fin du crépuscule civil du soir et le début du crépuscule civil du matin;

**période d'exploitation** – nombre de jours consécutifs pendant lesquels l'aéronef doit être déployé et les services doivent être fournis à des endroits déterminés par l'Administration;

**proposant** – personne ou entreprise qui soumet ou a l'intention de soumettre une proposition en réponse à la présente demande de propositions;

**services des aéronefs ou services** – toutes les ressources et le personnel nécessaires à l'exploitation et au maintien de l'hélicoptère pour atteindre les objectifs de l'Administration;

**treuil** – dispositif de levage et d'abaissement approuvé fixé à l'extérieur ou à l'intérieur d'un hélicoptère et utilisé pour l'embarquement et le débarquement de marchandises et de personnes d'un hélicoptère en vol. Le terme « winch » peut être plus fréquent que « treuil » dans le domaine maritime;

## PARTIE B : EXIGENCES

### 1. RAISON D'ÊTRE DE LA PRÉSENTE DEMANDE DE PROPOSITIONS

L'Administration de pilotage du Pacifique Canada (l'APP) fournit des services de pilotage maritime conformément à la *Loi sur le pilotage* (Canada) et ses règlements connexes. La région côtière de la Colombie-Britannique a connu une croissance importante du trafic maritime et toutes les prévisions indiquent que cette tendance se maintiendra. L'Administration a identifié l'hélicoptère comme une méthode viable de transfert de pilotes maritimes qui appuierait sa flotte actuelle de bateaux-pilotes.

Par conséquent, l'Administration sollicite des propositions d'entreprises d'hélicoptères qualifiées pour obtenir un hélicoptère bimoteur certifié de classe A équipé d'un treuil de levage intermédiaire ou moyen, autorisé pour le transport d'une charge externe de classe D, conformément à l'article 702.21 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), qui est entièrement certifié pour les opérations non urgentes, dont les opérations en plein jour débuteraient en octobre 2022 avec la capacité d'être exploité pour les opérations de nuit d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2023. L'Administration est à la recherche de possibilités rentables sans compromettre la sécurité et l'efficacité. Les proposants peuvent proposer deux petits aéronefs capables de satisfaire aux exigences en matière de rendement et de charge. Ces exigences sont précisées comme suit : trois pilotes maritimes ayant un poids moyen de 220 livres (avec une possibilité de transporter quatre pilotes maritimes à cet endroit), une autonomie de 60 milles marins, soit de Prince Rupert à l'emplacement du navire. On présume que l'équipage complet est composé de deux pilotes d'aéronef et d'un treuilliste pour les opérations de nuit ayant lieu 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. La proposition de contrat doit être évaluée pour chacune des modalités du contrat de cinq, sept et dix ans. Les vols de transfert des pilotes maritimes sont définis comme « extracôtiers ».

Le proposant choisi sera responsable de tous les aspects du service, y compris l'hélicoptère et l'équipement, ainsi que de toutes les approbations réglementaires nécessaires, du personnel de soutien, y compris les pilotes, les ingénieurs et les treuillistes, de la sécurisation et de l'entretien des installations de base acceptables dans la région de Prince Rupert et des formations complémentaires sur l'utilisation des treuils pour les pilotes maritimes conformément aux normes de l'Administration. Le service d'hélicoptère commencerait par des activités de plein jour seulement d'ici octobre 2022 et le proposant choisi serait chargé de mettre efficacement le programme en service 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, à mesure que le service évolue. L'Administration s'attend à ce que le proposant choisi élabore et mette en œuvre un service de 24 heures sur 24 et sept jours sur sept d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2023.

### 2. CALENDRIER

Le calendrier ci-dessous montre l'échéancier prévu pour le processus de demande de propositions et d'octroi du contrat. L'échéancier et la séquence des événements découlant de cette demande de propositions peuvent varier et seront déterminés par l'Administration.

Étape	Dates
Annnonce de la demande de propositions	4 juin 2021
Date limite pour les questions sur la demande de propositions	9 juillet 2021
Date limite pour soumettre les propositions	13 août 2021
Fin de l'évaluation de la proposition	Novembre 2021
Début des négociations avec le coureur de tête	Décembre 2021
Exécution du contrat	Janvier 2022
Début de la prestation des services	Octobre 2022

### 3. DESCRIPTION DU PROJET

#### 3.1 Contexte du pilotage

##### *3.1.1 L'Administration de pilotage du Pacifique Canada*

L'Administration a pour mandat principal de fournir des services de pilotage et connexes sécuritaires, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, y compris le fleuve Fraser.

##### *3.1.2 Pilotage maritime*

Au Canada, la *Loi sur le pilotage fédérale* oblige à fournir des services de pilotage. Elle s'inscrit dans le cadre de la *Loi maritime du Canada* et exige qu'il y ait quatre administrations de pilotage distinctes, à savoir les Administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique. Chaque administration est chargée de fournir des services de pilotage « sécuritaires et efficaces » dans la région qu'elle contrôle et peut le faire en embauchant des pilotes salariés ou en faisant appel à une entreprise privée. Le Canada compte actuellement plus de 400 pilotes maritimes répartis en 10 groupes.

En Colombie-Britannique, l'Administration de pilotage du Pacifique emploie huit pilotes pour le fleuve Fraser et elle a un contrat avec la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu duquel 101 pilotes brevetés fournissent des services le long de la côte de la province. La loi canadienne stipule que chaque navire de plus de 350 tonneaux enregistrés de jauge brute est tenu de recourir aux services d'un pilote quand il entre dans les eaux de la Colombie-Britannique. Le pilote voit à ce que le navire navigue en sécurité dans les différents passages le long de la côte, sans dommages pour le navire, son équipage ou l'environnement maritime.

##### *3.1.3 Affectation*

Le processus consistant à affecter un pilote pour déplacer un navire est amorcé par l'agent local du propriétaire du navire ou de la cargaison. L'agent appelle le service de l'affectation de l'Administration et demande à un pilote de déplacer un navire d'un mouillage à un autre, d'un mouillage à la pleine mer (ou inversement) ou d'un port à un autre. Les répartiteurs entrent la demande dans leur système informatique et affectent le prochain pilote disponible sur une liste de rotation. Le pilote reçoit un appel téléphonique des répartiteurs l'informant de sa prochaine affectation et il commence à se préparer, ce qui consiste notamment à passer en revue les renseignements les plus à jour concernant le trajet que le navire va suivre et le mouillage prévu, à prendre des dispositions pour le transport et à planifier la période de repos avant l'affectation afin d'être convenablement reposé en vue de l'affectation.

### 3.1.4 Gestion des déplacements

La complexité des déplacements que nécessitent la plupart des affectations est un des aspects logistiques les plus difficiles du pilotage. Le fait de bouger un navire d'un port à un autre, par exemple, oblige le pilote à prendre des dispositions pour se rendre au mouillage où se trouve le navire puis à rentrer chez lui à partir du port où le navire doit se rendre. Certaines affectations sont relativement faciles, car le navire se contente de naviguer d'un mouillage à un autre dans un même port. D'autres affectations sont plus difficiles, car elles partent d'un port très éloigné, accessible uniquement par hydravion ou hélicoptère, et aboutissent à un autre port à plus de 200 milles nautiques de là. Un pilote peut devoir faire six à huit heures de voyage avant de parvenir au navire et de commencer réellement son affectation.

En ce qui concerne les affectations où le navire est ancré, les pilotes utilisent un « bateau-taxi » pour monter à bord du navire. Un bateau-taxi est un petit navire de passagers utilisé sur des eaux relativement calmes pour transporter les pilotes, les membres d'équipage, les agents du navire et les fonctionnaires entre le navire et le rivage.

Il y a, sur la côte de la Colombie-Britannique, quatre endroits spécifiques, appelés « stations d'embarquement des pilotes », où un navire arrivant de la pleine mer peut embarquer un pilote. Il y en a un près de Victoria, un autre sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à l'entrée du passage Alberni, un troisième à l'extrémité nord de l'île de Vancouver et un dernier en dehors de Prince Rupert. Dans ces endroits-là, un « bateau-pilote » mène les pilotes de la rive au navire. Un bateau-pilote est un navire spécialisé, spécifiquement conçu pour l'embarquement et le débarquement des pilotes avec des navires. Le bateau-pilote embarque le pilote sur le rivage et l'amène jusqu'au navire entrant. Cela peut prendre seulement 15 minutes dans le cas de la station de pilotage de Victoria et jusqu'à deux heures à celle de Prince Rupert.

## 4. EXIGENCES GÉNÉRALES ET PORTÉE

### 4.1 Conditions générales

L'Administration sollicite des propositions d'entreprises d'hélicoptères qualifiées pour obtenir au moins un hélicoptère bimoteur certifié de classe A équipé d'un treuil de levage intermédiaire ou moyen, autorisé pour le transport d'une charge externe de classe D, conformément à l'article 702.21 du RAC, qui est entièrement certifié pour les opérations non urgentes, dont les opérations en plein jour débuteraient en octobre 2022 avec la capacité d'être exploité pour les opérations de nuit d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2023, et du personnel de soutien, y compris des pilotes, des ingénieurs et des techniciens de treuil formés pour les services de pilotage maritime dans la région côtière nord de la Colombie-Britannique. Le proposant choisi détiendra toutes les certifications pertinentes requises par Transports Canada pour effectuer des opérations de levage, y compris la certification de navigabilité pour tout l'équipement de levage connexe, y compris les attachements et les harnais. Le proposant choisi sera également tenu de mettre en œuvre, au nom de l'Administration, les mesures suivantes :

- Tous les aspects juridiques, logistiques et techniques qui permettront le transfert par hélitreuillage des pilotes maritimes à bord et en dehors des navires en mouvement;
- Formation supplémentaire sur les treuils pour les pilotes maritimes, en conformité avec les normes de l'Administration et les PON propres aux aéronefs et aux exploitants du proposant;
- Les proposants peuvent proposer un service supplémentaire en formation pour inclure ce qui suit : opérations de classe D, formation à l'évacuation d'urgence;

- Assurer et maintenir une base acceptable pour les opérations et le soutien dans la région de Prince Rupert;
- Identifier et développer des couloirs de vol particuliers afin d'appuyer l'obtention des approbations nécessaires de Transports Canada permettant l'expansion éventuelle des opérations ayant lieu en plein jour seulement, à des opérations de 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, à mesure que le programme évolue. Cela sera particulier aux zones d'embarquement définies géographiquement telles qu'identifiées par l'Administration. L'Administration s'attend à ce que le proposant choisi élabore et mette en œuvre un service en plein jour à compter d'octobre 2022 et un service de 24 heures sur 24 et sept jours sur sept d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2023.

On s'attend à ce que les opérations d'hélicoptères ayant lieu seulement en plein jour dans la région côtière nord de la Colombie-Britannique atteignent au départ environ 500 heures par année. Ces heures comprennent les transferts de pilotes maritimes par hélitreillage, par atterrissages sur le pont, par transport général et par des demandes d'urgence possibles. Ces estimations se fondent sur la charge de travail actuelle, mais la région côtière nord de la Colombie-Britannique, en particulier, a connu une croissance importante du trafic maritime et toutes les prévisions indiquent que cette tendance se maintiendra.

Avec l'introduction des opérations 24 heures sur 24 et sept jours sur sept le 1<sup>er</sup> juin 2023, on prévoit que les opérations d'hélicoptères pourraient atteindre environ 700 heures par année.

L'Administration ne garantira pas le nombre de déploiements ou d'heures de service au proposant.

## 4.2 Renseignements fournis

Afin d'aider les proposant à répondre aux exigences énoncées dans la section 5 de la partie B, l'Administration fournit les renseignements suivants :

Annexe A	Documents à soumettre avec proposition
Annexe B	Exigences relatives au type d'aéronef et au rendement
Annexe B-1	Données techniques et sur les renseignements de l'aéronef (à soumettre avec la proposition)
Annexe C	Exigences en matière de maintenance des aéronefs
Annexe D	Équipement et spécifications de l'aéronef
Annexe E	Exigences en matière d'équipage
Annexe F	Liste de vérification de l'inspection du service
Annexe G	Renseignements sur le pilote
Annexe H	Devis (à soumettre avec la proposition)
Annexe I	Devis de remplacement (facultatif)

## 5. EXIGENCES ET RÉPONSE DES PROPOSANTS

### 5.1 Généralités

On s'attend à ce que tous les entrepreneurs fournissent le plus haut niveau de qualité de service avec du personnel professionnel, formé et expérimenté. On s'attend à ce que tout le personnel collabore librement dans un environnement d'équipe afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité. L'Administration attend du fournisseur de services qu'il ait l'expertise technique et les antécédents nécessaires pour mettre en place des systèmes de services hélicoptère, y compris des innovations procédurales, afin de tirer le meilleur parti des technologies modernes, y compris les systèmes d'aéronef et les améliorations apportées de manière rentable et efficace sans compromettre la sécurité et l'efficacité. Elle s'attend en outre à ce que le fournisseur de services collabore avec l'Administration pour améliorer collectivement le système de répartition.

Le proposant choisi devra disposer de la direction engagée, des équipages et du personnel de soutien hautement qualifiés qui satisfont aux critères de compétence de l'Administration et qui soient pleinement en mesure d'exécuter les fonctions de soutien du pilotage maritime qui lui sont assignées. Les propositions devraient démontrer clairement une compréhension de l'utilisation de l'hélicoptère pour les opérations de pilotage maritime, y compris la certification de navigabilité et toute formation supplémentaire requise pour que les pilotes maritimes puissent être treuillés à bord et à l'extérieur des navires en toute sécurité, ainsi qu'une compréhension claire des défis liés aux opérations dans la région côtière nord.

Les propositions doivent indiquer clairement la façon dont les objectifs principaux de l'Administration sont atteints. En résumé, ce sont les suivants :

- Sécurité;
- Rentabilité;
- Approvisionnement/Service fiable et sécurisé.

Les propositions devraient être suffisamment détaillées pour permettre de les évaluer en fonction des critères établis.

### 5.2 Administration – Expérience et qualifications des proposants

#### Exigences

Le proposant retenu devrait avoir l'expérience et les qualifications nécessaires pour satisfaire les exigences de l'Administration en matière d'hélicoptères, équipement et services énoncées dans la présente demande de propositions et les annexes.

#### Réponse

*Pour remplir les critères obligatoires*

La proposition doit inclure :

#### 1. L'identification du proposant

Veillez fournir les renseignements suivants :

- Nom de l'organisation
- Adresse physique
- Nom de la personne-ressource
- Numéros de téléphone

- Adresse de courriel
- Site Web
- Principaux exploitants
- Signataire autorisé de l'entreprise

2. Conformément aux droits stipulés à la section 3.9 de la partie A, veuillez fournir les noms des personnes ou organisations avec qui vous êtes ou avez été associé.

3. Démontrez les connaissances de votre organisation en matière d'hélicoptères pour appuyer toute la gamme des activités de l'Administration, ainsi que votre engagement et votre adaptabilité à travailler avec l'Administration pour fournir des services novateurs et rentables.

4. Fournissez le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de votre banquier, votre comptable et votre avocat, et une preuve de votre stabilité financière pour soutenir les opérations et tout investissement en capitaux nécessaire. Les proposants identifiés comme des coureurs de tête seront tenus de fournir des pièces justificatives supplémentaires.

5. Donnez un aperçu de votre organisation, notamment :

- a) nombre d'années d'existence ou d'activité dans la zone de fonctionnement actuelle;
- b) expérience en passation de marchés de services d'hélicoptères et en exploitation des hélicoptères proposés;
- c) structure de propriété.

6. Fournissez une liste de noms et de coordonnées des entités à qui vous avez fourni des services d'hélicoptère similaires au cours des cinq dernières années.

7. Fournissez un résumé des qualifications et de l'expérience du personnel de gestion de l'entreprise qui supervise l'approvisionnement de services d'hélicoptères.

8. Décrivez brièvement les politiques de recrutement, les procédures et le programme de mise à l'essai des compétences de formation de l'entreprise (y compris la formation spécialisée, la formation sur les facteurs humains, etc.).

Remarque : Si des sous-traitants sont proposés, leur expérience et leurs qualifications devraient être incluses. L'entrepreneur principal devrait être identifié.

### 5.3 Aspects techniques – Aéronef et équipement

#### Exigences

L'Administration met l'accent sur la sécurité, la protection de l'environnement et l'impact, le rendement et la disponibilité des aéronefs. L'Administration cherche à obtenir un hélicoptère bimoteur certifié de classe A équipé d'un treuil de levage intermédiaire ou moyen, autorisé pour le transport d'une charge externe de classe D, conformément à l'article 702.21 du RAC, qui est entièrement certifié pour les opérations non urgentes, dont les opérations en plein jour débuteraient en octobre 2022 avec la capacité d'être exploité pour les opérations de nuit d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2023.

Les exigences et les spécifications de l'Administration pour l'aéronef sont énoncées à l'annexe B. Les proposants ne fourniront que des aéronefs qui satisfont aux exigences légales et réglementaires de Transports Canada nécessaires à la prestation de ce service. L'Administration confirmera la conformité

avant le début de la période d'exploitation. La réponse à la demande de propositions devrait démontrer clairement la capacité du proposant de satisfaire à toutes ces exigences et inclure les tableaux de rendement applicables, les suppléments et les approbations de Transports Canada pour l'aéronef, le treuil et l'équipement connexe proposés. L'Administration peut accorder une préférence et des notes plus élevées pour les améliorations apportées aux aéronefs, les améliorations à la performance entraînant une augmentation des marges de sécurité ou des économies pour le type d'exploitation requis.

Les exigences relatives au type d'aéronef et au rendement sont énoncées à l'annexe B.

Les exigences relatives à la maintenance des aéronefs sont énoncées à l'annexe C.

L'annexe D résume les exigences relatives à l'équipement par ce qui suit :

- Embarquement et débarquement (charges extérieures de classe D);
- Avionique et communications;
- Transport de passagers;
- Transport externe de marchandises;
- Autre équipement d'hélicoptère.

La réponse à la demande de propositions devrait démontrer clairement la capacité du proposant de satisfaire à toutes ces exigences.

### Innovation

L'Administration s'intéresse à l'amélioration continue de ses capacités de pilotage maritime, y compris la meilleure utilisation des technologies émergentes, les améliorations soutenues par l'industrie et l'innovation des exploitants.

### Aéronefs de transition

L'Administration reconnaît qu'il n'y a peut-être pas suffisamment de temps pour assurer la livrabilité des aéronefs et de l'équipement nouvellement construits, restaurés ou mis à jour pour le début du contrat. L'administration préfère avoir l'hélicoptère le plus moderne et hautement capable le plus rapidement possible pendant la durée du contrat. Toutefois, à cette fin, l'Administration examinera des propositions assorties d'un plan de transition précis pour répondre aux exigences de l'Administration en matière d'aéronefs et d'équipement et les objectifs concernant la prestation de services ou pour les dépasser. Cela peut nécessiter l'utilisation d'aéronefs de transition.

Dans ces circonstances, l'Administration est disposée à accepter des aéronefs de transition à condition que les aéronefs de transition satisfassent aux exigences minimales énoncées aux annexes B, C et D et qu'ils soient appuyés par un plan bien documenté pour livrer les aéronefs et l'équipement proposés.

### Réponse

#### *Pour remplir les critères obligatoires*

La proposition doit :

1. Identifier la marque, le modèle et le type de l'aéronef.
2. Confirmer que l'aéronef satisfera à toutes les exigences de Transports Canada.
3. Fournir des renseignements et des données techniques pour chaque aéronef proposé. Les propositions doivent s'assurer que l'aéronef satisfait aux exigences relatives au rendement et à la maintenance énoncées aux annexes B et C. Les proposants doivent inclure une annexe B-1

remplie pour chaque aéronef proposé (y compris tout aéronef de transition), les documents requis énumérés à l'annexe B-1 et les documents résumés à l'annexe A. Lorsque l'aéronef proposé dépend de l'utilisation d'un aéronef de transition et que tous les documents pour l'aéronef proposé ne sont pas disponibles, indiquez-le à l'annexe A.

4. Une déclaration du proposant selon laquelle l'aéronef proposé satisfera à toutes les exigences relatives à l'équipement énoncées à l'annexe D.

#### *Autre*

La proposition devrait :

5. Démontrer que le proposant répond à au moins l'un des critères suivants :

a) est propriétaire de l'aéronef spécifié;

b) est titulaire du certificat d'immatriculation de l'aéronef;

c) a conclu une entente écrite avec le propriétaire de l'aéronef, valable pour la durée du contrat pour l'exploitation de l'aéronef;

d) a une option sûre confirmée d'achat ou de location de l'aéronef, démontrée au moyen d'une entente écrite avec le propriétaire ou d'un reçu de dépôt.

6. Décrire les caractéristiques uniques de l'aéronef proposé (y compris toutes améliorations, certifications, endos ou équipement en sus des exigences de base de l'Administration), et comment elles remplissent et soutiennent les objectifs de pilotage de l'Administration.

7. Décrire en détail le treuil, ainsi que les améliorations qui dépassent les exigences de base de l'Administration et qui peuvent offrir un rendement supérieur dans les activités de pilotage maritime.

8. Fournir toutes les limites en matière de rendement et les tableaux connexes des manuels de vol approuvés de l'aéronef ainsi que tous les suppléments connexes pour la configuration finale de l'aéronef et de l'équipement proposés. Cela devrait inclure les limites du moteur double et du monomoteur, le cas échéant. Le rendement sera évalué en fonction du niveau de la mer et de 10 degrés Celsius. Inclure la certification acoustique et les niveaux connexes de la base de certification de l'aéronef.

9. Décrire l'équipement de communication fourni par le proposant — remplir l'annexe B-1 pour l'équipement de communication.

10. Fournir une déclaration sur l'état de fonctionnement et tout problème de sécurité pour l'aéronef.

11. Expliquer les plans du proposant pour les avions de secours.

12. Expliquer toutes les améliorations éventuelles des capacités des aéronefs et de l'équipement applicables aux exigences de l'Administration, aux délais d'exécution potentiels, aux coûts supplémentaires et à d'autres domaines d'intérêt mutuel.

13. Aéronefs de transition (le cas échéant).

Si l'aéronef ou l'équipement proposé n'est pas disponible pour le début du contrat proposé et qu'un aéronef de transition ou un équipement est proposé, veuillez fournir ce qui suit :

- a) Pour les améliorations apportées aux aéronefs ou à l'équipement nouvellement construits ou remis à neuf :
- horaire du fabricant et les numéros de « case horaire »;
  - date de livraison;
  - confirmation du fabricant et sa confiance dans les dates de livraison;
  - calendrier de tous les jalons importants (c.-à-d. les approbations relatives aux types par Transports Canada).
- b) Une description complète de l'aéronef ou de l'équipement de transition démontrant clairement la façon dont ceci répond aux exigences de l'Administration.
- c) Un plan de transition spécifique de l'aéronef de transition à l'aéronef ou à l'équipement proposé.
- d) Toute exigence unique au cours de la période de transition.

## 5.4 Aspects techniques – Personnel et services

### Exigences

L'exploitation de treuils d'hélicoptère en toute sécurité et efficacité exige un degré élevé de coordination entre le pilote et le treuilliste. L'Administration reconnaît que même s'il n'y a pas de certification officielle requise par Transports Canada pour les treuillistes, les opérations de treuille exigent que tout l'équipage ait suivi une formation approfondie et possède de l'expérience et des compétences d'équipe pour assurer la sécurité des opérations de pilotage maritime. Par conséquent, il est important que le proposant ait mis en place des programmes de formation et qu'il possède une expérience actuelle en matière de levage, y compris des méthodes de travail.

Seuls les pilotes ayant de l'expérience et la formation nécessaires et qui sont inscrits dans le répertoire des pilotes de l'Administration peuvent être affectés à la prestation des services en vertu d'un contrat. Les qualifications, l'expérience et les exigences relatives à la formation de l'équipage, y compris les treuillistes, sont énoncés à l'annexe E.

Au cours de la période d'exploitation annuelle, l'Administration a besoin de services d'hélicoptère en prévision des demandes de pilotage maritime ou en réponse à ces demandes. L'Administration s'attend à ce que l'entrepreneur soit disponible pour répondre à ces besoins en fournissant des aéronefs entièrement en état de service et équipés de façon appropriée, dont la disponibilité sera exempte d'événements majeurs de maintenance programmés et qu'il aura une infrastructure opérationnelle et de soutien suffisante avec du personnel formé et expérimenté.

L'entrepreneur sera responsable de la sécurisation et de l'entretien des installations de base acceptables, préférablement dans la région de Victoria. Un proposant peut soumettre d'autres emplacements conformément à la section 6.3 de la partie B.

Les promoteurs peuvent s'attendre à devoir fournir occasionnellement des services d'hélicoptère (y compris la maintenance) dans des endroits petits, éloignés ou non améliorés dotés d'une infrastructure de base ou limitée. L'Administration s'attend à ce que les services d'hélicoptères puissent se déployer occasionnellement sans préavis.

L'Administration s'attend à ce que les entrepreneurs gèrent pleinement les besoins du personnel pour répondre aux exigences de Transports Canada et aux exigences en matière de service de l'Administration. L'Administration ne gèrera pas les risques relatifs au statut d'alerte et au positionnement des aéronefs ou à d'autres exigences en matière de service des aéronefs pour aider l'entrepreneur dans ce domaine.

L'entrepreneur fournira suffisamment d'équipage (y compris le personnel de secours nécessaire) pour soutenir pleinement tous les aéronefs et fournir les services requis.

### Réponse

Le proposant devrait se conformer aux exigences en matière de service énoncées dans le présent document et aux qualifications de l'équipage énoncées à l'annexe E. La réponse à la demande de propositions devrait démontrer clairement la capacité du proposant de satisfaire à ces exigences et inclure ce qui suit :

#### *Afin de répondre aux critères obligatoires*

La proposition doit comprendre ce qui suit :

1. Renseignements sur l'équipage de l'hélicoptère pour chaque membre d'équipage proposé, y compris les pilotes (fiches d'information du pilote telles qu'énoncées à l'annexe G) et les treuillistes.

#### *Autre*

Veillez fournir les renseignements suivants :

2. Pour les pilotes, une description de toute expérience antérieure relative aux opérations de levage, y compris les documents des missions de levage effectuées.
3. Pour les treuillistes, une description de l'expérience antérieure relative aux opérations de levage, y compris les documents des missions de levage et un dossier de toute la formation suivie.
4. Une description des ingénieurs et des équipes de maintenance, de leur expérience et de leurs qualifications.
5. Un aperçu de la formation de l'entreprise en matière de sécurité, des programmes de compétence des pilotes et de la formation sur les treuils.
6. Une description de la capacité de l'entreprise de continuer de répondre aux exigences en matière de service et de répartition tout au long de la période d'exploitation annuelle, y compris l'expansion au service de 24 heures sur 24 et sept jours sur sept (p. ex. satisfaire aux exigences du RAC, avoir du personnel de réserve, avoir le double d'équipage et vérifier leurs qualifications, maintenir des aéronefs et assurer le fonctionnement, etc.). La réponse devrait inclure une description des capacités de maintenance et de soutien technique de l'entreprise, y compris ce qui suit :
  - a) organisation du contrôle de la maintenance, y compris l'organigramme;
  - b) expérience et qualifications de l'entreprise en matière de maintenance de l'aéronef proposé;
  - c) composition, qualifications attendues et expérience de l'équipe de maintenance (y compris les ingénieurs de relève) qui sera chargée de la maintenance sur le terrain et de veiller à ce que tous les aéronefs soient prêts à satisfaire aux exigences annuelles en matière de service;
  - d) installations de maintenance, capacités, emplacement et façon dont la maintenance sera effectuée si l'aéronef est placé à l'écart de la base désignée pendant la période d'exploitation. Incluez la preuve de l'organisme de

maintenance agréé ou du contrat de maintenance tel que décrit dans le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant;

e) capacités de secours (p. ex. pour les aéronefs, l'avionique, les pilotes, etc.);

f) stratégies d'urgence.

7. Une description de la capacité de l'entreprise de s'assurer que toutes les exigences et tous les services en matière de maintenance sont exécutés en temps opportun afin d'assurer la disponibilité continue de l'hélicoptère exploitant dans un rôle hautement mobile.

8. Décrire à quel point l'unité d'hélicoptères est autosuffisante lorsqu'il est nécessaire de se déplacer entre les lieux d'exploitation.

9. Le calendrier de rotation de l'équipage proposé.

#### Qualité du service

L'Administration est considérée comme un chef de file dans la prestation d'opérations de pilotage maritime. Cette réputation a été acquise en partie grâce à la contribution de ses entrepreneurs travaillant en partenariat avec l'Administration.

L'Administration s'attend à ce que les entrepreneurs d'hélicoptères soient des chefs de file de l'industrie dans l'approvisionnement de services de qualité. L'Administration exige que les entrepreneurs utilisent une approche professionnelle axée sur les résultats qui englobe et favorise la façon dont l'équipe contribue à l'amélioration continue des opérations de pilotage maritime. Les entrepreneurs feront l'objet d'une vérification de tous les aspects du contrat de services et des opérations connexes.

#### *Afin de répondre aux critères obligatoires*

La proposition doit comprendre ce qui suit :

10. Fournir des copies de vos deux (2) dernières vérifications de Transports Canada. Si les rapports de vérification ou de validation ne sont pas disponibles, fournir une lettre du cadre supérieur responsable expliquant la raison de ceci.

#### *Autre*

Veillez fournir les renseignements suivants :

11. Décrire votre approche visant à favoriser le plus haut niveau de qualité dans la prestation des services d'hélicoptères.

#### Gestion de la sécurité et des risques

L'Administration s'engage fortement à la sécurité dans toutes ses activités de pilotage maritime. En ce qui concerne l'approvisionnement de services d'hélicoptères, l'Administration recherche des organisations qui ont ce même engagement.

#### *Afin de répondre aux critères obligatoires*

La proposition doit comprendre ce qui suit :

12. Énoncé de politique sur la sécurité aérienne de l'entreprise ou son engagement à la sécurité aérienne signé par le gestionnaire supérieur responsable ou par le PDG (exigences en matière de SGS).

13. Confirmation de la couverture d'assurance (les entrepreneurs sont tenus d'avoir une couverture d'assurance responsabilité pendant la période d'exploitation avec une limite d'un seul événement d'un minimum de dix millions de dollars).

*Autre*

Veillez fournir les renseignements suivants :

14. Afin d'aider l'Administration à comprendre l'engagement du proposant à l'égard de la sécurité, la proposition devrait décrire brièvement ce qui suit :

a) le système de gestion de la sécurité (SGS) de l'entreprise, y compris la preuve de fonctionnalité, par exemple, la preuve de vérification interne du SGS, les rapports d'événements et le modèle de résolution des mesures, etc.;

b) le programme de formation en sécurité aérienne de l'entreprise. Une copie devrait être mise à la disposition de l'Administration sur demande;

c) le plan de gestion des risques et de la sécurité ou la trousse d'outils de l'entreprise.

15. Identifier l'agent de la sécurité aérienne du proposant (y compris les antécédents, etc.) ou la façon dont ce rôle est géré au sein de l'organisation.

16. Fournir les détails suivants sur les activités du proposant :

a) les heures annuelles moyennes (au cours des cinq dernières années) que l'entreprise a effectuées et le type d'activités de vol;

b) le nombre d'accidents aériens à déclaration obligatoire de l'entreprise au cours des cinq dernières années et une description des mesures prises pour éviter qu'ils se reproduisent;

c) le nombre d'incidents aériens signalés par l'entreprise au cours de la dernière année et l'approche qu'elle a adoptée pour traiter ces incidents.

#### Garanties environnementales

L'Administration exige que les entrepreneurs exercent toutes les fonctions de soutien dans le strict respect des lois et règlements applicables en matière de protection de l'environnement. Les entrepreneurs doivent avoir établi des procédures de prévention et de nettoyage des déversements et être entièrement prêts à les mettre en œuvre avec le personnel et l'équipement d'intervention fournis par l'entrepreneur. La réponse du proposant devrait clairement démontrer un engagement ferme envers la protection de l'environnement dans tous les aspects des services d'hélicoptères. La proposition devrait :

*Autre*

Veillez fournir les renseignements suivants :

17. Décrire le programme de gestion environnementale du proposant.

18. Décrire les procédures de prévention des déversements, le plan d'intervention et les ressources du proposant disponibles pour atténuer ou aider à nettoyer les incidents environnementaux, lorsqu'ils sont déployés sur le terrain (y compris dans des endroits éloignés).

19. En outre, décrire la diversité au sein de l'entreprise, y compris la diversité autochtone, ethnique, culturelle et de genre.

Le gouvernement du Canada est engagé envers la diversité et les peuples autochtones. Les proposants seront également évalués en fonction de leur engagement à offrir des biens ou des services aux peuples autochtones de la Colombie-Britannique et dans le reste du Canada. Ces biens et services peuvent être offerts conjointement avec des entreprises appartenant aux peuples autochtones ou gérées par eux ou qui embauchent des travailleurs autochtones au sein de la main-d'œuvre directement assignée pour satisfaire aux exigences de la présente demande de propositions.

20. Identifier la structure de gestion du proposant ou la façon dont cette responsabilité est gérée au sein de l'organisation.

21. Fournir toute autre preuve d'un engagement ferme de l'entreprise envers la protection des ressources naturelles en eau, en air et en terre de la Colombie-Britannique. Par exemple, inclure un énoncé de politique environnementale de l'entreprise, signé par le PDG ou son représentant.

## 5.5 Devis

La réponse devrait décrire complètement toutes les conditions du devis (voir la section 6).

**Le ou les devis doivent être soumis dans une enveloppe scellée distincte, avec la réponse du proposant.**

## 6. DEVIS

### 6.1 Exigences

1. Le proposant est tenu de soumettre un devis pour chaque période contractuelle de cinq, sept et dix ans. Chaque devis devrait inclure les informations suivantes :

- a) type et identification de l'hélicoptère;
- b) frais de disponibilité totaux pour la période d'exploitation annuelle de 365 jours;
- c) taux horaire de vol pour les heures de vol effectuées au cours de la période d'exploitation;
- d) autres frais

2. Pour chaque devis, la durée du contrat demandée doit être clairement indiquée comme cinq, sept et dix ans. La période d'exploitation annuelle est définie comme 365 jours pendant la durée du contrat. L'Administration se réserve le droit, mais n'a aucune obligation, de renouveler le contrat pour une période maximale de trois ans supplémentaires.

L'Administration propose que, à compter du 1<sup>er</sup> juin 2023, ou au premier anniversaire, quelle que soit la dernière date, tous les frais de disponibilité et les tarifs de vols quotidiens et horaires soient rajustés annuellement de 100 % de l'IPC de la Colombie-Britannique pour l'année civile précédant immédiatement l'année à laquelle ces montants sont applicables.

Pour appuyer les objectifs de pilotage maritime, l'Administration fournira et paiera les frais, y compris les taxes applicables, des éléments suivants :

- carburant des aéronefs;
- frais d'atterrissage d'aéroport;
- frais d'hébergement, de repas et de transport terrestre pour les membres de l'équipage et du personnel de maintenance lorsqu'ils sont absents de leur base désignée, à des taux maximaux prédéterminés;

- tous les autres frais seront assumés par l'entrepreneur. La réponse devrait décrire en détail toutes les modalités du devis.

3. Le devis de l'entreprise est pour la première année de chaque terme du contrat. Indiquer à l'annexe H et dans le cadre de votre devis ce qui suit :

- a) acceptation de la proposition de l'Administration de rajuster annuellement les frais de disponibilité, les tarifs quotidiens et les tarifs de temps de vol en fonction de la modification de l'IPC de la Colombie-Britannique de l'année précédente;
- b) description complète de la façon dont les frais de la première année seront rajustés annuellement;
- c) prix annuel fixe pour chaque année de la durée du contrat, en indiquant les montants pour chaque année subséquente.

4. Toute autre exigence de l'Administration doit être clairement mentionnée.

5. Dans tous les cas, le devis devrait clairement se rapporter à l'aéronef proposé. Afin d'aider les proposants à soumettre des devis et l'Administration à les évaluer, les proposants devraient préparer chaque devis selon le format indiqué à l'annexe H.

**Les devis doivent être soumis dans une enveloppe scellée distincte avec la réponse du proposant.**

## 6.2 Réponse

1. Chaque devis devrait être clairement associé au service d'aéronef proposé. Afin d'aider les proposants à soumettre des devis et l'Administration à les évaluer, les proposants devraient préparer un devis selon le format indiqué à l'annexe H. Une annexe H - Devis distincte est requise pour chaque option de tarification, en fonction du type d'aéronef proposé et du nombre d'années dans la durée du contrat.

2. Les autres exigences de l'Administration devraient être clairement signifiées.

**Les devis devraient être préparés selon le modèle joint à l'annexe H.**

**Les devis doivent être soumis dans une enveloppe scellée distincte accompagnant la réponse du proposant.**

## 6.3 Devis de remplacement (annexe I)

En plus des devis exigés susmentionnés, les proposants peuvent soumettre un devis de remplacement et l'Administration l'examinera en vertu des critères ci-dessous :

- heures d'utilisation minimales garanties;
- changement de prix associé à un changement proposé dans les services qui diffèrent de ceux décrits dans la présente demande de propositions;
- emplacement de la base de remplacement ou de la base secondaire (autre que Victoria).

Les devis de remplacement doivent correspondre clairement à un hélicoptère, à un équipement et aux services proposés, décrire en détail toutes les modalités et conditions et être suffisamment détaillés pour permettre une évaluation à l'aide des hypothèses opérationnelles établies. Tous les devis de remplacement devraient clairement démontrer la façon dont les exigences de l'Administration sont satisfaites, la façon dont les efficacités en matière d'exploitation et de frais seront effectués et la façon dont tout autre

avantage sera réalisé par des approches et des améliorations techniques novatrices pour répondre aux demandes de service futures.

Les proposants qui choisissent de soumettre un devis de remplacement doivent également soumettre le devis décrit dans la présente.

Le devis de remplacement doit être clairement identifié et présenté dans une enveloppe scellée distincte accompagnant la réponse du proposant portant la mention « Alternate Price Proposal » sur l’enveloppe.

## 7. ÉVALUATION

Cette section détaille tous les critères obligatoires et souhaitables selon lesquels les propositions seront évaluées. Les proposants devraient s’assurer qu’ils répondent à tous les critères de façon à être entièrement pris en considération pendant l’évaluation.

### 7.1 Critères obligatoires

Les exigences qui suivent sont obligatoires. Les propositions qui ne démontrent pas clairement qu’elles les satisfont ne seront pas davantage prises en considération pendant le processus d’évaluation.

Critères obligatoires-Administration
a) Il faut soumettre quatre exemplaires papier et une copie électronique de la proposition.
b) La lettre de présentation du proposant doit être signée par un représentant autorisé.
c) La proposition doit être rédigée en anglais et ne doit pas être envoyée par la poste, par télécopieur ou par courriel.
d) La proposition doit être reçue à l’endroit où a lieu la clôture, au plus tard à la date et à l’heure spécifiées.
e) Une annexe A – Documents dûment remplie doit être soumise avec la proposition, accompagnée de toutes les pièces justificatives
Critères obligatoires-Réponse du proposant
f) Satisfait à toutes les spécifications énoncées aux annexes B, C, D, E et F

Les propositions qui satisfont les exigences obligatoires seront ensuite évaluées selon les critères d’évaluation souhaitables suivants.

### 7.2 Critères souhaitables

Les critères suivants forment la base selon laquelle l’évaluation des propositions sera faite :

Critères	Pondération	Note minimale
<u>Administration</u>		
Expérience et qualifications d’entreprise	10	60 %
<u>Aspects techniques</u>		
Aéronef et équipement	25	60 %
Personnel et services	25	60 %
<u>Sous-total</u>	60	
<u>Prix</u>	40	
Total	100	

### 7.3 Évaluation du devis

Le prix total de chacune des conditions du contrat sera évalué d'après les renseignements fournis dans le devis (annexe H). Le prix total à des fins d'évaluation sera utilisé pour déterminer le plus bas prix par point et sera basé sur les quantités suivantes.

Description	Unité de mesure	Quantité estimée
Période d'exploitation de 365 jours Opérations de plein jour	Frais de disponibilité totaux	Total tel que proposé
	Taux de vol horaire	500 heures
Période d'exploitation de 365 jours Opérations de 24 heures sur 24 et sept jours sur sept (à partir de décembre 2022)	Frais de disponibilité totaux	Total tel que proposé
	Taux de vol horaire	700 heures

REMARQUE : les quantités estimées ne sont utilisées qu'à des fins d'évaluation et ne reflètent aucunement les attentes de l'Administration quant à l'utilisation réelle.

Le total des points d'évaluation des sections relatives à l'administration et aux aspects techniques de chaque proposition présélectionnée est divisé en le prix total (tel que décrit ci-dessus) afin d'obtenir un prix par point.

### 7.4 Évaluation du devis de remplacement

Une fois qu'un ou plusieurs coureurs de tête ont été choisis en fonction des exigences du devis initial, l'Administration examinera toutes les solutions de remplacement et se réserve le droit de négocier le prix de la solution de remplacement proposée avec le(s) coureur(s) de tête.

## 8. FORMAT DES PROPOSITIONS

Afin d'assurer une uniformité dans la réponse du proposant et de faire en sorte que chaque proposition soit entièrement prise en considération, veuillez suivre le format de présentation requis dans la partie C.

## PARTIE C : PIÈCES JOINTES



Pacific Pilotage  
Authority Canada

Administration de pilotage  
du Pacifique Canada

## DEMANDE DE PROPOSITIONS Évaluation de la proposition

### ÉVALUATION DE LA PROPOSITION

#### PROJET

#### IDENTIFICATION DE L'ENTREPRENEUR

NOM DU PROJET : _____	A _____
NUMÉRO DU PROJET : _____	B _____
NUMÉRO DU CONTRAT : _____	C _____
NATURE DU TRAVAIL : _____	D _____
ENDROIT : _____	E _____

#### OUVERTURE ET CONFORMITÉ

	A	B	C	D	E
<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposition tardive, retirée, non sollicitée</li> <li>Documents obligatoires soumis avec la proposition</li> </ul>					
ACCEPTÉE POUR ÉVALUATION (oui/non) <small>Ajouter des détails sur les motifs de rejet d'une proposition</small>					

PROPOSITIONS OUVERTES À \_\_\_\_\_ H LE \_\_\_\_\_ JOUR DE \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_\_.

TÉMOINS : \_\_\_\_\_ Responsable qui préside : \_\_\_\_\_.

#### ÉVALUATION DE LA PROPOSITION

SEULES LES PROPOSITIONS ACCEPTÉES SERONT PRISES EN  
CONSIDÉRATION

Cote = Échelle d'évaluation « décimale » à la page suivante  
Note = Cote x maximum de points

		Cote	Note								
Gestion	Max. de points	A		B		C		D		E	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Compréhension et engagement démontrés</li> </ul>	2										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Expérience organisationnelle</li> </ul>	4										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Diversité, y compris les peuples autochtones, la diversité ethnique, culturelle et de genre</li> </ul>	2										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rendement antérieur</li> </ul>	2										
<b>Sous-total (1)</b>	<b>10</b>										
ASPECTS TECHNIQUES <i>Aéronef et équipement</i>	Max. de points	A		B		C		D		E	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les hélicoptères et l'équipement répondent aux exigences de base</li> </ul>	2										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aspects réglementaires - les aéronefs et l'équipement répondent aux exigences de base</li> </ul>	2										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fonctionnalités et améliorations uniques au-delà des exigences de base</li> </ul>	6										

• Aéronefs en état de fonctionnement et aéronefs de secours	3									
• Innovation	6									
• Efficacité des hélicoptères selon les missions d'échantillon	6									
<b>Sous-total (2)</b>	<b>25</b>									

<b>ASPECTS TECHNIQUES</b>	<b>Max. de points</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
<b>Personnel et services</b>						
• Emplacements de bases et infrastructures proposés	3					
• L'équipage d'aéronef et l'équipe de maintenance satisfont aux exigences minimales et en matière de disponibilité opérationnelle	5					
• Expérience avec l'aéronef proposé et avec des rôles similaires	5					
• Qualité du service	5					
• Engagement envers la sécurité	5					
• Garanties environnementales	2					
<b>Sous-total (3)</b>	<b>25</b>					

<b>(1) Sous-total des points : Min.=6 Max.=</b>	<b>10</b>	-	-	-	-	-
<b>(2) Sous-total des points : Min.=15 Max.=</b>	<b>25</b>	-	-	-	-	-
<b>(3) Sous-total des points : Min.=15 Max.=</b>	<b>25</b>	-	-	-	-	-
<b>TOTAL POUR LA GESTION ET LES ASPECTS TECHNIQUES</b>	<b>60</b>					
<b>PRÉSELECTION</b>		<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
<b>PROPOSANTS PRÉSELECTIONNÉS</b> Chaque sous-total doit être égal ou supérieur à la note minimale requise aux lignes (1), (2) et (3) (Entrez « Oui » ou « Non »)						

<b>ÉVALUATION DES PRIX</b>	<b>SEULES LES PROPOSITIONS PRÉSELECTIONNÉS SERONT PRISES EN CONSIDÉRATION</b>					
<b>Le plus bas prix par point</b>						
		<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
<b>Devis – prix par point</b>	<b>5 ans</b>					
	<b>7 ans</b>					
	<b>10 ans</b>					
<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>SIGNATURES</b>					
	<hr/> <hr/>					

Demande de propositions | ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE Canada Bureau 1000, 1130, rue Pender Ouest Vancouver (C.-B.) V6E 4A4

		<b>Président De l'équipe d'évaluation :</b> _____
PROPOSITION _____ ACCEPTÉE (A, B ou C, etc.)	SIGNATURE DE L'A PERSONNE QUI AUTORISE LES DÉPENSES :	DATE :

	<b>Pacific Pilotage Authority Canada</b>	<b>Administration de pilotage du Pacifique Canada</b>	<b>DEMANDE DE PROPOSITIONS Évaluation de la proposition</b>
<b>ÉVALUATION DE LA GESTION</b>			
<b>Aspect</b>	<b>L'attribution des points d'évaluation est basée sur la mesure dans laquelle la proposition :</b>		
Compréhension et engagement avérés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Clarté de la proposition</li> <li>Fait preuve d'une compréhension des rôles et des responsabilités respectives concernant les activités de pilotage maritime</li> <li>Engagement similaire</li> </ul>		
Expérience organisationnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Démontre que l'entreprise a fourni des services semblables à ceux de la demande de propositions</li> <li>Fait preuve d'une équipe de gestion expérimentée</li> <li>Démontre que le proposant exerce depuis une période raisonnable</li> <li>Minimise les risques juridiques, financiers et des projets pour l'Administration</li> <li>Démontre que le proposant est financièrement stable et capable de financer les frais de port de l'équipement et des services</li> <li>Démontre que le proposant a un historique de travail antérieur satisfaisant</li> <li>Fait preuve d'une capacité de recruter et de retenir du personnel qualifié</li> <li>Soutient une culture de l'aviation solide</li> </ul>		
Diversité, y compris les peuples autochtones, la diversité ethnique, culturelle et de genre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fait preuve d'un engagement envers la diversité autochtone, ethnique, culturelle et de genre</li> <li>Fait preuve d'un engagement au travail avec les peuples autochtones grâce à l'emploi</li> <li>Fait preuve d'un partenariat avec des entreprises autochtones dans le respect des exigences de la présente demande de propositions</li> </ul>		
Expérience antérieure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fournit des références de clients qui peuvent confirmer que les capacités du proposant ont été démontrées lors d'affectations antérieures similaires</li> <li>Culture novatrice et adaptable</li> </ul>		
<b>ÉVALUATION TECHNIQUE</b>			
<b>Aspect</b>	<b>L'attribution des points d'évaluation est basée sur la mesure dans laquelle la proposition :</b>		
Hélicoptère — les aéronefs et l'équipement répondent aux exigences minimales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Description complète pour répondre aux exigences de base</li> <li>Risque limité concernant la disponibilité d'aéronefs spécifiques</li> </ul>		
Aspects réglementaires — les hélicoptères et tous les équipements répondent aux exigences de base	<ul style="list-style-type: none"> <li>Description complète pour répondre aux exigences</li> <li>Risque limité concernant la disponibilité d'aéronefs spécifiques</li> <li>Capacité d'expansion des services à 24 heures sur 24 et sept jours sur sept</li> </ul>		
Fonctionnalités et améliorations uniques au-delà des exigences de base	<ul style="list-style-type: none"> <li>Décrites avec une discussion sur le bien-fondé, sur la pertinence du rôle spécifique et sur la valeur envers l'Administration</li> <li>Améliorations de l'aéronef telles que la visibilité dans le poste de pilotage, la réduction des niveaux de bruit, la capacité de vision nocturne, autres</li> </ul>		
État de fonctionnement des hélicoptères et aéronefs de secours	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le dossier de l'état de fonctionnement de la marque et du modèle de l'aéronef satisfait ou dépasse les exigences réglementaires minimales</li> <li>Description de l'aéronef de secours ou des arrangements</li> <li>Adapté aux attentes en matière de service</li> </ul>		

Innovation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fait preuve d'une approche progressive et d'une volonté d'explorer et de travailler ensemble</li> <li>Exemples antérieurs de nouvelles idées</li> <li>Idées pour l'avenir</li> </ul>
Efficacité des hélicoptères selon les missions échantillons	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de pilotes et de missions</li> <li>Consommation de carburant durant les missions et délais d'expédition</li> <li>Démarrage et arrêt (temps requis)</li> </ul>
Emplacements de bases et infrastructures proposés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adapté aux besoins du service</li> <li>Répond aux attentes de croissance futures</li> <li>Capacité d'expansion des services à 24 heures sur 24 et sept jours sur sept</li> </ul>
L'équipage aérien et l'équipe de maintenance satisfont aux exigences minimales et en matière de disponibilité opérationnelle <ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir un service continu et une capacité de gérer et de répondre à une demande extraordinaire</li> <li>Disponibilité continue dans un rôle hautement mobile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comme prévu pour répondre aux exigences</li> <li>Compréhension avérée des situations et du rôle</li> <li>Fait preuve d'une profondeur organisationnelle, de flexibilité, d'une vision et de coopération</li> <li>Capacités de sauvegarde et stratégies d'urgence pour atteindre les objectifs</li> <li>Description de l'organisation et du programme de maintenance pour répondre aux exigences relatives à la préparation et utilisation d'un programme évolutif de maintenance</li> <li>Fournit l'équipement, le personnel, les services de soutien nécessaires pour fonctionner pleinement dans le rôle mobile</li> </ul>
Expérience avec l'aéronef proposé et avec des rôles similaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Expérience particulière dans le rôle d'hélicoptère auprès d'organismes similaires</li> <li>Expérience avec les aéronefs proposés</li> </ul>
Qualité du service	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fait preuve d'engagement</li> <li>Vérifications et suivi de TC</li> </ul>
Engagement envers la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonne description qui démontrait une approche à jour et un engagement fort</li> <li>Programme SGS</li> </ul>
Garanties environnementales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fait preuve d'un engagement et d'une compréhension du rôle</li> </ul>

**NOMBRE MINIMUM DE POINTS REQUIS POUR L'ÉVALUATION**

Les propositions doivent obtenir le nombre minimum de points spécifié pour chacune des évaluations de la gestion et des aspects techniques pour être prises en considération pour la suite du processus d'évaluation et d'octroi. Les propositions qui obtiennent ou dépassent toutes les valeurs minimales sont considérées comme étant « présélectionnées ».

**ÉVALUATION DU PRIX**

Seules les propositions présélectionnées seront prises en considération

<b>Le plus bas prix par point</b>	Le total des points d'évaluation des sections relatives à l'administration et aux aspects techniques de chaque proposition présélectionnée est divisé en devis afin d'obtenir un prix par point.
-----------------------------------	--

- Si deux propositions ou davantage qui se démarquent obtiennent des notes identiques avec le même prix par point, le contrat peut alors être octroyé sur la base d'autres critères d'évaluation déterminés par l'Administration.

**ÉCHELLE DÉCIMALE D'ÉVALUATION**

Cote	Description	
1.0	Excellent	Excède d'une façon excessivement avantageuse les exigences des critères; très souhaitable.
0.9	Très bon	Excède les exigences des critères d'une façon avantageuse pour les besoins de l'Administration.
0.8	Bon	Excède les exigences des critères, mais d'une façon qui n'est pas particulièrement avantageuse pour les besoins de l'Administration.

0.7		Répond entièrement à toutes les exigences des critères.
0.6	Moyen	Répond adéquatement à la plupart des exigences des critères. Certains aspects peuvent comporter des lacunes qui ne sont pas graves.
0.5		Répond à peine à la plupart des exigences minimales des critères. Certains aspects peuvent comporter des lacunes qui ne sont pas graves.
0.4	Médiocre	Répond à la plupart, mais pas à l'ensemble, des exigences d'un critère à un niveau minimal. Certains aspects essentiels comportent des lacunes.
0.3		Médiocre à très médiocre.
0.2	Très médiocre	Répond minimalement à quelques-unes, mais pas à l'ensemble, des exigences des critères. Certains aspects essentiels comportent des lacunes.
0.1		Très médiocre à insatisfaisant.
0.0	Insatisfaisant	Ne remplit d'aucune façon les exigences des critères.

## PRÉSENTATION REQUISE DE LA PROPOSITION

### Instructions à l'entrepreneur

La proposition doit être préparée et soumise sous la forme indiquée ci-dessous. Assurez-vous de répondre à toutes les exigences de la demande de propositions. Cette présentation n'est pas un guide et ne remplace pas les exigences de la demande de propositions.

#### 1. LETTRE D'ACCOMPAGNEMENT DU PROPOSANT

Préparez une lettre d'accompagnement du proposant dans le format ci-joint, signée par la ou les personnes autorisées à signer au nom de l'entreprise, et à lier celle-ci à toutes les conditions de la demande de propositions et des déclarations faites dans la soumission de la proposition.

#### 2. TABLE DES MATIÈRES (facultatif pour les propositions de moins de 20 pages)

Indiquez les numéros de pages correspondant aux grands titres.

#### 3. SYNOPSIS (facultatif pour les propositions de moins de 20 pages)

Résumez en trois pages maximum les principales caractéristiques de la proposition, à l'exclusion du prix.

#### 4. CRITÈRES OBLIGATOIRES

Annexe A dûment remplie, indiquant que toutes les pièces justificatives ont été jointes. Assurez-vous d'inclure tous les éléments obligatoires exigés dans la demande de propositions, faute de quoi la proposition ne sera pas davantage prise en considération.

#### 5. PROPOSITION PORTANT SUR LA GESTION

Indiquez les compétences du proposant pour le projet, notamment les projets antérieurs avec des exigences similaires à celui qui est soumissionné. Résumez les compétences du personnel clé et la façon dont ces employés seront organisés et supervisés pendant le projet. Si des sous-traitants sont utilisés, fournissez les mêmes renseignements pour chacun d'eux. Assurez-vous de répondre à toutes les exigences et spécifications contenues dans la demande de propositions.

#### 6. PROPOSITION PORTANT SUR LES ASPECTS TECHNIQUES

Indiquez que vous comprenez les principales exigences du projet et la méthodologie que vous utiliserez pour mener le projet. Précisez l'échéancier, les jalons et les produits fournis. Si des sous-traitants sont utilisés, indiquez clairement le rôle de chacun dans l'exécution du projet. Assurez-vous de répondre à toutes les exigences et spécifications contenues dans la demande de propositions.

#### 7. PROPOSITION DE PRIX (soumise séparément)

L'Administration a pour habitude d'évaluer les propositions portant sur les aspects techniques et la gestion sans connaître les devis des proposant. Cela évite toute perception possible d'un parti pris lié au devis dans l'évaluation. Pour que ce genre d'évaluation soit possible, veuillez soumettre le devis dans une enveloppe scellée distincte du reste de la proposition.

Le devis sera conforme aux exigences de la demande de propositions-voir l'annexe H.

#### 8. PIÈCES JOINTES

Veillez fournir d'autres renseignements supplémentaires comme des brochures d'entreprise, une liste de projets menés précédemment par la société, des CVs du personnel, etc.

## LETTRE DE PRÉSENTATION DU PROPOSANT

### *PAPIER À EN-TÊTE DU PROPOSANT*

Date

Pacific Pilotage Authority Canada Suite 1000, 1130 West Pender Street Vancouver, BC, V6E 4A4

Attention: Brian Young

Re: RFP Helicopter Hoisting Services for British Columbia Northern Coastal Region

The enclosed proposal is submitted in response to the above-referenced Request for Proposal, including any addenda. Through submission of this proposal we agree to all of the terms and conditions of the Request for Proposal and agree that any inconsistent provisions in our proposal will be as if not written and do not exist. We have carefully read and examined the Request for Proposal, including the Administrative Section, and have conducted such other investigations as were prudent and reasonable in preparing the proposal. We agree to be bound by statements and representations made in our proposal.

Yours Truly,

Signature :	Nom légal du proposant et raison d'affaires, le cas échéant :
Nom (en caractères d'imprimerie) :	Adresse :
Titre :	
Date :	Numéro de téléphone de la personne-ressource du proposant :

**ANNEXE A**  
**DOCUMENTS À SOUMETTRE AVEC LA PROPOSITION**

**Nom du proposant** \_\_\_\_\_

<b>AÉRONEFS ET ÉQUIPEMENT (partie B, section 5.3)</b>	<b>Inclus</b>
La confirmation des approbations ou de la certification suivantes doit être soumise avec la proposition :	
1. Certificat d'exploitation de Transports Canada.	
2. Copies des modifications et des approbations de Transports Canada pour les activités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opérations d'hélicoptère</li> <li>• Certification de navigabilité pour l'équipement de levage, y compris les harnais et les attachements</li> </ul>	
3. Le devis de masse et centrage de l'aéronef proposé (tel qu'il est configuré) conformément aux exigences du constructeur relatives à la maintenance	
4. L'annexe B-1 - Données techniques et sur les renseignements de l'aéronef dûment remplie pour l'aéronef proposé	
5. Limites en matière de rendement et tableaux tirés des manuels de vol approuvés de l'aéronef et des suppléments connexes. (voir le n° 8 de la section 5.3) Inclure la certification acoustique	
6. Déclaration du proposant selon laquelle l'aéronef proposé est équipé de tout l'équipement décrit à l'annexe D	

<b>PERSONNEL ET SERVICES (partie B, section 5.4)</b>	<b>Inclus</b>
7. Confirmation de la couverture d'assurance.	
8. Fiches d'information de l'équipage de l'hélicoptère pour chaque membre d'équipage proposé, y compris les pilotes (annexe G) et les treuillistes.	
9. Énoncé de politique sur la sécurité aérienne de l'entreprise signé par le gestionnaire supérieur responsable ou par le PDG (exigences en matière de SGS)	
10. Copies des deux dernières vérifications de Transports Canada. Si les rapports de vérification ou de validation ne sont pas disponibles, fournir une lettre du cadre supérieur responsable expliquant la raison de ceci.	

<b>DEVIS (partie B, section 6)</b>	<b>Inclus</b>
11. L'annexe H dûment remplie pour chaque option de tarification. Le devis doit être soumis dans une enveloppe scellée distincte accompagnant la réponse du proposant.	

## ANNEXE B EXIGENCES RELATIVES AU TYPE D'AÉRONEF ET AU RENDEMENT

### 1. EXIGENCES RELATIVES AUX AÉRONEFS

Les aéronefs proposés répondront aux critères suivants :

1. Un hélicoptère bimoteur certifié de classe A équipé d'un treuil de levage intermédiaire ou moyen, autorisé pour le transport d'une charge externe de classe D, conformément à l'article 702.21 du RAC, qui est capable d'être exploité pour les opérations de nuit d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2023.
2. Répond à toutes les exigences relatives au rendement décrites à la section 2 ci-dessous;
3. Répond à toutes les spécifications et exigences en matière d'équipement de l'aéronef conformément à l'annexe D;
4. Détient un certificat de navigabilité;
5. Détient toutes les approbations requises de Transports Canada;
6. Doit être bien présenté et propre, dans la mesure du possible, en état de navigabilité et maintenu conformément au calendrier de maintenance approuvé par Transports Canada;
7. Être entièrement équipé de tout le matériel de sécurité, de communication, de navigation et d'autres équipements requis par Transports Canada;
8. Masse opérationnelle à vide de l'aéronef
  - L'aéronef sera « dépouillé » de l'équipement qui ne s'applique pas aux prestations de services prévus dans le présent contrat, afin de maximiser la capacité de transport de la charge;
  - Masse opérationnelle à vide de l'aéronef, avec tout l'équipement requis, comme indiqué à l'annexe D, et devra être vérifié au moyen de pièces justificatives;
  - La vérification de la masse opérationnelle à vide utilisera les fiches de données du certificat de type et les instructions relatives à la masse et au centrage des fabricants figurant dans les manuels de maintenance de l'aéronef pour s'assurer que les aéronefs sont pesés avec tous les éléments minimaux d'équipement requis, y compris le carburant, les huiles et le ballast, selon le cas précisé;
  - Les aéronefs seront pesés au début du contrat afin de vérifier la masse opérationnelle à vide.
9. Les aéronefs devront satisfaire à l'inspection des conditions d'entrée du contrat de l'Administration pour s'assurer qu'ils sont prêts au début de la période d'exploitation (voir l'annexe F);
10. Au cours de la période d'exploitation, l'aéronef peut être tenu de joindre la certification d'identification de l'entreprise de l'Administration. Tous les logos et les pièces d'identité de l'entreprise doivent être approuvés par l'Administration;
11. L'aéronef satisfait à toutes les exigences minimales en matière d'équipement des fabricants et de Transports Canada.

## 2. SPÉCIFICATIONS FONCTIONNELLES DE L'AÉRONEF

### *Rendement de l'aéronef – Exigences minimales*

Hélicoptère bimoteur certifié de classe A équipé d'un treuil de levage intermédiaire ou moyen, autorisé pour le transport d'une charge externe de classe D, conformément à l'article 702.21 du RAC, qui est capable d'être exploité pour les opérations de nuit d'ici le 1<sup>er</sup> juin 2023.

Il faut démontrer un rendement de catégorie A chaque fois que l'aéronef est utilisé pour survoler un navire ou pour atterrir sur lui. Exigences en matière de chargement selon la partie B de la section 1.

**ANNEXE B-1  
DONNÉES TECHNIQUES ET SUR LES RENSEIGNEMENTS DE L'AÉRONEF**

**Nom du proposant** \_\_\_\_\_

**NOTES :**

- L'annexe B-1 dûment remplie doit être soumise pour l'aéronef proposé (y compris l'aéronef de transition);
- Veuillez consulter les annexes B, C et D pour une description complète des exigences.

**1. Renseignements généraux et identification (voir l'annexe B)**

HÉLICOPTÈRE	
Fabricant	
Type	
Marque et modèle de l'aéronef	
Numéro de série de l'aéronef	
Immatriculations de l'aéronef	
Année de fabrication	
Heures sur la cellule	
Description générale de l'aéronef, y compris l'état général de l'aéronef	

**2. Spécifications de l'aéronef (voir l'annexe B)**

HÉLICOPTÈRE	
Type de moteur	
Dernière masse opérationnelle à vide (voir le n° 8 à l'annexe B) avec des documents à l'appui	
Dernières valeurs de contrôle d'assurance de l'alimentation	
Capacité de passagers	

**3. Matériel de communication (voir l'annexe D pour connaître les exigences particulières)**

HÉLICOPTÈRE	
Matériel de communication	<i>En plus de toutes les exigences législatives et réglementaires</i>
Émetteurs-récepteurs VHF-AM	
Émetteur-récepteur FM	
Casques de système de communication	
Communication vocale par satellite ou dispositif de communication directe équivalent	
Équipement de navigation	<i>En plus de toutes les exigences législatives et réglementaires</i>

Suivi automatisé des vols	
Système de positionnement mondial	

## ANNEXE C

### EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

Avant le début de la période de disponibilité, l'entrepreneur doit démontrer à l'Administration que l'aéronef contractuel remplit les conditions suivantes :

- Au moins 300 heures d'exploitation restantes avant la révision requise du moteur et de la boîte de vitesses;
- Au moins 300 heures d'exploitation restantes avant la prochaine inspection de type majeur prévue ou démontrer que la prochaine inspection prévue ne compromettra aucunement la capacité de l'aéronef de respecter les dispositions relatives à la disponibilité;
- Toute exigence prévue en matière de maintenance qui pourrait autrement faire en sorte que l'aéronef ne soit pas disponible a été effectuée ou exemptée;
- Dans le cas où la machine contractée n'est pas en mesure de fournir un service et qu'une machine de remplacement est fournie par l'entrepreneur, la machine de remplacement doit être acceptée et jugée appropriée par l'Administration.

## ANNEXE D

### ÉQUIPEMENT ET SPÉCIFICATIONS DE L'AÉRONEF

#### 1. EXIGENCES EN MATIÈRE D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT (charges externes de classe D)

L'entrepreneur devra fournir et installer l'équipement suivant, accompagné des certifications STC ou des documents d'approbation de Transports Canada. Tout l'équipement doit être conforme aux approbations opérationnelles de Transports Canada.

#### Trousse d'installation du treuil et accessoires

L'entrepreneur est tenu de fournir les éléments suivants à l'appui des opérations de levage des pilotes maritimes :

- Fournir et installer un treuil monté à l'extérieur et alimenté électriquement sur l'aéronef spécifié, équipé d'un ensemble de boîte à boutons pendante et d'un nouveau câble de levage au début du contrat;
- Fournir en tout temps au moins un treuil de rechange du même fabricant et du même numéro de modèle pour assurer la continuité opérationnelle en cas de maintenance planifiée et imprévue;
- Les treuils doivent être évalués pour 600 livres (272 kg);
- Les treuils doivent avoir une vitesse minimale (haute/inférieure) de 240 pieds par minute (pi/min) à 300 livres;
- Les treuils doivent être capables de fonctionner à une vitesse variable de montée/descente;

- Les treuils doivent être capables d'atteindre un angle de déflexion élevé;
- Les câbles de levage doivent être d'une longueur minimale de 250 pieds;
- Crochet de levage (modèle 410-E, crochet de levage D-LOK de Lifesaving Systems Corp. ou équivalent);
- Doit être en mesure de fournir, en tout temps, un câble de levage de rechange de 3/16 po (minimum de 250 pi). Si un câble de rechange est utilisé, une nouvelle pièce de rechange doit être commandée immédiatement;
- Fournir et installer un modèle Zephyr Axel Cut NSN# 5110-01-521-1998 ou l'équivalent;
- Trois ancrages internes de sécurité du personnel approuvés par Transports Canada (équivalents à la certification STC ou approuvés par Transports Canada).

## 2. AVIONIQUE ET COMMUNICATIONS

L'accent est mis sur l'approvisionnement de systèmes de communication de haute qualité. L'entrepreneur sera tenu de fournir et d'installer l'équipement suivant, d'obtenir les approbations nécessaires, de fournir les sources d'énergie appropriées et tout câblage supplémentaire, etc. qui pourraient être nécessaires pour l'installation en question et d'assurer la maintenance continue. L'entrepreneur devra également veiller à ce que l'on accorde une attention particulière à l'accessibilité et à l'ergonomie de l'installation.

### 2.1 Spécifications

La trousse de communication fournie par le proposant doit satisfaire aux spécifications suivantes :

1. Deux émetteurs-récepteurs aéronautiques VHF-AM fonctionnant dans la bande de fréquences de 118,000 MHz à 136,975 MHz, avec un minimum de 760 canaux par incréments ne dépassant pas 25 kHz et un minimum de 5 watts de puissance de sortie porteuse.
2. Un émetteur-récepteur aéronautique VHF-FM fonctionnant dans la bande de fréquences de 150,000 MHz à 174,000 MHz, avec un minimum de 25 canaux de mémoire programmables. L'opérateur doit être en mesure de programmer n'importe quelle fréquence utilisable dans la bande et de sélectionner l'une des 32 tonalités standards CTCSS pendant le vol. L'émetteur-récepteur FM installé doit être capable de traiter une puissance de sortie porteuse de 10 watts (mais être capable de passer à 1 watt) et d'offrir à l'opérateur la sélection de la modulation de bande large et étroite pour chaque canal (principal et de garde). Le module d'émetteur-récepteur FM installé doit être capable d'opérer 2 canaux de garde programmables qui peuvent être surveillés simultanément avec le canal principal.
3. Deux systèmes de contrôle audio approuvés doivent être installés pour offrir au pilote et au copilote ou observateur des systèmes distincts permettant de choisir des sorties audio multiples par des commandes indépendantes et des entrées de microphone et de ligne clé. Chaque système doit également offrir des commandes distinctes pour l'ajustement des niveaux audio du SCI et du récepteur et fournir des lignes clés indépendantes pour la transmission et le SCI.
4. Deux systèmes de contrôle audio approuvés (qui peuvent être combinés en une seule unité) doivent être installés dans l'habitacle arrière, qui offrent des commandes indépendantes permettant de choisir de multiples sorties audio réceptrices et d'entrées du microphone de l'émetteur et de lignes clés. Chaque système doit également offrir des commandes distinctes pour l'ajustement des niveaux audio du SCI et du récepteur et fournir des lignes clés indépendantes pour la transmission et le SCI. Un système doit fournir des lignes clés pour la transmission et pour le SCI dans la boîte à boutons pendante du treuil, afin de permettre la communication entre le treuilliste et le personnel opérationnel.

Le système audio installé doit avoir des postes de casque pour les passagers dans la configuration suivante (au minimum) : Un (1) casque pour poste de pilote, un (1) casque pour poste de copilote, (4) postes de casque dans la cabine de passagers arrière, tous les postes de casque dans la cabine doivent être équipés de cordons d'arrêt dotés d'une capacité de communication push-to-talk. Le système audio installé doit également offrir de la communication par interphone entre tous les postes de casque.

5. Un système automatisé de suivi de vols (AFF) ou un système de suivi des ressources. Système de suivi comprenant l'émetteur-récepteur, les commandes et les antennes. Le système de suivi doit inclure le GPS intégré, la connexion au GPS externe n'est pas autorisée. Le proposant choisi devra accorder à l'Administration l'autorisation d'accéder à son système de suivi pour l'intégration des répartitions.
6. Un système de téléphonie aéronautique par satellite ou un système de communication directe équivalent. Celui-ci peut être installé en tant que système autonome ou combiné avec le système de suivi AFF ou de ressources. Le système téléphonique par satellite doit être interfacé au système de contrôle audio de l'aéronef.
7. Un système de suivi maritime du Système automatisé d'identification (SAI) doit être fourni sous forme d'équipement libre et fixé.
8. Un système de positionnement mondial (GPS) doit être installé dans le poste de pilotage. Il doit être situé à l'endroit où le pilote peut clairement voir l'affichage. Le système doit utiliser une antenne GPS montée à l'extérieur et avoir la possibilité de mettre sa base de données à jour annuellement. Les unités GPS portatives pour l'aviation sont acceptables à condition qu'elles satisfassent à ces exigences.
9. Un transpondeur ATC et un système de transmission d'altitude doivent être installés. Le système doit être maintenu et inspecté conformément aux règlements et aux normes applicables du RAC.
10. Un émetteur de localisation d'urgence (ELT) automatique fixe et portatif utilisant une antenne externe doit être installé. Seuls les ELT fabriqués en vertu de la norme TSO C-126 (121,5/243,0/406 MHz) sont acceptables.

## *2.2 Normes d'installation et de maintenance de l'avionique*

Tous les systèmes avioniques utilisés dans l'aéronef ou sur l'aéronef aux fins du présent contrat, ainsi que leur installation et leur maintenance doivent être conformes à toutes les spécifications du fabricant et aux normes applicables du RAC.

Tous les systèmes avioniques utilisés dans l'aéronef ou sur l'aéronef aux fins du présent contrat doivent être installés conformément au manuel des pratiques en matière d'électricité du fabricant de l'aéronef, s'il y a lieu, ainsi qu'au chapitre 11 de la CI 43.13-1B de la FAA, « Systèmes électriques d'aéronefs », et au chapitre 12, « Systèmes avioniques d'aéronefs », ainsi qu'au chapitre 1 de la CI 43.13-2A, « Données structurales », au chapitre 2, « Installation radio » et au chapitre 3, « Installation d'antennes », ou d'autres pratiques normalisées applicables aux aéronefs.

Tous les systèmes avioniques installés requis par le présent contrat doivent fonctionner comme prévu. Tous les systèmes audio doivent être raisonnablement exempts de bruit, offrir une communication claire et intelligible entre toutes les stations et être compatibles avec les casques de vol.

## **3. TRANSPORT DE PASSAGERS**

1. L'aéronef sera équipé du nombre de sièges approuvé pour permettre la capacité de charge normale de passagers de l'aéronef;
2. Les gilets de sauvetage doivent être disponibles pour tous les passagers, comme l'exige le RAC;

3. Tous les ancrages de fixation du pont et des murs doivent être installés et disponibles pour utilisation.

#### 4. TRANSPORT EXTERNE DE MARCHANDISES

1. L'aéronef devra être équipé d'un crochet de cargaison évalué pour un minimum de 2 500 livres (1 134 kg).

2. L'équipement standard de grande distance sera mis à la disposition de l'Administration selon le besoin.

#### 5. AUTRE ÉQUIPEMENT D'HÉLICOPTÈRE

1. L'aéronef devra être équipé pour les opérations de vol de nuit à deux pilotes. Les postulants peuvent préciser les systèmes de pilotage automatique et préciser tout avantage connexe à l'exploitation proposée;

2. L'aéronef sera muni d'une protection approuvée contre les dommages causés par des collisions de câbles, au-dessus et au-dessous du fuselage avant;

3. L'aéronef sera équipé de deux enchâssables de 110 volts C.A. situés à l'arrière de la console centrale à partir d'onduleurs à onde non signalétique pouvant atteindre au moins 15 ampères chacun.

### ANNEXE E

#### EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPAGE

##### 1. ÉQUIPAGES - QUALIFICATIONS DES PILOTES

- Licence commerciale valide;
- Formation annuelle de récurrence et compétence valide du pilote sur le type d'aéronef;
- Pilote-commandant - minimum de 3 000 heures;
- Minimum de 500 heures de pilote-commandant sur le type d'aéronef;
- Expérience dans les opérations vers des navires en mouvement, y compris l'atterrissage sur le pont et le levage;
- Expérience en terrain montagneux et en sites d'atterrissage confinés;
- Formation suivie conformément au manuel de formation de l'entreprise;
- 100 heures de pilote-commandant au cours des douze derniers mois;
- Cours de montagne formel avec exercice de formation en vol (date, nom de l'instructeur et lieu du cours requis);
- Formation sur la prise de décisions des pilotes, de Transports Canada ou équivalent;
- Formation sur le travail aérien conformément à l'alinéa 722,76(6) d) du RAC, Embarquement et débarquement de personnes et Charges externes de classe D pour hélicoptère;
- Formation formelle sur l'évacuation sous l'eau avant le début du service, la mise à jour étant maintenue tous les deux ans;
- Capacité de satisfaire aux exigences en matière de certification pour les opérations de levage de pilotes maritimes;

- Un pilote de secours ou de remplacement adapté aux exigences de l'Administration doit être disponible pour assurer les services dans les 24 heures si le pilote principal n'est pas disponible pour quelque raison que ce soit.

## 2. ÉQUIPAGES - QUALIFICATIONS DU TREUILLISTE

- Documents relatifs à l'expérience du treuilliste, y compris les méthodes de levage pour le travail;
- Documents relatifs à l'expérience du treuilliste avec l'aéronef proposé et le type de treuil;
- Documents relatifs à l'expérience de travail du treuilliste avec l'équipage du proposant (pilotes);
- Documents relatifs à la formation sur le treuil;
- Autres documents de formation formelle connexes.

## 3. ÉQUIPES DE MAINTENANCE

- Les techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) doivent être autorisés à effectuer la maintenance conformément aux manuels de politique de maintenance de l'entreprise et disponibles pour la maintenance quotidienne de routine;
- Le TEA doit être titulaire d'une licence complète conformément aux exigences actuelles de Transports Canada;
- Chaque aéronef doit avoir son propre TEA distinct;
- Le TEA sera formé et compétent en matière d'installation, de maintenance et d'inspection des treuils.

## 4. GÉNÉRALITÉS

- L'entrepreneur fournira aux pilotes et aux treuillistes des combinaisons de survie et des casques de vol;
- L'entrepreneur fournira un appareil de communication personnel dédié (téléphone intelligent) à chaque pilote, treuilliste et ingénieur, capable d'envoyer et de recevoir des courriels, des SMS et des appels téléphoniques cellulaires. Ces dispositifs resteront avec l'équipage et seront utilisés par l'Administration comme principale liaison de communication;
- L'entrepreneur est tenu de fournir au moins un véhicule de soutien à la maintenance équipé pour répondre à toutes les exigences en matière de maintenance prévues;
- L'entrepreneur fournira trois radios FM portatives par hélicoptère (pour l'utilisation du pilote, du treuilliste et de l'ingénieur), qui sont programmées avec tous les canaux spécifiés.

## ANNEXE F

### LISTE DE VÉRIFICATION DE L'INSPECTION DU SERVICE

TRANSPORTEUR AÉRIEN :	
INSCRIPTION :	
TYPE D'AÉRONEF :	
TEMPS TOTAL DE LA CELLULE :	
MASSE À VIDE (EN LIVRES) (inclure toutes les exigences contractuelles) :	

## EXIGENCES GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

Équipement	Commentaires	Fonctionnel (O/N)
Au moins 300 heures d'exploitation restantes sur tous les composants majeurs (p. ex. moteur, boîte de vitesses, etc.) avant une révision requise		
Aucune inspection majeure pendant la disponibilité		
Au moins 300 heures d'exploitation restantes avant le prochain service horaire de 300 heures		

## TROUSSE D'INSTALLATION DU TREUIL ET ACCESSOIRES

Équipement	Commentaires	Fonctionnel (O/N)
<b>Treuil principal</b> Fabricant du treuil Modèle Numéro de série Vitesse de levage Heures ou cycles au comptoir Charge nominale de 600 livres O/N Alimentation électrique O/N Capacité d'angle de déflexion élevé O/N Vitesse d'opération variable de montée/descente		
<b>Treuil secondaire</b> Fabricant du treuil Modèle Numéro de série Vitesse de levage Heures ou cycles au comptoir Charge nominale de 600 livres O/N Alimentation électrique O/N Capacité d'angle de déflexion élevé O/N Vitesse d'opération variable de montée/descente		
Ensemble de boîte à boutons pendante du treuil – Modèle Numéro de série		
Crochet de levage Numéro de série		
Nouveau câble de levage installé Numéro de série		
Nombre de câbles de levage de rechange Numéro de série		
Poignée de sangle montée au plafond approuvée – STC ou CTS/R		
Points d'ancrage de sécurité par cordon pour le personnel de levage – STC ou CTS/R		
Deux (2) ancres de sécurité par cordon pour le personnel de levage – STC ou CTS/R		

Marche d'accès pour les passagers de l'hélicoptère installée sur tribord (selon le besoin)		
Protecteur du dérapage de garde du câble de levage (dérapage seulement)		
Coupe-câbles manuels (Zephyr Axel Cut modèle NSN 5110-01-521-1998 ou équivalent)		
Installation de l'interrupteur de surpassement du treuil du pilote		
Confirmation visuelle de l'installation de l'amorce et confirmation de la date d'expiration		
Coupe-câble activé par le pilote éteint et gardé		
Harnais d'hélicoptère et attachements approuvés pour la navigabilité	Préciser la base d'approbation	

## EXIGENCES EN MATIÈRE D'AVIONIQUE ET D'ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION

Équipement	Commentaires	Fonctionnel
Deux émetteurs-récepteurs aéronautiques VHF-AM fonctionnant dans la bande de fréquences de 118,000 MHz à 136,975 MHz, avec un minimum de 760 canaux par incréments ne dépassant pas 25 kHz et un minimum de 5 watts de puissance de sortie porteuse.		
Un émetteur-récepteur aéronautique VHF-FM fonctionnant dans la bande de fréquences de 150,000 MHz à 174,000 MHz, avec un minimum de 25 canaux de mémoire programmables. L'opérateur doit être en mesure de programmer n'importe quelle fréquence utilisable dans la bande et de sélectionner l'une des 32 tonalités standards CTCSS pendant le vol. L'émetteur-récepteur FM installé doit être capable de traiter une puissance de sortie porteuse de 10 watts (mais être capable de passer à 1 watt) et d'offrir à l'opérateur la sélection de la modulation de bande large et étroite pour chaque canal (principal et de garde). Le module d'émetteur-récepteur FM installé doit être capable d'opérer 2 canaux de garde programmables qui peuvent être surveillés simultanément avec le canal principal.		
Deux systèmes de contrôle audio approuvés doivent être installés pour offrir au pilote et au copilote ou observateur des systèmes distincts permettant de choisir des sorties audio multiples par des commandes indépendantes et des entrées de microphone de l'émetteur et de lignes clés. Chaque système doit également offrir des commandes distinctes pour l'ajustement des niveaux audio du SCI et du récepteur et fournir des lignes clés indépendantes pour la transmission et le SCI.		
Deux systèmes de contrôle audio approuvés (qui peuvent être combinés en une seule unité) accessibles		

par l'habitacle arrière, qui offrent des postes de casques à bâbord et à tribord avec des commandes distinctes et indépendantes permettant de choisir de multiples sorties audio réceptrices et des entrées du microphone de l'émetteur et des lignes clés. Chaque système doit également offrir des commandes distinctes pour l'ajustement des niveaux audio du SCI et du récepteur et fournir des lignes clés indépendantes pour la transmission et le SCI. Un système doit fournir des lignes clés pour la transmission et pour le SCI dans la boîte à boutons pendante du treuil, afin de permettre la communication entre le treuilliste et le personnel opérationnel.		
Minimum de quatre casques et postes de communication radio dans la cabine arrière et un (1) casque pour le poste de pilote et pour le poste de copilote		
Un système de positionnement mondial (GPS) installé dans le poste de pilotage et situé à l'endroit où le pilote peut visualiser clairement l'affichage. Doit utiliser une antenne GPS montée à l'extérieur et avoir la possibilité d'avoir sa base de données à jour annuellement. Les unités GPS portatives pour l'aviation sont acceptables à condition qu'elles satisfassent à ces exigences.		
Un système aéronautique de suivi AFF et de ressources comprenant un émetteur-récepteur, des commandes et des antennes, et doit inclure un GPS intégré (la connexion au GPS externe n'est pas autorisée).		
Un système de téléphonie aéronautique par satellite ou un système de communication directe équivalent. Installé en tant que système autonome ou combiné avec le suivi AFF et de ressources. Le système téléphonique par satellite doit être interfacé au système de contrôle audio de l'aéronef.		
Un transpondeur ATC et un système de transmission d'altitude installés et doivent être maintenus et inspectés conformément aux règlements et aux normes applicables du RAC.		
Un système de suivi maritime du Système automatisé d'identification (SAI) doit être fourni sous forme d'équipement libre et fixé.		
Tous les systèmes avioniques nécessaires fonctionnent comme prévu (clair, sans bruit et compatibles avec les casques de vol).		

### AUTRES EXIGENCES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT D'HÉLICOPTÈR

Équipement	Commentaires	Fonctionnel (O/N)
État général du fuselage extérieur (peinture, portes et fenêtres, fuites de fluide, etc.)		
État général de l'intérieur du fuselage (revêtement de sol, couches de toit et de murs, etc.)		

État des rotors		
Commandes de vol doubles installées		
Tous les ancrages de fixation du pont et des murs installés et disponibles pour utilisation.		
Enfichables de 110 volts C.A. - onduleur à onde non signalétique pouvant atteindre au moins 15 ampères situé à l'arrière de la console centrale		
Crochet de charge - levage minimum : 2 500 livres (1 134 kg)		

### EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ET D'URGENCE

Équipement	Commentaires	Fonctionnel
Sorties de secours marquées		
Un émetteur de localisation d'urgence (ELT) automatique fixe et portatif utilisant une antenne externe, fabriqué en vertu de la TSO C-126 (121.5/243.0/406 Mhz). Emplacement marqué sur l'extérieur.		
Extincteurs – type, taille, emplacement		
Gilets de sauvetage – type, numéro, emplacement		
Équipement de sécurité et de survie – date de vérification, emplacement		
Miroirs convexes (2) – sous l'avant de l'hélicoptère		
Trousse en cas de collision de câble : au-dessus et au-dessous du fuselage avant		
2 feux de reconnaissance stroboscopique blancs orientés vers l'avant, de haute visibilité, alternants, sous l'avant de l'hélicoptère.		

### EXIGENCES RELATIVES AU TRANSPORT DE PASSAGERS

Équipement	Commentaires	Fonctionnel
Sièges approuvés conformément à la capacité de charge de l'hélicoptère		

INSPECTÉ PAR : (ÉCRIRE EN CARACTÈRES D'IMPRIMERIE ET SIGNER)		DATE : (AA/MM/JJ)	
---	--	----------------------	--

POUR :

Administration de pilotage du Pacifique

## ANNEXE G RENSEIGNEMENTS SUR LE PILOTE

*La falsification ou la présentation erronée de données entraînera la suppression du Répertoire de l'Administration.*

Écrire le nom légal complet en caractères d'imprimerie, y compris le prénom, le(s) deuxième(s) prénom(s) et le nom de famille

Numéro de licence à VF

Numéro de licence à VR

*DONNÉES DE LICENCE (vérifier la licence actuelle seulement. En cas de licence à voile fixe et à voile rotative, indiquer F/R)*

Type	Endossements	Évaluations
/ Transport aérien	/ Sur flotteurs	/ Instructeur
/ Commercial	/ Multimoteur	/ Instrument
/ Ingénieur de vol	/ Nuit	/ Ingénieur
/ Navigateur de vol	/ Skis	/ Autre (préciser)
/ Privé	/ IFR	

### FORMATION SPÉCIALISÉE

Formation	Organisme/Entreprise	Date du cours
Voler en montagne		
F.E.P.S.		
P.D.P.		
Autre		
Autre		

### EXPÉRIENCE (heures par type et modèle d'aéronef)

Type d'aéronef	Heures P-C	Heures totales	Heures P-C des 12 derniers mois	% d'heures en montagne	Heures P-C de vol et d'atterrissage sur des zones confinées	Zones géographiques
TOTAUX						

### EXPÉRIENCE DE VOLS SPÉCIALISÉS (heures estimées de formation et d'expérience)

Heures de levage	Heures à la palangre	Heures extracôtées
------------------	----------------------	--------------------

*EMPLOI ANTÉRIEUR (cinq dernières années)*

<b>Année</b>	<b>Nom de l'entreprise</b>	<b>Emplacement</b>	<b>Nom du superviseur</b>

Je certifie que les renseignements saisis sur ce formulaire sont fidèles à ma connaissance et à ma conviction.

\_\_\_\_\_  
SIGNATURE DU PILOTE

\_\_\_\_\_  
DATE

\_\_\_\_\_  
NOM DE L'ENTREPRISE

\_\_\_\_\_  
SIGNATURE AUTORISÉE DE L'ENTREPRISE

\_\_\_\_\_  
DATE

\_\_\_\_\_  
NOM DU SIGNATAIRE AUTORISÉ PAR LA COMPAGNIE CI-DESSUS  
EN CARACTÈRES D'IMPRIMERIE

\_\_\_\_\_  
SIGNATURE DU REPRÉSENTANT DE L'ADMINISTRATION

\_\_\_\_\_  
DATE

\_\_\_\_\_  
NOM DU SIGNATAIRE DE L'ADMINISTRATION CI-DESSUS  
EN CARACTÈRES D'IMPRIMERIE

## ANNEXE H

### DEVIS

**Nom du proposant** \_\_\_\_\_

#### NOTES :

- Remplir un formulaire de devis pour chaque période contractuelle proposée pour la période d'exploitation annuelle de 365 jours et l'option quant au type d'aéronef proposé;
- Les proposants proposeront une période contractuelle de cinq, sept et dix ans;
- Le type et la description de l'aéronef doivent correspondre directement aux renseignements sur l'aéronef fournis à l'annexe B-1;
- Les hélicoptères et le personnel de soutien seront basés aux installations du proposant à Prince Rupert (Colombie-Britannique) au début de la période d'exploitation;
- Les rajustements à l'égard de l'inflation conformément à la section 6 de la partie B seront appliqués pour les années subséquentes de l'accord, sauf indication contraire dans la proposition et la présente annexe;
- Tous les prix excluent le carburant;
- Les quantités estimées ne sont utilisées qu'à des fins d'évaluation et ne reflètent aucunement les attentes de l'Administration quant à l'utilisation réelle.

Nom du proposant \_\_\_\_\_

Hélicoptère individuel \_\_\_\_\_

Durée du contrat \_\_\_\_\_ (cinq, sept ou dix ans)

	A	B	C	D	E	F	G
Description du type d'aéronef	Frais de disponibilité totaux pour les 365 jours de la période d'exploitation de plein jour seulement	Taux horaire de vol pendant la période d'exploitation de plein jour seulement	Frais de disponibilité totaux plus le tarif horaire de vol à 500 heures estimées  $C=A + (B \times 500)$	Frais de disponibilité totaux pour les 365 jours de la période d'exploitation d'opérations de 24 heures sur 24 et sept jours sur sept  (à partir de décembre 2022)	Taux de vol horaire pendant la période d'exploitation d'opérations de 24 heures sur 24 et de sept jours sur sept  (à partir de décembre 2022)	Frais de disponibilité totaux plus le tarif de vol horaire à 700 heures estimées  $F = D + (E \times 700)$	Total  $G=C + F$

Ajustement annuel des frais (cocher un)

- Ajustements annuels des frais de disponibilité, des tarifs quotidiens et des tarifs de temps de vol en fonction de la variation de l'IPC au Canada de l'année précédente;
- Les frais annuels seront ajustés comme suit : – veuillez décrire et fournir tous les calculs nécessaires
- Frais annuels spécifiques et fixes pour chaque année de la durée du contrat, comme suit : Fournir un tableau essentiellement sous la forme ci-dessus, indiquant les frais proposés pour chaque année de la durée du contrat

Autres frais et description :

Remarque : Les quantités indiquées dans les colonnes C et F ne sont que des estimations.

## ANNEXE I DEVIS DE REMPLACEMENT (facultatif)

Nom du proposant \_\_\_\_\_

### NOTES :

- Remplir un formulaire de devis pour chaque période contractuelle proposée pour la période d'exploitation annuelle de 365 jours et l'option quant au type d'aéronef proposé;
- Les proposants proposeront une période contractuelle de cinq, sept et dix ans;
- Le type et la description de l'aéronef doivent correspondre directement aux renseignements sur l'aéronef fournis à l'annexe B-1;
- Les hélicoptères et le personnel de soutien seront basés aux installations du proposant à \_\_\_\_\_ au début de la période d'exploitation;
- Les rajustements à l'égard de l'inflation conformément à la section 6 de la partie B seront appliqués pour les années subséquentes de l'accord, sauf indication contraire dans la proposition et la présente annexe;
- Tous les prix excluent le carburant;
- Les quantités estimées d'heures de vol sont à des fins d'évaluation seulement et ne reflètent aucunement les attentes de l'Administration quant à l'utilisation réelle.

Nom du proposant \_\_\_\_\_

Hélicoptère individuel \_\_\_\_\_

Durée du contrat \_\_\_\_\_ (cinq, sept ou dix ans)

	A	B	C	D	E	F	G
Description du type d'aéronef	Frais de disponibilité totaux pour les 365 jours de la période d'exploitation d'opérations de plein jour seulement	Taux horaire de vol pendant la période d'exploitation de plein jour seulement	Frais de disponibilité totaux plus le tarif horaire de vol à ___ heures estimées  C=A + (Bx___)	Frais de disponibilité totaux pour les 365 jours de la période d'exploitation d'opérations de 24 heures sur 24 et sept jours sur sept  (début de l'année 2)	Taux de vol horaire pendant la période d'exploitation d'opérations de 24 heures sur 24 et de sept jours sur sept  (début de l'année 2)	Frais de disponibilité totaux plus le tarif horaire de vol à ___ heures estimées  F=D + (Ex___)	Total  G=C + F

Ajustement annuel des frais (cocher un)

- Ajustements annuels des frais de disponibilité, des tarifs quotidiens et des tarifs de temps de vol en fonction de la variation de l'IPC au Canada de l'année précédente;
- Les frais annuels seront ajustés comme suit : – veuillez décrire et fournir tous les calculs nécessaires
- Frais annuels spécifiques et fixes pour chaque année de la durée du contrat, comme suit : Fournir un tableau essentiellement sous la forme ci-dessus, indiquant les frais proposés pour chaque année de la durée du contrat

Autres frais et description :

Remarque : Les quantités indiquées dans les colonnes C et F ne sont que des estimations.