



**RETURN BIDS TO:**

**RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**

Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions  
→ TPSGC

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Bid Fax: (819) 997-9776

**SOLICITATION AMENDMENT  
MODIFICATION DE L'INVITATION**

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

**Comments - Commentaires**

**Vendor/Firm Name and Address**

Raison sociale et adresse du  
fournisseur/de l'entrepreneur

**Issuing Office - Bureau de distribution**

Rotary Wing Search and Rescue/Recherche et Sauvetage  
à Voilure Tournante

455 De la Carrière Blvd - 7SC39

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> CH-149 Cormorant	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W8485-226481/B	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 001
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> W8485-226481	<b>Date</b> 2022-06-01
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$RWS-002-28649	
<b>File No. - N° de dossier</b> 002rws.W8485-226481	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> Eastern Daylight Saving Time EDT <b>on - le 2022-07-26</b> Heure Avancée de l'Est HAE	
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Rodricks, Derrick	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 002rws
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (873) 354-9097 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

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



# Séance plénière - Consultation de l'industrie au sujet du soutien en service pour la flotte d'hélicoptères Cormorant CH-149

9 mai 2022

*Suivi de la lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES) pour la flotte d'hélicoptères Cormorant CH-149*  
*LI W8485-226481/B*  
*25 avril 2022*

[www.sps.gc.ca](http://www.sps.gc.ca)





## Groupe d'experts pour la consultation de l'industrie du GC

### Services publics et Approvisionnement Canada

- Erica Ciano, gestionnaire de la Division de l'aérospatiale (Maritimes)
- Derrick Rodricks, autorité contractante, hélicoptères CH-149

### Ministère de la Défense nationale

- Lcol Paul Whalen, gestionnaire, système d'armes, hélicoptères CH-149
- Katherine Thompson, gestionnaire adjointe, système d'armes, hélicoptères CH-149
- Chabha Belabid, Direction – Obtention (aérospatiale)
- Michel Petitpas, Centre d'expertise (forces aériennes)
- Sebastien Thibault, Centre d'expertise (forces aériennes)

### Innovation, Sciences et Développement économique Canada

- Jacek Rothbard, agent de projet, hélicoptères CH-149

### Surveillante de l'équité

- Jocelyne Lafrenière



## Ordre du jour

10 h

### Accueil des participants

De 10 h 10 à 10 h 30

### Introduction

- Sécurité, classification des renseignements, règles de participation à la consultation, surveillance de l'équité, avis de non-responsabilité
- Processus de consultation et objectifs
- Contexte des hélicoptères Cormorant CH-149
- Initiative de soutien et analyse de rentabilisation du soutien

De 10 h 30 à 11 h 30

### Nouvelle stratégie de soutien

- Résultats contractuels généraux escomptés
- Portée des travaux escomptée
- Renseignements supplémentaires
- Élaboration continue et prochaines étapes

11 h 30

### Séance de questions et de réponses

12 h

### Mot de la fin et levée de la séance

***Consultation continue pour les participants inscrits – Séances individuelles***

[www.spac-pspc.gc.ca](http://www.spac-pspc.gc.ca)





## Logistique/sécurité

Tous les participants de l'industrie **DOIVENT** s'être inscrits préalablement au moyen de l'annexe B – Formulaire d'inscription.

**Si vous, ou toute personne que vous connaissez, participez à cette séance sans avoir satisfait à l'exigence d'inscription, vous devez vous déconnecter avant de poursuivre.**

## Classification des renseignements

Tous les renseignements et exposés communiqués dans le cadre de cette journée de l'industrie sont **non classifiés**.



## Règles de participation

Tous les participants doivent discuter de leurs points de vue et de leurs idées concernant les sujets abordés de manière constructive.

Tous les participants auront l'occasion de faire part de leurs idées et de leurs suggestions.

Pour poser une question ou partager des idées, veuillez utiliser la fonction « Lever la main » de MS Teams. Pour encourager une participation optimale, il n'est pas nécessaire de vous identifier ou de désigner l'entreprise que vous représentez si vous ne le souhaitez pas.

Toutes les questions et réponses seront consignées et seront affichées sur le site Web Achats et ventes sous forme de mise à jour de la LI.

Si un représentant des médias pose des questions aux participants, ils doivent lui demander de communiquer avec le Bureau des relations avec les médias de SPAC au 819-420-5501 ou par courriel à l'adresse [media@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:media@tpsgc-pwgsc.gc.ca).



## Surveillante de l'équité

Le processus de consultation de l'industrie sera mené dans le plus grand respect de l'impartialité et de l'équité entre tous les fournisseurs potentiels.

Aucune personne ou organisation ne recevra ou ne sera perçue comme ayant reçu un avantage inhabituel, préférentiel ou injuste par rapport aux autres participants.

Surveillant de l'équité : un entrepreneur tiers qui observe et fournit un avis impartial sur le processus de consultation ainsi que sur toute invitation à soumissionner et tout processus d'évaluation futur. <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/se-fm/index-fra.html>

Le surveillant de l'équité participera aux rencontres individuelles, à l'examen des documents (y compris les demandes d'information, les demandes de propositions, etc.) et aux évaluations futures des réponses aux demandes de propositions.



## Avis de non-responsabilité

Rien, dans le cadre du présent processus de consultation, ne doit être interprété comme une préférence, un engagement ou une décision finale du Canada relativement au processus d'approvisionnement.

Les décisions finales ne seront formulées que dans les documents de la demande de propositions (DP) définitive.

Les participants de l'industrie qui se fient aux informations fournies à ce jour le font à leurs propres risques.





## Processus de consultation

La participation et la consultation du public font partie du processus habituel d'invitation à soumissionner du GC.

Les activités de consultation prévues sont détaillées ci-dessous – *notez qu'elles sont sujettes à changement* :

- 1<sup>re</sup> consultation de l'industrie – Lettre d'intérêt
- **2e consultation de l'industrie – Demande de renseignements**
- 3<sup>e</sup> consultation de l'industrie – Commentaires sur l'ébauche de la DP
- Publication de la DP officielle
- Attribution du contrat et début de la transition vers le nouveau SES
- Pleine capacité en matière de SES

Mai 2021

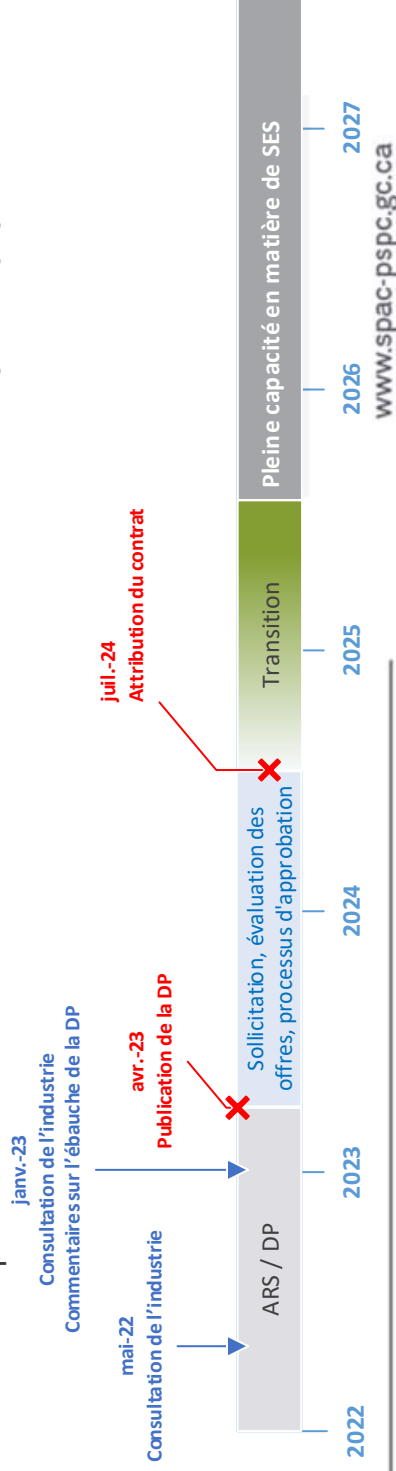
**Mai 2022**

Janvier 2023

Avril 2023

Juillet 2024

Juillet 2025





## Objectifs

- Mesurer l'intérêt de l'industrie envers la nouvelle entreprise de soutien pour le CH-149 et comprendre l'offre de biens et de services liée à l'industrie.
- Acquérir une compréhension plus approfondie des meilleures pratiques et des normes de rendement typiques dans les domaines de la gestion de la flotte de voilures tournantes lourdes et de l'activité de SES.
- Recevoir des commentaires sur la nouvelle solution de soutien et sur l'échéancier.
- Mieux comprendre les possibilités de levier économique liées à l'entreprise de soutien.
- Obtenir l'avis et les commentaires sur les analyses initiales des options effectuées dans le cadre de ce processus ARS, y compris les résultats contractuels, la portée de la division de l'entreprise, l'approche relative à la demande de soumissions, les groupes de services contractuels et la nature du contrat.
- Obtenir l'avis de l'industrie sur les hypothèses et les considérations clés qui devraient être prises en compte lors de l'élaboration de la nouvelle stratégie de soutien au moyen d'analyses des options intermédiaires, d'analyses des options définitives et des détails de la passation de marché.



## Contexte des hélicoptères Cormorant CH-149 (1 de 2)

Le MDN a pour mandat de fournir des services de recherche et de sauvetage (SAR) aéronautiques et d'assurer le fonctionnement efficace du système coordonné de la recherche et du sauvetage.

En 1998, les Forces armées canadiennes (FAC) ont fait l'acquisition du CH-149 Cormorant, un aéronef SAR à voilure tournante utilisable dans toutes les conditions météorologiques, dont la durée de vie prévue (DVP) devait s'échelonner jusqu'en 2025. En août 2000, à la suite d'un processus concurrentiel, le groupe IMP a obtenu le contrat de soutien en service (SES), y compris les années d'option, jusqu'en 2025. Le fabricant d'équipement d'origine (FEO) de la cellule (Leonardo) et le FEO du moteur (General Electric) conservent la majorité de la propriété intellectuelle (PI) de la conception. Ils appuient le Canada et son fournisseur de SES en tant que principaux sous-traitants.

La flotte CH-149 comprend actuellement quatorze (14) hélicoptères trimoteurs AW101 de modèle 511, actuellement exploités à partir de trois (3) bases principales de l'Aviation royale canadienne : BFC Comox, BFC Greenwood et BFC Gander. La flotte effectue environ 5 600 heures de vol par an.

Le projet de modernisation à mi-vie du Cormorant est actuellement à l'étape de définition. Son objectif est de moderniser et potentiellement d'augmenter la flotte pour résoudre les problèmes d'obsolescence et de changements réglementaires, notamment par l'amélioration de la capacité de formation afin de permettre des opérations jusqu'à au moins 2042.



## Contexte des hélicoptères Cormorant CH-149 (2 de 2)

Voici la ventilation approximative des coûts du SES actuel :

- Matériel, réparation et révision pour cellules d'avion : 35 %
- Entretien, réparation et fonctionnement de la flotte : 20 %
- Matériel, réparation et révision du moteur du FEO : 10 %
- Autre matériel/réparation et révision : ≤10 %
- Ingénierie : ≤10 %
- Publications techniques, informatique et gestion : ≤10 %



## Initiative de soutien

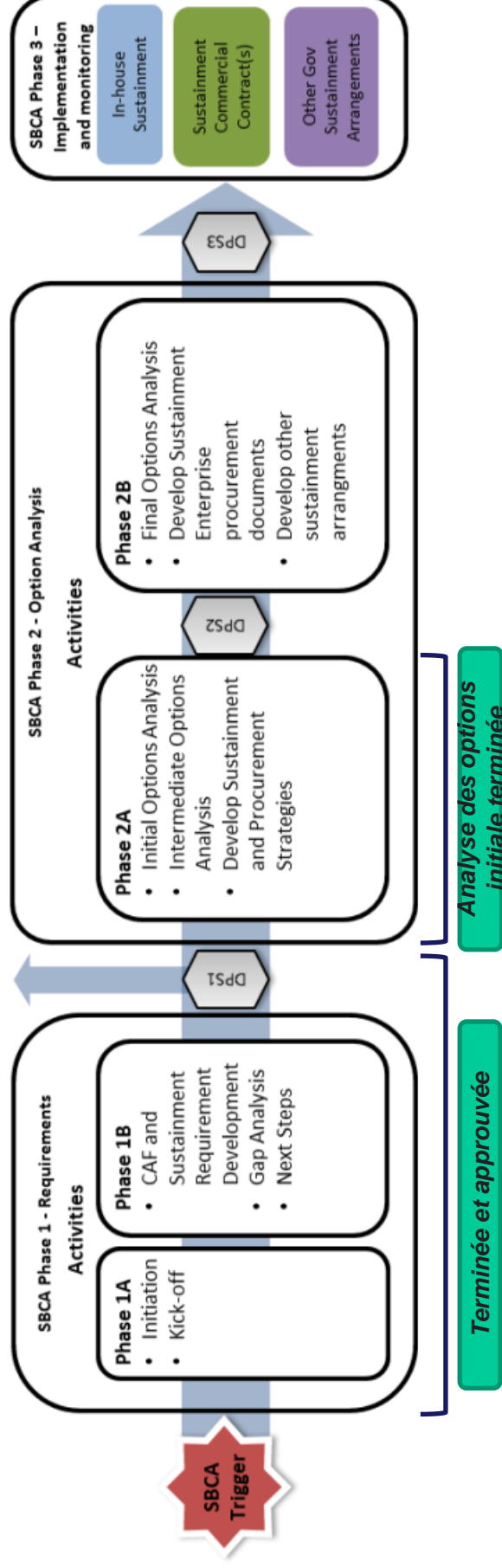
Cette initiative de soutien est une entreprise conjointe du ministère de la Défense nationale (MDN), de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDEC), laquelle vise à faire évoluer la façon dont l'équipement de défense est soutenu afin d'assurer la meilleure valeur pour le Canada, tout en favorisant l'innovation au sein de l'industrie. Pour y parvenir, il faut maintenir un équilibre avec ces quatre principes :

- **Rendement** – Faire en sorte que l'équipement de la Défense soit disponible sur le plan opérationnel et apte pour les missions.
- **Optimisation des ressources** – Les résultats recherchés sont atteints grâce à des approvisionnements dont les coûts tiennent compte du taux du marché.
- **Souplesse** – Établir un système de soutien évolutif qui peut s'adapter facilement aux changements de besoins opérationnels ou de budgets de fonctionnement.
- **Retombées économiques** – Miser sur les retombées économiques industrielles des approvisionnements en matière de défense pour créer des emplois et assurer la croissance économique des entreprises au Canada.



## Analyse de rentabilisation du soutien

En 2016, l'initiative de soutien a introduit l'analyse de rentabilisation du soutien (ARS), un processus d'élaboration d'analyses de rentabilisation visant à aider les spécialistes du soutien à mettre au point des solutions de soutien sur mesure pour l'équipement de défense. L'ARS pour l'entreprise de soutien des hélicoptères CH-149 est en cours.





## Nouvelle stratégie de soutien

En fonction des analyses initiales des options, le comité de gouvernance de la stratégie d'approvisionnement en matière de défense a approuvé la nouvelle stratégie de soutien suivante.

Domaine de l'analyse des options	Recommandation
Division de la portée de l'entreprise	Majoritairement sous contrat, à l'exception des fonctions principales de gestion de projet qui seront conservées par l'équipe de gestion du matériel
Groupement de services contractuels	Contrat de soutien en service unique
Nature du contrat	Combinaison de mesures basées sur le rendement et de mesures transactionnelles
Méthode de demandes de soumissions	Concurrentielle
Intérêts de la sécurité nationale	Aucune exception au titre de la sécurité nationale ne sera demandée

[www.spac-pspc.gc.ca](http://www.spac-pspc.gc.ca)







## Résultats contractuels généraux escomptés

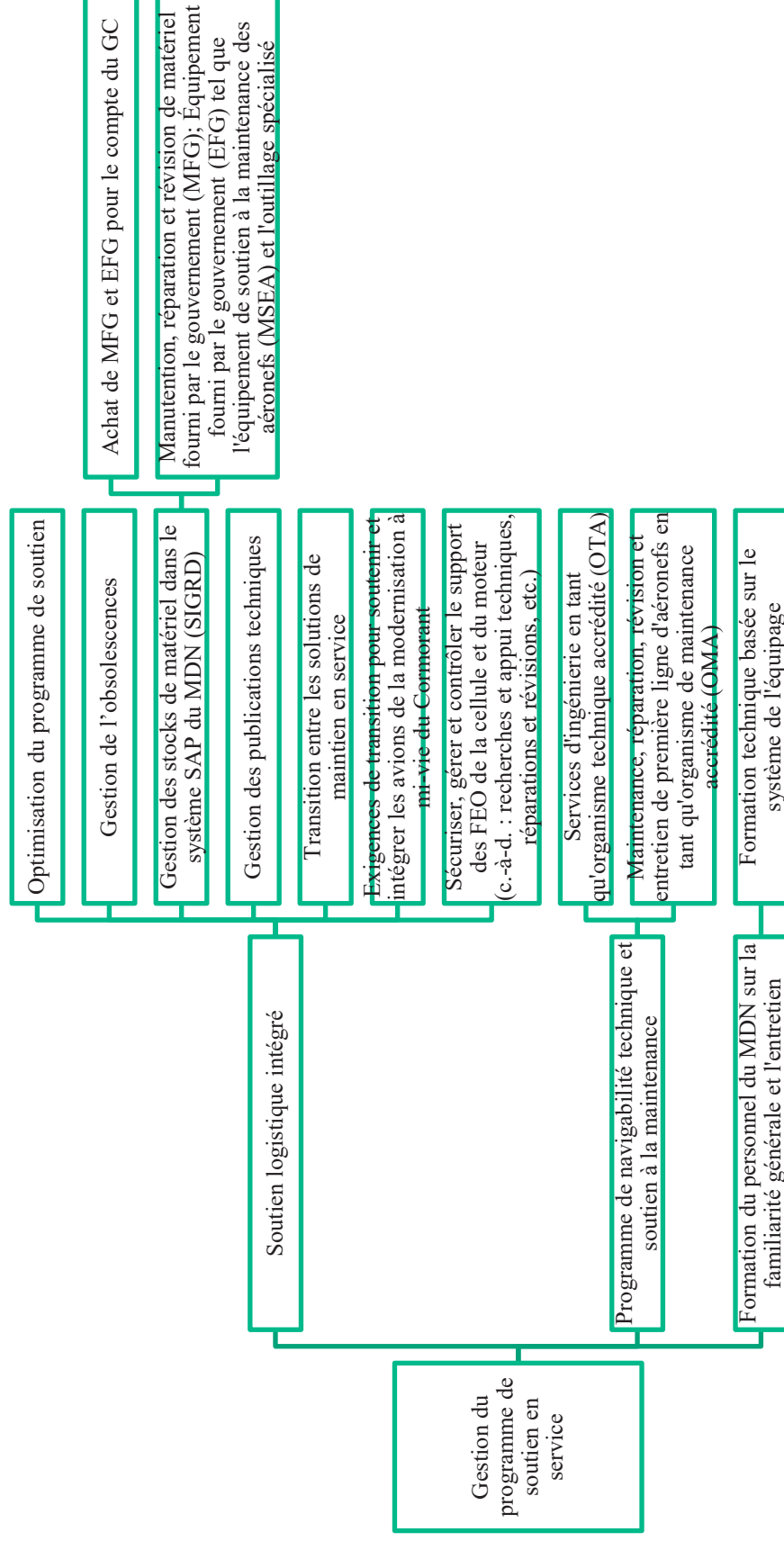
La stratégie de soutien envisagée consiste à mettre en concurrence un seul contrat SES prévoyant les résultats contractuels généraux suivants.

1. Disponibilité des aéronefs prêts pour la mission
  - Capacité de produire les aéronefs prêts pour la mission nécessaires pour répondre aux exigences en matière de mission d'emploi d'une force (EF) et de mise sur pied d'une force (MPF)
2. Fiabilité globale des aéronefs
  - Capacité d'effectuer les missions prévues et requises à l'appui des exigences en matière de mission d'emploi d'une force (EF) et de mise sur pied d'une force (MPF)
3. Efficacité programmatique pour le Canada
  - Capacité de garantir l'efficacité globale du programme tout en minimisant les ressources et en optimisant le rendement de la production
4. Efficacité – Coût pour le Canada
  - Capacité d'améliorer l'efficacité des activités réalisées en fonction de la portée des travaux contractuels, afin d'atteindre l'abordabilité (limitation/réduction des coûts) et le rapport qualité-prix (optimisation des coûts)
5. Formation technique et opérationnelle
  - Capacité d'offrir une formation technique et opérationnelle aux pilotes et mécaniciens de bord CH-149
6. Avantages économiques
  - Capacité de maximiser les avantages économiques pour le Canada





## Portée des travaux proposée



[www.spac-pspc.gc.ca](http://www.spac-pspc.gc.ca)





## Renseignements supplémentaires sur la nouvelle stratégie de soutien

La nouvelle ES devra prendre en charge une flotte de taille et d'emplacements similaires à ceux décrits précédemment, bien qu'il puisse inclure d'autres emplacements, comme Trenton en Ontario, et une taille de flotte différente.

La Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), comprenant les exigences obligatoires et cotées de la proposition de valeur (PV), s'appliquera à l'acquisition de la nouvelle solution de soutien. Les engagements relatifs à la PV du soumissionnaire retenu deviendront des obligations contractuelles dans le contrat subséquent.



## Bénéfices économiques

S'appuyant sur les solides capacités canadiennes dans le secteur de l'entretien, réparation et révision, le Canada cherchera à accroître le niveau actuel de travail direct effectué sur le maintien en service du CH-149 au Canada afin d'assurer des avantages économiques à long terme pour l'industrie canadienne.

Le travail direct et les investissements indirects seront recherchés dans tous les piliers de proposition de valeur:

- Secteur de la Défense
- Développement des fournisseurs
- Recherche et développement
- Exportations
- Développement des compétences et formation

Les engagements seront axés sur le soutien en service et les capacités industrielles clés (CIC) des systèmes et composants aérospatiaux, avec d'autres CIC potentielles exploitées grâce à une approche de proposition de valeur sur mesure, à informer par un engagement ultérieur de l'industrie.

[www.spac-pspc.gc.ca](http://www.spac-pspc.gc.ca)





## Progrès en cours

Les analyses des options intermédiaires sont en cours d'élaboration par l'équipe de l'ARS des hélicoptères CH-149 :

1. Clarification de la portée
2. Structure du cadre de gestion du rendement
3. Structure de la base de paiement
4. Retombées industrielles et technologiques/proposition de valeur
5. Structure des récompenses et pénalités
6. Durée du contrat
7. Approche d'évaluation

**Les analyses seront informées par les réponses  
reçues aux questions figurant à l'annexe A.**



## Questions à l'Industrie

### Hypothèses:

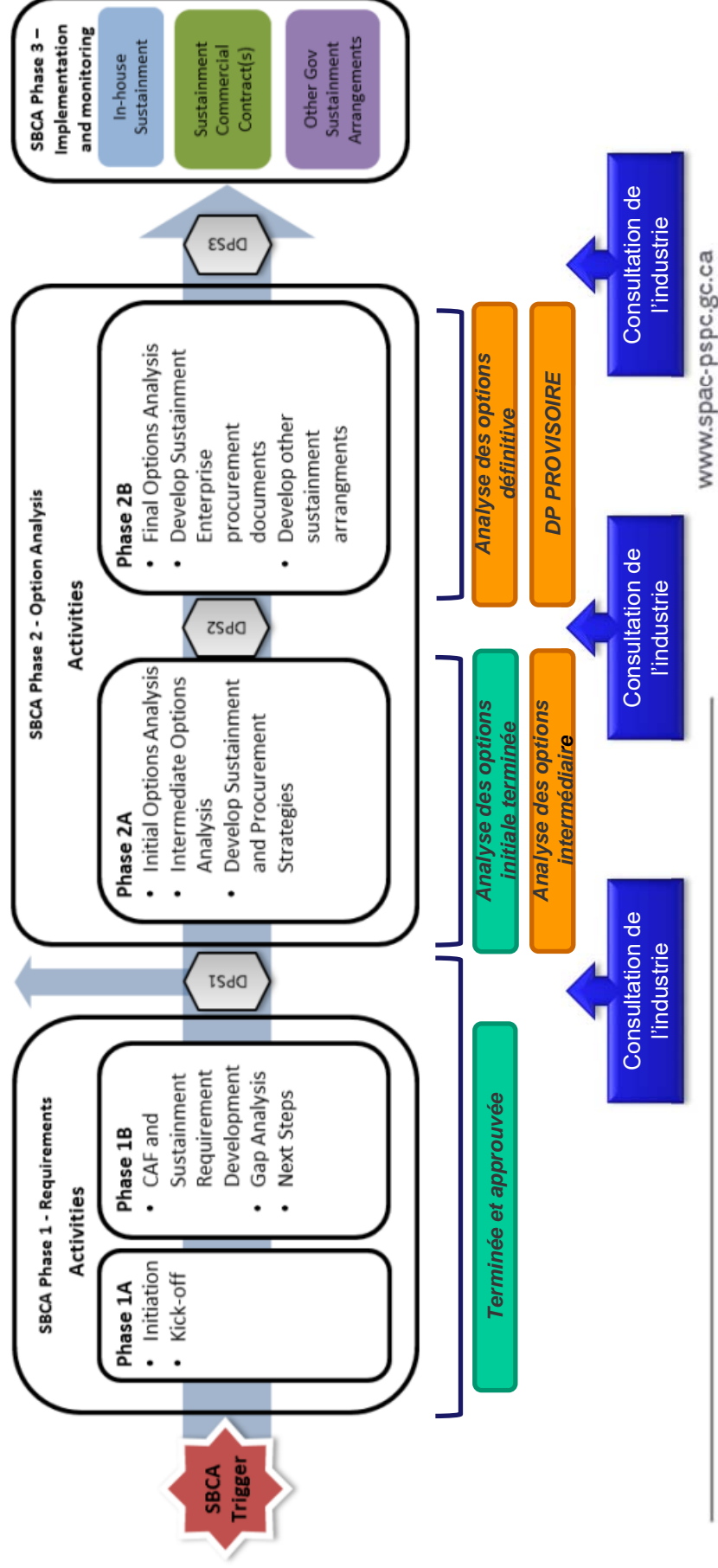
- Coopération des FEO de moteurs et de cellules pour offrir des services techniques liés à leur propriété intellectuelle conservée et à la gestion des besoins de réparation et de révision du matériel;
- Activités d'entretien, réparation et révision effectuées dans le pays, bien que cela n'empêche pas de fournir des considérations pertinentes provenant d'arrangements à l'extérieur du pays.

Veuillez fournir des exemples avec autant de détails ou de raffinement que possible afin que le Canada puisse apprécier le contexte de votre réponse

**Veuillez utiliser la période de questions d'aujourd'hui et/ou les séances individuelles pour obtenir des éclaircissements sur les questions de l'annexe A.**



## Prochaines étapes





Au service du  
GOUVERNEMENT,  
au service des  
CANADIENS.

Serving  
GOVERNMENT,  
serving  
CANADIANS.

# Des questions?

[www.spac-pspc.gc.ca](http://www.spac-pspc.gc.ca)



Services publics et  
Approvisionnement Canada

Public Services and  
Procurement Canada

 Canada

## Foire aux questions (FAQ) relative aux entretiens individuels

**Vous trouverez ci-dessous les questions posées lors des entretiens individuels avec des membres de l'industrie au cours de la semaine du 9 mai 2022, ainsi que les réponses à ces questions. Les renseignements fournis dans cette FAQ sont fondés sur la connaissance et la compréhension du gouvernement du Canada au moment de l'engagement avec l'industrie, et ceux-ci peuvent être modifiés.**

1. Quel argument a incité le Canada à opter pour un contrat de soutien en service (SES) unique?
  - La complexité de la transition vers une nouvelle entreprise de soutien (contrat de SES) au moment même où la flotte était l'objet d'une modernisation à mi-vie a entraîné beaucoup trop de risques supplémentaires pour envisager un autre modèle.
2. Qu'est-ce que le Canada s'attend à gagner en conservant le modèle de contrat de SES tel quel?
  - Le Canada s'attend à optimiser le nouveau contrat de SES afin de respecter les nouveaux principes de soutien, c'est-à-dire le rendement de l'équipement, l'optimisation des ressources, la souplesse et les retombées économiques.
3. Le contrat actuel de SES a-t-il eu des retombées industrielles et régionales (RIR) ou des retombées industrielles et technologiques (RIT)?
  - Non.
4. Quel rôle joue actuellement le Canada en matière de propriété intellectuelle (PI) pour les systèmes de la flotte CH-149?
  - Son rôle est très limité. Le Canada dispose de certaines licences pour effectuer des travaux au Canada sur certains systèmes. De plus amples renseignements sur ce dont dispose le Canada en matière de PI seront accessibles avant ou durant la publication de l'ébauche de la demande de propositions (DP).
5. Comment les étapes du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant et la transition de l'entreprise de soutien seront-elles intégrées?
  - La portée des travaux du contrat de SES comprendra les travaux requis pour soutenir la transition de l'entreprise et de la flotte. L'ébauche de la DP fournira plus de détails, car il est prévu que le contrat du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant soit attribué d'ici là.
6. Quelle sera la durée du nouveau contrat de SES?
  - La durée sera déterminée lors de la recommandation de l'étape 2 du processus d'analyse de rentabilité du soutien (ARS).
7. Pour assurer une mise en concurrence juste et ouverte, comment le Canada entend-il « uniformiser les critères » étant donné qu'il y a un fournisseur de SES titulaire depuis de nombreuses années? Il est important d'assurer une concurrence ouverte, mais également la perception d'une concurrence ouverte.
  - Le Canada s'engage à obtenir des soumissions concurrentielles. Nous fournirons des renseignements sur toutes les PI détenues dans le cadre de la DP. On encourage l'industrie à informer le Canada des renseignements dont elle aurait besoin pour répondre à cette exigence.



8. Droits de PI. Comment le Canada veille-t-il à ce que les fabricants d'équipement d'origine soient incités de manière appropriée à contribuer à l'atteinte d'une disponibilité élevée et de l'optimisation des ressources?
  - Les renseignements sur la PI et le soutien des fabricants d'équipement d'origine au fournisseur de SES sont en cours de négociation, mais seront indiqués dans l'ébauche de la DP.
9. Quelles sont les principales défaillances de la flotte CH-149 du point de vue du délai d'exécution des réparations par le fournisseur, du coût des réparations et de la fréquence des défaillances? On recommande que ces renseignements soient fournis dans le cadre de la DP et que les soumissionnaires soient mis au défi de présenter des plans d'amélioration à cet égard.
  - Cette recommandation est notée.
10. Quelles sont les principales mesures de performance du SES qui, selon le Canada, doivent être améliorées pour le système d'armes Cormorant? Seront-elles communiquées à l'industrie dans le cadre de la DP?
  - Le processus ARS vise à optimiser la prochaine ES selon les quatre principes de soutien. Nous cherchons à améliorer la définition des mesures de rendement et l'optimisation des ressources.
11. Quelle importance le Canada accorde-t-il au rendement des capacités de recherche et sauvetage de la flotte CH-149 à la 8<sup>e</sup> Escadre, à Trenton?
  - Ce rendement a été établi comme faisant partie de la portée souhaitée du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant. Les bases d'opérations principales (BOP) qui doivent être soutenues seront définies dans l'ébauche de la DP.
12. Le Canada envisage-t-il une solution de soutien qui permettrait d'effectuer l'« entretien lourd » aux divers emplacements des Cormorant plutôt que d'exiger le convoyage des aéronefs vers une installation d'« entretien lourd » centrale? Dans l'affirmative, cette approche de rechange devra avoir un système de pondération ou de notation approprié dans la DP.
  - Le Canada cherche à réduire au minimum les heures de vol non lié à la mission et accueille favorablement toute recommandation de l'industrie qui permet de trouver une solution optimale.
13. Comment seront traitées la cyber assurance du matériel et les exigences connexes dans cette DP?
  - Le Canada se trouve encore au stade précoce de la préparation de la DP et n'a pas encore évalué cette question avec précision.
14. Allez-vous favoriser un approvisionnement auprès des Autochtones par l'entremise d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDEC) ou de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)?
  - Une exigence liée aux RIT au profit des communautés autochtones est un élément de plus en plus courant des approvisionnements en matière de défense. L'industrie peut s'attendre à cette exigence et aura d'autres occasions de fournir une rétroaction à mesure que la stratégie de levier sera peaufinée. La politique de SPAC relative à la stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones pourrait également favoriser cette activité.

15. Le fait que cet approvisionnement ne bénéficie pas d'une exception au titre de la sécurité nationale (ESN) aura-t-il un effet sur les RIT?
  - La Politique des RIT s'applique aux approvisionnements qui ne sont pas assujettis à des accords commerciaux ou pour lesquels l'ESN est invoquée.
16. La formation est-elle considérée comme un vol non lié à la mission?
  - Toute la formation de mise sur pied d'une force est considérée comme un vol lié à la mission.
17. La flotte est-elle déployée à l'extérieur du Canada?
  - La flotte CH149 est déployée uniquement au pays, y compris dans le Nord.
18. Quelle est la fréquence des opérations dans le Nord?
  - Habituellement, il y a des déploiements deux à trois fois par année dans le Nord.
19. Que comprend la formation de pilote et de mécanicien de bord?
  - La formation comprend l'entretien courant et les tâches élémentaires pour lesquelles il n'y a pas de techniciens d'entretien présents.
20. Dans quelle mesure le projet de modernisation à mi-vie du Cormorant et le SES se chevauchent-ils?
  - Toute la portée requise du fournisseur de SES pour qu'il soutienne le projet de modernisation à mi-vie du Cormorant sera décrite dans l'ébauche de la DP.
21. Quelle est l'incidence de l'écrasement du vol 903 à Gander?
  - Le ministère de la Défense nationale (MDN) procède toujours à une évaluation de ce qui est récupérable et l'enquête technique se poursuit.
22. Est-il possible de répondre après le 31 mai?
  - Le Canada demande qu'on réponde à la Demande de renseignements (DDR) au plus tard le 31 mai, mais les réponses peuvent être fournies jusqu'à la clôture de la lettre d'intérêt (LI). Il se peut que les réponses fournies après cette date ne soient pas reçues à temps pour permettre au Canada de réaliser l'étape 2 de l'analyse de rentabilité du soutien (ARS).
23. Le Canada connaîtra-t-il le nombre d'aéronefs et les emplacements opérationnels au moment de la publication de la DP? Est-ce que Trenton sera inclus?
  - Oui, le Canada connaîtra le nombre d'aéronefs et les emplacements opérationnels au moment de la publication de la DP.
24. Dans le cadre du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant, des aéronefs supplémentaires seront-ils ajoutés à la flotte actuelle?
  - Le contrat est toujours en cours de négociation, mais le MDN espère augmenter la taille de la flotte. Les derniers renseignements sur le nombre d'aéronefs seront inclus dans la DP.

25. Que fait le Canada avec les principaux sous-traitants pour s'assurer qu'ils appuient les fournisseurs de SES? L'industrie doit-elle prendre elle-même des arrangements avec ces principaux sous-traitants?
- Dans le premier contrat d'acquisition des aéronefs conclu avec le fabricant d'équipement d'origine, des clauses expliquaient en détail le soutien de ce fabricant auprès du fournisseur de SES. Bien que le contrat du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant soit toujours en cours de négociation, il est prévu qu'il comprendra une clause similaire. Ces renseignements seront accessibles dans le cadre de l'ébauche de la DP, si ce n'est plus tôt.
26. Le Canada a-t-il l'intention de faire l'acquisition de la PI du fabricant d'équipement d'origine? Aura-t-il accès à cette PI? Comment sera-t-elle transférée au prochain SES?
- En raison de négociations menées simultanément avec celles de la modernisation à mi-vie du Cormorant, le Canada ne peut pas fournir de précisions pour le moment, bien qu'il ait l'intention de fournir des renseignements détaillés à ce sujet au moment de l'ébauche de la DP ou avant.
27. Empêchera-t-on le fabricant d'équipement d'origine de cellules de rivaliser pour un contrat de SES?
- Pour l'instant, aucune décision n'a été prise à ce sujet.
28. Comment le Canada va-t-il gérer l'exemption à l'ESN et quelles seront les répercussions sur la proposition de valeur (PV) et les RIT?
- La Politique des RIT s'applique aux approvisionnements qui ne sont pas assujettis à des accords commerciaux ou pour lesquels l'ESN est invoquée. La Politique des RIT s'applique à ce processus d'approvisionnement.
29. Le Canada a-t-il l'intention d'appliquer la VP et les RIT en totalité?
- La totalité du prix du contrat de ce processus d'approvisionnement sera obtenue grâce à la Politique des RIT. Les soumissionnaires peuvent envisager de négocier avec des fabricants d'équipement d'origine extracôtiers ou des fournisseurs de niveau 1 afin de remplir les exigences des RIT. Le Canada ne conclura pas d'accord avec un fabricant d'équipement d'origine ou un fournisseur de niveau 1.
30. Vous attendez-vous à ce que tous les critères d'évaluation soient communiqués avec l'ébauche de la DP?
- Oui, l'ébauche de la DP indiquera les critères d'évaluation et les pondérations connexes.
31. Le Canada s'attend-il à recevoir en janvier des commentaires sur l'ébauche de la DP?
- L'ébauche de la DP devrait être publiée en janvier 2023 et les commentaires obtenus seront fournis par la suite.
32. Quel processus ou mécanisme le Canada a-t-il mis en place pour respecter son échéancier?
- Il n'y a pas de processus ou de mécanisme en place pour assurer le respect de l'échéancier. Nous avons un contrat en vigueur qui prend fin et nous devons conclure une nouvelle entente d'ici là.

33. Le fournisseur actuel de SES effectuera-t-il des travaux pour la modernisation à mi-vie du Cormorant?
- Le fournisseur de SES sera responsable de l'approvisionnement en matériel à la ligne de montage; toutes les questions relatives à la modernisation à mi-vie du Cormorant seront décrites dans l'ébauche de la DP.
34. Le nouveau fournisseur de SES participera-t-il à des modifications du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant?
- Non. Le fournisseur de SES n'effectuera pas de modifications qui font partie de ce projet.
35. Quel est le plan du Canada si l'échéancier du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant dérape? Cela aura-t-il une incidence sur la transition du SES?
- L'objectif est de mettre en place le nouveau contrat de SES avant la fin du contrat actuel. Ceci est indépendant de l'échéancier du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant.
36. La transition entre les variants -511 et -615 sera-t-elle incluse dans la portée des travaux du SES?
- Oui.
37. Les avions initiaux et ceux du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant seront-ils pris en charge côte à côte?
- Oui, il y aura une période de transition entre la phase de mise hors service et la phase de mise en service des deux avions.
38. Le fournisseur actuel de SES travaillera-t-il de concert avec le nouveau fournisseur de SES sur les anciens emplacements?
- Aucune décision précise n'a été prise, mais l'approche la plus efficace sera étudiée.
39. Y a-t-il un scénario possible dans lequel le nouveau fournisseur de SES travaille de concert avec le fournisseur existant au même moment que la transition du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant?
- C'est possible, mais nous rechercherons des économies et des optimisations. L'ébauche de la DP définira l'ensemble des exigences.
40. Avec l'achèvement du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant, à quel moment le Canada envisage-t-il de mettre en application les prochaines exigences en matière d'entretien au dépôt? Le fournisseur de SES doit-il soumettre ces travaux dans le cadre de la DP du SES, ou ceux-ci seront-ils traités au besoin comme une demande de travaux supplémentaires? Veuillez préciser ce que l'industrie doit assumer et offrir en ce qui concerne les exigences pour l'entretien de 3<sup>e</sup> ligne des avions du projet de modernisation à mi-vie du Cormorant?
- En vertu du contrat de SES, l'entretien au dépôt sera obligatoire. Cet entretien sera défini dans la DP.
41. Le Canada va-t-il imposer une plateforme de publications techniques précise?
- Pas pour l'instant, mais nous cherchons à offrir de la flexibilité pour le faire à l'avenir.
42. Les publications techniques sont-elles conformes à la norme S1000D?
- Oui.

- 43.** Le fournisseur de SES sera-t-il responsable de l'infrastructure?
- Le Canada continuera à offrir l'infrastructure, mais les soumissionnaires seront libres de proposer leur propre solution.
- 44.** Y a-t-il un programme en place pour améliorer l'infrastructure?
- Oui, l'Aviation royale canadienne (ARC) a entrepris d'améliorer l'infrastructure pour l'ensemble de la flotte. Toutefois, ces améliorations sont indépendantes de l'initiative de SES de la flotte CH-149.
- 45.** Avantages économiques : Quel type de croissance des exportations le Canada envisage-t-il?
- Une exigence liée à la proposition de valeur des exportations est prise en compte actuellement dans le cadre de ce processus d'approvisionnement. Le Canada déterminera la faisabilité de cette exigence à mesure que les commentaires sur les avantages économiques continueront d'être formulés grâce à l'engagement soutenu de l'industrie.
- 46.** Le contingent annuel de 5 600 heures de vol inclut-il les heures de simulateur?
- Non.