



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving - PWGSC / Réception des
soumissions - TPSGC

11 Laurier St. / 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III

Core 0B2 / Noyau 0B2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Bid Fax: (819) 997-9776

LETTER OF INTEREST

LETTRE D'INTÉRÊT

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address

Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

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

11 Laurier St./ 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III, 6C2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet Brise-glace Léger	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7013-180034/A	Date 2019-02-15
Client Reference No. - N° de référence du client F7013-180034	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$\$MB-003-27203
File No. - N° de dossier 003mb.F7013-180034	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2019-04-16	
Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Aubin, Marc A.	Buyer Id - Id de l'acheteur 003mb
Telephone No. - N° de téléphone (819) 420-5452 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Specified Herein Précisé dans les présentes	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

Demande de renseignements (DDR)
Au nom de la Garde côtière canadienne (GCC)
Pour l'achat d'un brise-glace léger existant

TABLE DES MATIÈRES

- 1.0 OBJECTIF ET CONTEXTE
- 2.0 NATURE DE LA CONSULTATION
- 3.0 COÛTS ASSOCIÉS AUX RÉPONSES
- 4.0 TRAITEMENT DES RÉPONSES
- 5.0 CONTENU DE LA DDR
- 6.0 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS
- 7.0 PRÉSENTATION DES RÉPONSES

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE A – BRISE-GLACE LÉGER – CAPACITÉS ET CONTRAINTES CLÉS (QUI COMPREND L'APPENDICE 1 - L'ÉBAUCHE DU CONCEPT D'EXPLOITATION ET PROFILS DE MISSION DU BRISE-GLACE LÉGER)

ANNEXE B – STRATÉGIES D'APPROVISIONNEMENT PROPOSÉES POUR LE BRISE-GLACE LÉGER ET SA TRANSFORMATION

ANNEXE C – POLITIQUE DE CONSTRUCTION NAVALE DE « L'ACHAT AU CANADA » ET AVANTAGES INDUSTRIELS

ANNEXE D – VOLET DE PARTICIPATION AUTOCHTONE (VPA)

1.0 OBJECTIF ET CONTEXTE

1.1 Objectif

Le Canada, représenté par la Garde côtière canadienne (GCC), un organisme de service spécial de Pêches et Océans Canada (MPO), avec l'appui de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), souhaite consulter l'industrie pour déterminer ce qui suit :

- (a) Quelles sont les options commerciales offertes en vue de fournir un brise-glace léger existant dont le Canada sera le propriétaire et l'exploitant afin de combler les lacunes en matière de capacité de déglacage et d'aide à la navigation de la GCC et d'obtenir des commentaires sur les capacités et contraintes clés proposées pour les brise-glace légers (annexe A);
- (b) Comment les options proposées par l'industrie offriront-elles des avantages économiques et profiteront-elles à l'industrie de la construction navale ainsi qu'à l'ensemble de l'industrie maritime au Canada Conformément à la Politique de construction navale de « l'achat au Canada », le Canada veut que la réparation, l'entretien et la mise à niveau des navires soient effectués au Canada.
- (c) Dans quelle mesure le volet de participation autochtone (VPA) proposé peut être réalisé; et
- (d) Les commentaires des répondants sur les stratégies d'approvisionnement proposées.

1.2 Échéanciers prévus

- a) Le Canada a l'intention d'attribuer un contrat à l'hiver 2020-2021.

1.3 Contexte

- a) L'entretien des gros navires vieillissants de la GCC, qui sont de moins en moins fiables, coûte plus cher, ce qui met en péril des programmes et services essentiels dont dépendent les Canadiens. Un ensemble de mesures a été mis en œuvre pour remplacer les navires de la GCC pendant qu'ils subissent des prolongements de vie ou qu'ils sont hors service en raison de pannes imprévues, ou lorsqu'ils sont déclassés plus tôt que prévu.
- b) L'acquisition d'un brise-glace léger existant est une mesure provisoire qui permettra de combler les manques de capacité et de maintenir les programmes et services essentiels et obligatoires de déglacage, aide à la navigation et autres de la GCC au cours des 20 prochaines années, jusqu'à ce que la nouvelle flotte soit en place.

2.0 NATURE DE LA CONSULTATION

- 2.1 La présente demande de renseignements (DDR) et la consultation de l'industrie constituent une première étape dans l'examen des solutions qui s'offrent à la GCC. L'objectif de la consultation avec l'industrie est de déterminer la capacité

commerciale offerte pour un brise-glace existant et le coût approximatif potentiel de la prestation. La présente DDR ne constitue pas un appel d'offres ni une demande de propositions (DP). Aucun accord ni contrat fondé sur la présente DDR ne sera conclu. La publication de la présente DDR ne constitue nullement un engagement de la part du Canada et elle n'autorise aucunement les éventuels participants à entreprendre des travaux dont le coût pourrait être réclamé au Canada. La DDR ne doit pas être considérée comme un engagement à lancer une demande de soumissions subséquente ou à attribuer un marché pour les besoins décrits aux présentes.

2.2 Cette consultation se déroulera en trois étapes :

Étape 1 – Journée de l'industrie ou téléconférence WebEx

Le 19 mars 2019, une journée de l'industrie aura lieu à Gatineau, Québec. Les répondants potentiels qui souhaitent assister à cette journée sont priés d'envoyer, au plus tard le 8 mars 2019, un courriel de confirmation à l'autorité contractante à l'adresse marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca. À noter que les renseignements supplémentaires (p. ex. la salle et l'heure) ne seront communiqués qu'aux répondants potentiels qui ont envoyé un courriel de confirmation à l'autorité contractante.

Les répondants potentiels qui ne sont pas en mesure de participer à la journée de l'industrie en personne peuvent demander à y participer par WebEx, un service de conférence Web. Les répondants potentiels qui souhaitent participer par WebEx sont priés d'envoyer, au plus tard le 8 mars 2019, un courriel de confirmation à l'autorité contractante à l'adresse marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca. Les répondants potentiels qui ont manifesté leur préférence pour assister à la journée de l'industrie par WebEx recevront par la suite un courriel contenant des instructions précises.

Étape 2 – Rencontres individuelles avec les membres de l'industrie

Les rencontres individuelles entre le Canada et les répondants potentiels ont pour but de donner à ces derniers l'occasion de présenter et d'expliquer les solutions possibles qu'ils aimeraient proposer en réponse à la DDR.

Les rencontres individuelles auront lieu après la journée de l'industrie (soit le 19 mars 2019) ou dans les jours suivant le 20 et 21 mars 2019. Les répondants potentiels qui souhaitent participer à une rencontre individuelle sont priés d'envoyer, au plus tard le 8 mars 2019, un courriel de confirmation à l'autorité contractante à l'adresse marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca. À noter que les renseignements supplémentaires (p. ex. la salle et l'heure) ne seront communiqués qu'aux répondants potentiels qui ont envoyé un courriel de confirmation à l'autorité contractante.

Étape 3 – Présentation des réponses

L'étape 3 est la présentation des réponses conformément à la section 7.0 de la présente DDR.

Remarque importante : Les répondants qui n'ont pas participé aux étapes 1 ou 2 de la DDR peuvent quand même présenter une réponse.

3.0 COÛTS ASSOCIÉS AUX RÉPONSES

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

4.0 TRAITEMENT DES RÉPONSES

- 4.1 Utilisation des réponses : Le Canada pourrait utiliser les réponses reçues pour formuler ou modifier des stratégies d'approvisionnement ou tous les documents provisoires joints à la présente DDR. Toutes les réponses reçues seront examinées.
- 4.2 Équipe d'examen : Une équipe composée de représentants de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), de la Garde côtière canadienne (GCC), d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDEC) et de Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC) examinera chaque réponse. Le Canada se réserve le droit de faire appel à des experts-conseils indépendants, ou à des employés du gouvernement, s'il le juge nécessaire, pour évaluer toute réponse.
- 4.3 Activités : Le Canada pourra, à sa discrétion, communiquer avec un répondant pour lui poser des questions supplémentaires ou obtenir des précisions sur tout aspect des réponses fournies.
- 4.4 Surveillant de l'équité : Un surveillant de l'équité supervisera le processus d'approvisionnement et examinera toutes les réponses reçues à la DDR.

5.0 CONTENU DE LA DDR

La présente DDR comprend les documents suivants :

1. Annexe A – Brise-glace léger – Capacité et contraintes clés (qui comprend l'appendice 1 – L'ébauche du concept d'exploitation et profils de mission du brise-glace léger)
2. Annexe B – Stratégies d'approvisionnement proposées pour le brise-glace léger et sa transformation
3. Annexe C – Politique de construction navale de « l'achat au Canada » et retombées industrielles
4. Annexe D – Volet de participation autochtone (VPA)

Ces documents contiennent des questions précises adressées à l'industrie. Toute réponse à ces questions est encouragée, car elle aidera le Canada à acquérir un brise-glace léger existant. De même, les commentaires concernant tout aspect des documents sont les bienvenus.

Ces documents provisoires demeurent en chantier, et les répondants ne devraient pas tenir pour acquis qu'aucune nouvelle exigence ne sera ajoutée dans les demandes de

soumissions qui pourraient être publiées par le Canada ou qu'aucune exigence ne sera supprimée ou révisée.

6.0 DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

- 6.1 Les répondants qui ont des questions concernant la présente DDR peuvent les transmettre à l'autorité contractante, Marc Aubin, à l'adresse marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca
- 6.2 Les communications relatives à la présente DDR doivent être adressées à l'autorité contractante afin d'assurer le traitement équitable et transparent de tous les répondants.
- 6.3 Toutes les questions des membres de l'industrie et les réponses (si possible) seront publiées sur le site Achats et Ventes dans une modification à la DDR. Les questions resteront anonymes.

7.0 PRÉSENTATION DES RÉPONSES

- 7.1 Date et lieu de la présentation des réponses : Les réponses doivent être fournies par courriel avant la date de clôture à :

Marc Aubin

Services publics et Approvisionnement Canada
Secteur des services maritimes et des petits navires
Direction des services d'affrètements maritimes
Place du Portage, Phase III, 6C2
11, rue Laurier, Gatineau (Québec) K1A 0S5
ou par courriel à l'adresse : marc.a.aubin@tpsgc-pwgsc.gc.ca

- 7.2 Les répondants sont invités à fournir leur réponse aux questions au bas des Annexes A, B, C et D. Ils sont aussi encouragés à fournir tout commentaire ou toute préoccupation qu'ils pourraient avoir relativement à la présente DDR. Ils peuvent aussi fournir des commentaires sur le contenu, le format ou l'organisation de tout document provisoire inclus dans la DDR.
- 7.3 Instructions pour la préparation des réponses : Les répondants sont libres de choisir la structure de leur réponse, pourvu qu'elle soit organisée clairement et que le fichier soit en MS Word ou en PDF.
- 7.4 Responsabilité relative au respect des délais prescrits : Il incombe à chaque répondant de voir à ce que sa réponse soit envoyée à l'autorité contractante à temps et à l'adresse indiquée ci-dessus.
- 7.5 Identification des réponses : Chaque répondant doit s'assurer que son nom, son adresse et ses réponses aux questions des Annexes A, B, C et D sont clairement indiqués.
- 7.6 Même si les renseignements recueillis peuvent être fournis sous la forme d'information commerciale confidentielle (auquel cas ils seront traités en conséquence par le Canada), le Canada peut les utiliser à des fins de préparation

budgétaire et de planification, ainsi que pour préparer les options et les documents d'approbation provisoires.

- 7.7 Les répondants sont encouragés à indiquer, parmi les renseignements fournis au Canada, tous ceux qu'ils considèrent comme exclusifs ou confidentiels. Le Canada traitera les réponses conformément à la *Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels*. Le Canada ne divulguera pas de renseignements exclusifs ou de renseignements commerciaux délicats à d'autres répondants ou à des tiers, sauf dans la mesure qui est prévue par la Loi. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la page Web à l'adresse <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>.

ANNEXE A

BRISE-GLACE LÉGER – CAPACITÉS ET CONTRAINTES CLÉS

1 INTRODUCTION

La présente annexe décrit les capacités de déglacement souhaitées et les contraintes opérationnelles prévues en matière des aides à la navigation.

Remarque : Les capacités et les contraintes sont fondées sur le profil de mission prévu pour le brise-glace léger. L'ébauche du concept des opérations et les profils de mission (appendice 1) a été élaboré, par contre est toujours sujet aux modifications. Aux fins de la présente demande de renseignements (DDR), le Canada prendra en considération les navires qui disposent de toutes les capacités et contraintes énumérées ou qui ne disposent que d'une partie d'entre elles. Pour les capacités et les contraintes qui ne sont pas respectées, le Canada demande une explication sur la manière dont elles pourraient être satisfaites.

2 CONTRAINTES OPÉRATIONNELLES LIÉES AUX AIDES À LA NAVIGATION PRÉVUES

- a) Pour accéder aux bases de Prescott et d'Amherstburg, en Ontario, à d'autres ports des Grands Lacs et pour assurer l'entretien de plusieurs bouées (dans des chenaux étroits et en eau peu profonde), le navire du soumissionnaire doit avoir un tirant d'eau maximal ne dépassant pas 4,7 m en eau douce ou doit être capable d'exécuter des opérations de déglacement en eau douce à un tirant d'eau minimal de 4,7 m comme condition documentée dans son livret de stabilité.
- b) Le navire du soumissionnaire doit avoir une largeur inférieure à la largeur de la Voie maritime du Saint-Laurent, soit une largeur maximale de 23,77 m.
- c) Le navire du soumissionnaire doit avoir une longueur maximale de 75 m compte tenu de l'obligation de tourner dans les zones d'exploitation les plus restrictives de la Voie maritime (rivières Detroit et St. Mary's); et
- d) Le navire du soumissionnaire doit avoir ou doit être capable d'accommoder une grue de pont avec une charge maximale d'utilisation (CMU) d'au moins 20 tonnes métriques à une portée minimale de 5 m de la flèche sur le côté du navire.

3 CAPACITÉS DE DÉGLACEMENT SOUHAITÉES

- a) La cote du navire du soumissionnaire doit avoir été dûment maintenue par une organisation de classification reconnue au Canada (Transports Canada).
- b) Le navire du soumissionnaire doit exécuter toutes les fonctions normales associées à la prestation des services de déglacement, ce qui exige des manœuvres d'inversion soudaine et des réactions rapides du système de propulsion. Les fonctions normales sont les suivantes:

- i) escorte et dégagement des navires de tous types et de toutes tailles dans des espaces restreints;
 - ii) recouvrement et remplissage dans des espaces restreints;
 - iii) éperonnage de glaces planes, d'ondins et de formations glacées;
 - iv) virages dans des espaces serrés et dans des chenaux étroits;
 - v) utilisation dans la banquise soumise à la pression;
 - vi) dégagement de quais, de ports, de chenaux et de rivières;
 - vii) lutte contre les inondations dans les courants de marée ou de rivière;
 - viii) utilisation dans des conditions de visibilité réduite causée par la neige ou le brouillard glacé;
 - ix) remorquage d'urgence.
- c) Le navire du soumissionnaire doit avoir une capacité minimale de déglacement de 0,6 m de glace de première année (résistance à la flexion de 500 kPa) à une vitesse minimale de trois (3) nœuds; et
- d) Compte tenu de la capacité de ravitaillement, les réservoirs à carburant du navire du soumissionnaire doivent avoir la capacité suffisante pour prévoir au moins 15 jours (24 heures par jour) à pleine puissance (taux maximal de consommation de carburant pour les opérations de déglacement) tout en conservant une réserve utilisable minimale de 10 à 15 %.

4 LES HÉBERGEMENTS

- a) Le navire du soumissionnaire doit posséder des installations conformes à la Convention du travail maritime pour au moins 10 officiers et 15 membres d'équipage; et
- b) Le navire du soumissionnaire doit posséder des installations conformes à la Convention du travail maritime pour au moins huit membres d'équipage supplémentaires ou du personnel surnuméraire aux fins de la formation de l'équipage de la Garde côtière canadienne (GCC) et de la réalisation des autres programmes de la GCC.

5 QUESTIONS

- 1) Des clarifications sont-elles nécessaires à l'ébauche du document? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
- 2) Y a-t-il des éléments manquants dont le Canada devrait tenir compte? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
- 3) Y a-t-il des éléments dans l'ébauche du document qui limiteraient votre capacité à répondre ou à exécuter le travail décrit dans le document? Dans l'affirmative, veuillez préciser.
- 4) Avez-vous d'autres recommandations que vous aimeriez que le Canada prenne en considération? Dans l'affirmative, veuillez préciser.

5) Disposez-vous d'un navire à vendre qui répond à ces exigences?

Si c'est le cas :

- a) Quel serait l'ordre de grandeur approximatif du prix d'achat (en \$ CA)?
- b) Quand serait-il disponible pour l'achat?

S'il est disponible, veuillez fournir les renseignements techniques suivants :

Caractéristiques du navire

- a) Longueur du navire;
- b) Largeur du navire;
- c) Tirant d'eau du navire et tirant d'eau minimal en eau douce tout en maintenant la capacité de déglacement; et
- d) Âge du navire.

Capacités opérationnelles du navire

- a) Capacités de déglacement (épaisseur maximale de la glace et vitesse);
- b) Systèmes antiroulis montés;
- c) Paramètres de conception environnementale (températures maximale et minimale de l'air et de l'eau dans lesquelles le navire peut fonctionner);
- d) Autonomie du navire, y compris les réserves de carburant;
- e) Capacité à naviguer dans l'Arctique canadien pendant la saison de navigation estivale (de juin à octobre) dans le cadre du système de zones et de dates ZDS de Transports Canada et du système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA) ou du système d'indexation du risque pour l'évaluation des limites d'exploitation dans les eaux polaires (POLARIS) de l'Organisation maritime internationale (OMI); cote glace ou équivalence;
- f) Vitesse maximale en eau libre et vitesse de croisière économique;
- g) Capacité de traction;
- h) Capacité de remorquage; et
- i) Livret de stabilité du navire.

Conception et armement du navire

- a) Agencement de l'installation de propulsion;
- b) Coffre de bord/Baie de mer;
- c) Installations d'hébergement;
- d) Installations médicales;
- e) Canots détachés et capacités de mise à l'eau;
- f) Grues de pont, y compris la charge maximum utile (CMU), treuils à mât rétractable montés;
- g) Treuils de remorquage, y compris la CMU et la longueur du câble; et
- h) Revêtements de la coque.

Régime réglementaire applicable au navire

- a) Selon les règles de la société de classification, le navire a conservé sa classification; et
- b) Notations du navire, y compris la cote glace ou l'équivalent.

Capacités supplémentaires du navire

- a) Interopérabilité avec les hélicoptères;
- b) Interopérabilité avec les VTG;
- c) Capacité de récupération des hydrocarbures ou notations;
- d) Capacité de positionnement dynamique; et
- e) Systèmes antifriction intégrés, tels qu'un système à bulles d'air ou un système de nettoyage de coque.

Dessins du navire

- a) Disposition générale avec échelle notée;
- b) Aménagement de la timonerie;
- c) Arrangement des machines;
- d) Section de mi-navire;
- e) Profil intérieur; et
- f) Plan du réservoir.

APPENDICE 1 : L'ÉBAUCHE DU CONCEPT D'EXPLOITATION ET PROFILS DE MISSION DU BRISE-GLACE LÉGER

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE	I
2	PROFIL DE MISSION	I
2.1	PROGRAMME DE LA MISSION PRINCIPALE	II
2.1.1	<i>Aides à la navigation</i>	II
2.1.2	<i>Déglçage</i>	II
2.1.3	<i>Recherche et sauvetage (R et S)</i>	II
2.2	PROGRAMME DES MISSIONS SECONDAIRES.....	III
2.2.1	<i>Intervention environnementale</i>	III
2.2.2	<i>Soutien des écosystèmes et des sciences halieutiques</i>	III
2.2.3	<i>Appuyer les opérations de levés hydrographiques</i>	III
2.2.4	<i>Sûreté maritime</i>	IV
2.2.5	<i>Soutien aux autres organismes et ministères fédéraux</i>	IV
2.2.6	<i>Intervention en situation d'urgence et de catastrophe naturelle</i>	IV
3	CALENDRIER OPÉRATIONNEL THÉORIQUE	V
3.1	FIGURE : CALENDRIER OPÉRATIONNEL REPRÉSENTATIF.....	VI
4	MILIEU OPÉRATIONNEL	VII
4.1	FIGURE : LA RÉGION DES GRANDS LACS.....	VII

1 CONTEXTE

À titre de mesure provisoire, le plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière prévoit des investissements supplémentaires pour le prolongement de la vie des navires (PVN) afin de combler l'écart en attendant la livraison de nouveaux navires de la Garde côtière canadienne spécialisés. En 2015-2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a déterminé qu'elle avait besoin d'une capacité provisoire de déglacage pour permettre le remplacement des navires actuels de la Garde côtière canadienne, afin de combler les lacunes en matière de capacité pendant que ses navires actuels sont hors service pour les travaux de PVN et, à long terme, pour atténuer les risques que des navires soient mis hors service avant que des remplacements puissent être effectués.

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a pour mission de gérer les océans et les grandes voies navigables du Canada de telle sorte qu'ils soient propres, sécuritaires, productifs et accessibles afin d'assurer une utilisation durable des ressources halieutiques, ainsi que de faciliter le commerce maritime.

Le mandat de la GCC consiste à aider le MPO à faire progresser les écosystèmes aquatiques durables, à soutenir les priorités du gouvernement et la prospérité économique, et à contribuer à la sûreté, à l'accessibilité et à la sécurité des eaux canadiennes.

Le MPO tire ses pouvoirs de la *Loi sur les océans*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur le ministère des Pêches et des Océans* et de la *Loi constitutionnelle (1867 à 1982)*. De plus, le Plan de protection des océans (PPO) est un engagement clé du gouvernement à aller de l'avant.

Le brise-glace léger aide la GCC à remplir son mandat en menant un certain nombre de missions auxquelles elle contribue :

- maintenir la sécurité maritime;
- faciliter le commerce maritime et la mise en valeur des océans;
- appuyer les programmes scientifiques et hydrographiques du MPO;
- protéger le milieu marin;
- établir la compétence en vertu de la loi.

En raison de son importance économique et de la responsabilité de travailler en collaboration avec la Garde côtière américaine, le brise-glace léger devrait être particulièrement actif dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, pour briser la glace dans les zones moins profondes, garder les corridors ouverts, escorter des navires relativement grands (p. ex. les navires de 1010 pieds x 100 pieds sont régulièrement aidés dans les Grands Lacs) et pour jouer un rôle clé dans la lutte contre les inondations.

2 PROFIL DE MISSION

Le brise-glace léger sera utilisé dans les programmes suivants de la GCC :

2.1 Programme de la mission principale

On s'attend à ce qu'environ 95 % des opérations du brise-glace léger relèvent de l'une ou l'autre des trois missions suivantes, ou d'une combinaison des trois, décrites ci-dessous.

2.1.1 Aides à la navigation

(Loi sur les océans, partie 3 41)

Le brise-glace léger servira de plateforme pour le déploiement, la récupération et l'entretien des aides à la navigation fixes et flottantes sous l'autorité générale du Programme des aides à la navigation de la GCC.

Ces navires de la GCC seront capables de lever, de déployer ou d'entretenir les aides flottantes utilisées dans leur zone d'opération.

Le brise-glace léger fournira un pont de travail spacieux pour les opérations de balisage et traînera une barge autopropulsée dans des eaux trop peu profondes pour le brise-glace. Ces aides peuvent être en place à l'année ou de manière saisonnière et leur installation exige souvent que les navires effectuant cette opération se trouvent à proximité de hauts-fonds, de rochers ou de récifs. C'est pourquoi les brise-glaces légers doivent être très manœuvrables.

Ces navires peuvent également être chargés du transport de personnel technique spécialisé pour l'entretien et la construction de systèmes d'aides fixes à distance et de leurs composants.

2.1.2 Déglacement

(Loi sur les océans, partie 3 41)

Le Programme de déglacement de la GCC assure le déglacement et des services connexes pour faciliter le mouvement éclairé, sécuritaire et rapide de la circulation maritime dans les eaux canadiennes recouvertes de glace et autour de celles-ci, au profit de l'industrie et des collectivités.

Les activités menées dans le cadre de ce programme comprennent l'escorte de navires dans des eaux couvertes de glaces, le dégagement de navires prisonniers des glaces, le déglacement des ports, le soutien à la protection de l'environnement (en réduisant les risques de dommages aux navires naviguant dans les glaces), la fourniture de conseils et d'information sur les glaces, et la réduction du risque de dommages matériels par la lutte contre les inondations sur le fleuve Saint-Laurent grâce à la surveillance, à la prévention et à la destruction des embâcles.

2.1.3 Recherche et sauvetage (R et S)

(Loi sur les océans, partie 3 41, Loi sur la marine marchande du Canada)

La GCC est responsable du volet maritime du programme de R et S du Canada qui exige que ses navires mènent des recherches en mer, répondent aux appels de détresse et viennent en aide aux navires désemparés.

Tous les navires de la GCC sont polyvalents et doivent fournir des services d'intervention de R et S, en plus de leurs autres programmes ministériels. Tous les navires de la GCC ont des membres d'équipage

spécialement formés et disposent d'un équipement de sauvetage visant à améliorer leur capacité à appuyer ce programme de sauvetage. Selon leur taille et leur distance franchissable, ces navires de la GCC ne se contentent pas de répondre aux appels de R et S au large des côtes; ils ont également l'autonomie nécessaire pour demeurer en service pendant toute la durée d'une opération de recherche prolongée, en plus de fournir une plateforme adaptée à la capacité de commandement et de contrôle sur place.

Les navires de la Garde côtière appuient le Programme de R et S de la GCC en fournissant un soutien sur demande du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), en effectuant des recherches, en secourant les survivants d'incidents maritimes avec le navire lui-même, les embarcations rapides de sauvetage (ERS) ou en remorquant des navires désemparés.

Dans les Grands Lacs, le brise-glace léger est la seule ressource de R et S maritime pendant les mois d'hiver où les navires rattachés à une station de R et S ne sont pas en mesure de naviguer en raison des conditions météorologiques et des glaces.

2.2 Programme des missions secondaires

On s'attend à ce que les missions secondaires représentent environ 5 % du temps d'utilisation du nouveau brise-glace léger, comme c'est le cas pour les navires actuels. Les missions secondaires ne déterminent pas le profil opérationnel, mais le navire doit être en mesure d'appuyer ces missions. La formation des membres d'équipage et l'équipement dont est doté le navire appuient largement les missions secondaires.

2.2.1 Intervention environnementale

(*Loi sur les océans*, partie 3 41, *Loi sur la marine marchande du Canada*, partie 5 130(1), Plan de protection des océans [PPO])

Les navires de la Garde côtière appuient le programme d'intervention environnementale (IE) de la GCC en fournissant un soutien aux services de l'organisme responsable à la demande de l'agent de service d'intervention environnementale, du commandant sur place ou de l'agent de surveillance fédéral. Parmi ces services, mentionnons les suivants : évaluations initiales des déversements; vérifications et opérations initiales d'intervention; prélèvement d'échantillons sur l'eau au nom de l'agent d'intervention en cas de pollution; exécution des fonctions de commandant sur place ou d'agent de surveillance fédéral à la demande de l'intervention environnementale; et assurance de la sécurité sur place.

2.2.2 Soutien des écosystèmes et des sciences halieutiques

(*Loi sur les océans*, partie 3 41)

Le brise-glace léger servira de plateforme pour la conduite de la recherche scientifique, du développement, de la surveillance et de l'observation au nom du MPO, d'autres organismes et ministères fédéraux. Le Programme scientifique se concentrera principalement, sans toutefois s'y limiter, sur les activités liées aux sciences de la mer et de l'environnement.

2.2.3 Appuyer les opérations de levés hydrographiques

(*Loi sur les océans*, partie 3 41)

Pour pouvoir utiliser les voies navigables canadiennes en toute sécurité, il faut connaître les limites physiques régissant la navigation. L'hydrographie offre une base scientifique fiable pour améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation en effectuant des relevés sur le terrain pour mesurer la profondeur de l'eau, la morphologie du fond, les marées, les niveaux d'eau, les courants et la vitesse du son. Le brise-glace léger sera en mesure d'appuyer les missions de collecte de données hydrographiques.

2.2.4 Sûreté maritime

(*Loi sur les océans*, partie 3 41)

Le rôle du groupe de la sécurité maritime de la Garde côtière canadienne consiste à satisfaire aux attentes du gouvernement concernant la contribution ministérielle à la sécurité nationale en offrant un leadership proactif et en gérant le dossier de la sécurité maritime au sein de Pêches et Océans Canada. La participation de la GCC à la sécurité maritime repose sur ses obligations, en vertu de la *Loi sur les océans*, de fournir des navires, des aéronefs et d'autres services maritimes à l'appui des priorités maritimes du gouvernement fédéral.

À l'appui de la sécurité nationale, la GCC utilise sa flotte de navires, son expertise maritime et ses systèmes étendus de surveillance de navires pour :

- Sensibiliser les gens aux éventuelles menaces contre la sécurité maritime;
- Appuyer l'application de la loi et la capacité d'intervention sur l'eau;
- Renforcer la collaboration avec les ministères et les organismes dans l'ensemble de la communauté de la sûreté maritime.

2.2.5 Soutien aux autres organismes et ministères fédéraux

En vertu de la *Loi sur les océans*, la GCC a pour mandat d'appuyer d'autres ministères, conseils et organismes en leur fournissant des navires, des aéronefs et d'autres services maritimes (p. ex. la plateforme du Système de commandement d'intervention [SCI]).

Le brise-glace léger appuiera les autres ministères, conseils et organismes dans la mesure de ses capacités inhérentes.

2.2.6 Intervention en situation d'urgence et de catastrophe naturelle

Le Canada est bordé par trois océans, s'étend sur six fuseaux horaires et comprend des montagnes, des plaines, des forêts et la toundra. Son modèle climatique est très varié, car il se caractérise par des conditions arctiques et des conditions modérées, des pluies diluviennes et de la sécheresse, des vagues de froid engourdissant et des vagues de chaleur. Avec tous ces reliefs et ces types de temps, les possibilités de phénomènes météorologiques et d'événements géologiques violents sont une réalité constante.

En cas de catastrophe naturelle, le gouvernement du Canada devra apporter son aide à la population canadienne, aux biens à proximité et aux milieux concernés qui ont été touchés par l'événement dévastateur.

Lorsqu'un bien du gouvernement du Canada est concerné, le brise-glace léger aidera, dans la mesure de ses capacités inhérentes, à fournir des secours aux collectivités touchées, au besoin.

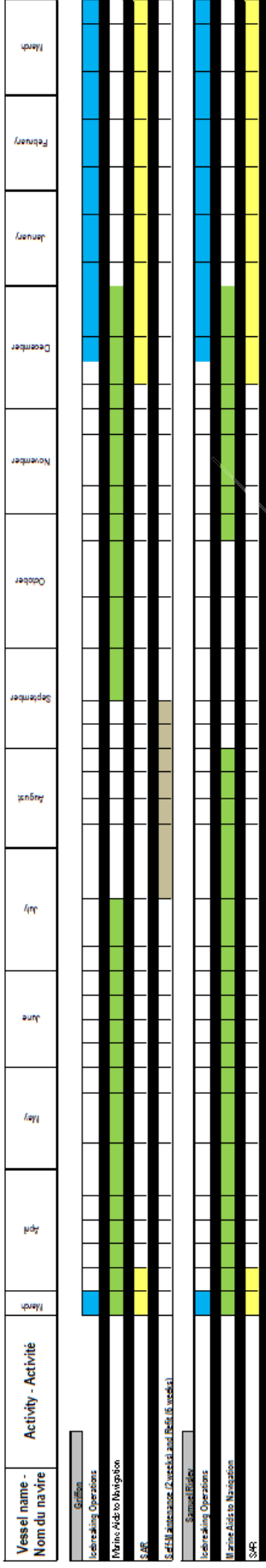
3 CALENDRIER OPÉRATIONNEL THÉORIQUE

Le brise-glace léger doit être conçu pour être utilisé tout au long de l'année avec une période annuelle de radoub/d'entretien de six (6) semaines et un total de deux (2) semaines d'entretien.

Le calendrier opérationnel représentatif est démontré en figure 3.1 au-dessous.

Outre la réalisation de son programme opérationnel principal, le brise-glace léger fera également office de « navire de passage » pour ses missions secondaires en fonction de sa capacité opérationnelle.



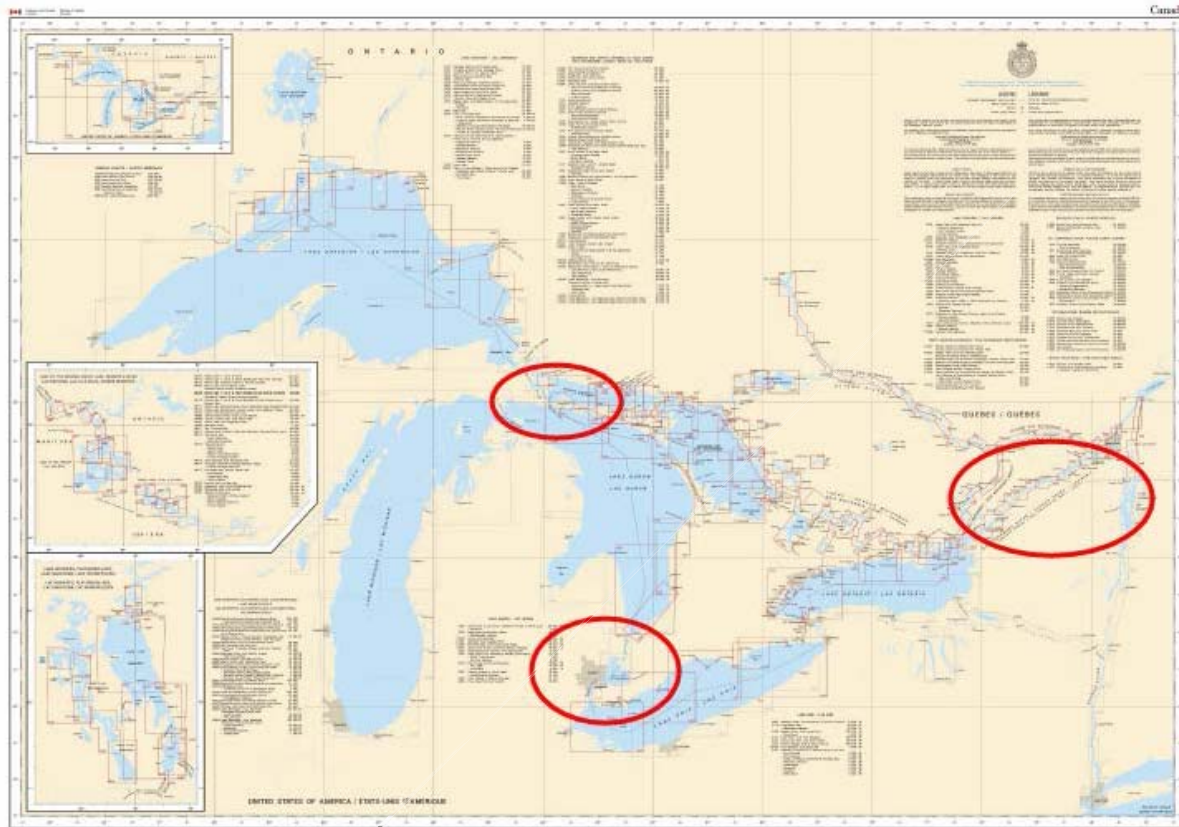


3.1 Figure : Calendrier opérationnel représentatif

4 MILIEU OPÉRATIONNEL

La zone d'opération du brise-glace léger est la côte est, le fleuve Saint-Laurent et la région des Grands Lacs.

Les contraintes sur les dimensions du navire, en particulier le tirant d'eau et la longueur, sont principalement liées aux opérations dans région des Grands Lacs:



4.1 Figure : La région des Grands Lacs

○ Les régions exigeant un tirant d'eau et une longueur réduits.

ANNEXE B

STRATÉGIES D'APPROVISIONNEMENT PROPOSÉES EN VUE DE LA PASSATION DE MARCHÉS POUR LE BRISE-GLACE LÉGER ET SA TRANSFORMATION

Veillez noter que les stratégies d'approvisionnement proposées ci-dessous sont présentées selon une perspective de très haut niveau. Toutes les réponses et tous les commentaires reçus par les répondants seront pris en considération lorsque le Canada examinera et analysera toutes les possibilités disponibles. Comme il a déjà été mentionné dans la demande de renseignement (DDR), le Canada doit tenir compte de divers éléments avant de déterminer les meilleures stratégies d'approvisionnement (p. ex. obligations juridiques, obligations commerciales) à utiliser pour toute demande de propositions (DP) possible. Veuillez également noter que des changements peuvent être apportés à toute stratégie d'approvisionnement proposée identifiée dans la présente DDR en vue de l'inclure dans toute DP subséquente qui pourrait être publiée par le Canada.

Option 1

La première stratégie d'approvisionnement proposée serait divisée en deux exigences concurrentielles distinctes (deux contrats) :

Partie 1 – un processus concurrentiel pour l'acquisition par le Canada d'un brise-glace léger existant (contrat 1); et

Partie 2 – un processus concurrentiel pour les travaux de transformation (à effectuer au Canada) à mener sur le brise-glace léger du Canada (contrat 2).

Pour chaque processus concurrentiels le soumissionnaire retenu serait choisi en fonction d'un volet technique et d'un volet financier.

Option 2

La deuxième stratégie d'approvisionnement proposée serait un processus concurrentiel pour un brise-glace léger existant, y compris ses travaux de transformation (à effectuer au Canada) (un contrat).

Le soumissionnaire retenu serait choisi en fonction d'un volet technique et d'un volet financier.

Option 3

La troisième stratégie d'approvisionnement proposée serait une approche en deux étapes (un contrat, plusieurs étapes);

Phase 1 – Présélectionner les soumissionnaires en fonction des besoins relatifs au brise-glace léger de la GCC, qui seraient définis au départ dans la DP.

Phase 2 (ne s'applique qu'aux soumissionnaires préqualifiés de la phase 1) – Les soumissionnaires préqualifiés soumettraient leur soumission en fonction des besoins précis relatifs au brise-glace léger de la GCC, qui seraient définis au départ dans la DP. Le soumissionnaire serait également tenu de fournir une étude technique réalisée par un tiers démontrant comment il répondrait aux besoins précis relatifs au brise-glace léger. L'étude technique serait ensuite évaluée par le Canada.

Le soumissionnaire retenu serait choisi en fonction d'un volet technique et d'un volet financier.

Voici les questions auxquelles il faut répondre concernant les options ci-dessus

- (1) Quelle option de stratégie d'approvisionnement préféreriez-vous, et pourquoi?
- (2) À votre avis, l'une ou l'autre des options de stratégie d'approvisionnement décrites ci-dessus suscite-t-elle des problèmes? Si c'est le cas, veuillez expliquer ces problèmes et préciser à quelle option ils s'appliquent.
- (3) Existe-t-il une stratégie d'approvisionnement qui obligerait un soumissionnaire éventuel à engager des coûts importants avant de présenter une soumission? Si c'est le cas, quelle stratégie d'approvisionnement et quels sont les coûts estimés qu'il est prévu d'engager?
- (4) Les stratégies d'approvisionnement proposées sont-elles faciles à comprendre? Si ce n'est pas le cas, quelles explications ou précisions supplémentaires seraient nécessaires au sujet de quelle option?
- (5) Avez-vous d'autres options à proposer en matière de stratégie d'approvisionnement? Si c'est le cas, veuillez expliquer l'option que vous considérez.
- (6) Avez-vous d'autres commentaires sur les stratégies d'approvisionnement?

ANNEXE C

AVANTAGES INDUSTRIELS POUR LE CANADA LIÉS À LA TRANSFORMATION DU BRISE-GLACE LÉGER

Politique de construction navale de « l'achat au Canada »

Contexte

- a. La politique de construction navale de « l'achat au Canada » énonce que « Le gouvernement fédéral continuera d'acheter, de réparer et de mettre à niveau ses navires au pays selon ses besoins opérationnels et en veillant au maintien d'un marché intérieur concurrentiel ».
- b. Cette politique de longue date constitue un élément fondamental de la Stratégie nationale en matière de construction navale. Il s'agit d'une mesure de soutien importante que le Canada utilise pour stimuler son activité économique et pour soutenir la construction navale, la réparation de navires et les capacités plus larges de son industrie maritime.
- c. Le Canada souhaite s'assurer que ses investissements dans les biens et services liés à la construction navale et à l'industrie maritime génèrent des retombées industrielles maritimes au Canada.
- d. La Politique de construction navale de « l'achat au Canada » sera prise en considération lors des futures décisions d'approvisionnement connexes.
- e. D'autres renseignements sur le cadre stratégique pour la construction navale et maritime industrielle sont publiés dans le site Web de la Construction navale et maritime industrielle à l'adresse : http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/fra/h_uv00053.html

Exigences de la politique

- a. Dans le cadre de la politique de construction navale de « l'achat au Canada », les entreprises intéressées devront mener au Canada tous les travaux de transformation nécessaires.

Question sur « l'achat au Canada »

Pour chaque solution proposée :

- a. Veuillez définir quel(s) élément(s) de votre ou vos solutions à la mesure provisoire du Canada procureraient des avantages économiques et industriels au Canada (p. ex. transformation, modifications, mise à niveau, révision).
- b. Attentes : Les répondants doivent expliquer comment leur solution peut maximiser le volume d'activités commerciales qu'ils entreprennent au Canada.

Effet de levier économique

Le Canada a l'intention de maximiser la main-d'œuvre et les matériaux canadiens pour le **travail de transformation** de cet approvisionnement. Nous examinons cela à travers les objectifs de la Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), pour voir comment nous pouvons tirer parti des avantages socio-économiques liés à cet achat pour le Canada.

Question n° 1 : Pour ce qui est de la valeur de contenu canadien, selon votre entreprise, quel pourcentage des matériaux de travaux de transformation du brise-glace léger pourraient être acquis au Canada?

- *On entend, par valeur de contenu canadien (VCC), la partie de la valeur d'un produit ou d'un service qui comporte des coûts engagés au Canada, ce qui exclut les composants de produits qui ont été importés au Canada. Quand il s'agit d'évaluer cet approvisionnement, on ne prend en compte que la VCC des produits ou services d'une entreprise canadienne.*

Question n° 2 : Selon votre entreprise, quel pourcentage de la main-d'œuvre utilisée pendant les travaux de transformation du brise-glace serait canadien?

- *« Canadien » désigne un citoyen canadien ou un résident permanent au sens de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés de 2001, ch. 27.*

Annexe D – Utilisation possible du volet de participation autochtone

L'objectif de la demande de renseignements (DDR) est d'informer l'industrie que le Canada songe à utiliser un volet de participation autochtone (VPA) pour l'acquisition du brise-glace léger et souhaite obtenir des commentaires à ce sujet.

Le VPA est un mécanisme conçu pour respecter les objectifs du Canada de favoriser le développement socioéconomique au moyen d'occasions de marché du gouvernement fédéral. Le VPA vise aussi à encourager les répondants de l'industrie à contribuer à la création de retombées socioéconomiques durables et pertinentes à long terme pour les populations, les entreprises et les collectivités autochtones.

Le VPA est une partie de la valeur d'un marché réservé à la participation autochtone. Il peut être direct ou indirect (ou les deux). Les VPA directs touchent le développement des entreprises et l'emploi. Les VPA indirects visent les bourses d'études, la formation et des bourses d'entretien. Vous trouverez ci-dessous une description de chacun de ces éléments, ainsi que la valeur proposée du VPA, pour lesquels le Canada aimerait connaître les commentaires et la rétroaction de l'industrie.

1. **Développement des entreprises autochtones** : Incite les entrepreneurs principaux à contribuer à l'établissement et au renforcement de la capacité des entreprises autochtones, et à y investir, en se procurant des produits et des services auprès d'entreprises qualifiées en vertu de la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones (SAEA) ou en faisant appel à de telles entreprises pour la sous-traitance.

Question : Comment votre entreprise prévoit-elle maximiser son recours aux entreprises autochtones (p. ex. indiquer le travail qu'elle a l'intention de proposer à des entreprises autochtones, dont la gestion des contrats et de la chaîne d'approvisionnement)?

Les répondants de l'industrie trouveront à l'annexe 1 des renseignements qui les aideront à déterminer la capacité des entreprises autochtones, à des fins d'attribution de contrats ou de sous-traitance.

2. **Emploi des Autochtones** : Incite les entrepreneurs principaux à contribuer au VPA en embauchant des employés autochtones.

Question : Comment votre entreprise entend-elle maximiser l'emploi d'Autochtones dans ses solutions? Veuillez inclure des détails sur les stratégies d'embauche et de maintien en poste de travailleurs autochtones et sur les activités d'emploi connexes, comme les tâches de chaque poste.

Les répondants de l'industrie peuvent communiquer avec Emploi et Développement social Canada (EDSC) pour en savoir plus sur les programmes de travail autochtone.

3. **Formation et perfectionnement des compétences des Autochtones** : Incite les entrepreneurs principaux à contribuer au VPA en maximisant les possibilités de formation et de perfectionnement des compétences dans les collectivités autochtones.

Question : Comment les possibilités de formation et de perfectionnement des compétences seront-elles maximisées pour les Autochtones? Veuillez définir les plans de relève et expliquer comment vous offrirez de la formation en cours d'emploi et à l'interne.

4. **Autres VPA indirects** : L'entrepreneur principal peut envisager d'autres mesures pertinentes, notamment le développement de carrière, les bourses et l'aide à l'organisation d'activités de sensibilisation communautaire afin d'aider les collectivités autochtones à répondre à leurs besoins en matière de développement économique.

Question : Votre entreprise a-t-elle l'intention de mettre en œuvre d'autres mesures pertinentes visant à soutenir la croissance et le perfectionnement des Autochtones afin de répondre à leurs besoins en matière de développement économique?

On invite les répondants de l'industrie à communiquer avec les entreprises et les collectivités autochtones.

Le Canada envisage d'établir la valeur annuelle minimale du VPA à 3 % de la valeur totale des travaux qui lui sont facturés pour chaque année d'un contrat.

Les entrepreneurs devront soumettre un plan de VPA décrivant clairement comment ils ont l'intention d'atteindre les objectifs du VPA et la valeur minimale du VPA, ou une valeur supérieure, à l'aide d'un ou de plusieurs des mécanismes de VPA suivants : développement des entreprises autochtones, emploi, formation et perfectionnement des compétences, bourses d'études et bourses d'entretien.

Afin d'aider le Canada à élaborer la demande de propositions, nous demandons aux membres de l'industrie de nous faire part de leurs commentaires sur les points suivants :

1. Veuillez nous faire part de vos commentaires sur le plan de VPA proposé, notamment en répondant aux quatre questions ci-dessus concernant les mécanismes utilisés pour mettre en œuvre le VPA.

2. Si vous n'êtes pas d'accord avec l'utilisation d'une valeur de 3 % pour le VPA, veuillez expliquer pourquoi et indiquer ce qui serait, à votre avis, une valeur raisonnable pour la participation autochtone.

Le VPA sera suivi de près et géré pendant toute la durée du contrat afin de veiller à ce que les Autochtones obtiennent réellement les avantages visés. De plus, l'entrepreneur principal sera tenu de communiquer annuellement les données prévues dans le VPA.

Il convient de noter que le contrat comportera une clause pour que l'entrepreneur principal puisse proposer à l'autorité contractante des modifications au VPA. Toute proposition en ce sens doit comprendre une justification de la modification et une explication détaillée indiquant que la modification n'aura pas pour effet de rendre la participation autochtone moindre quant à la qualité ou à la quantité.

Le VPA complète les objectifs de la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones (SAEA), mise en place dans le but de favoriser le développement des entreprises autochtones au moyen du processus d'approvisionnement du gouvernement fédéral. La SAEA est une politique fédérale qui « réserve » certains contrats exclusivement à la concurrence entre les entreprises autochtones, lorsqu'elles en ont la capacité. Le contrat de brise-glace léger n'est pas réservé aux entreprises autochtones en vertu de la SAEA, mais contient un VPA afin de favoriser l'attribution de contrats et la sous-traitance à des entreprises autochtones.

L'annexe 2 présente la définition des termes « entreprises autochtones » et « Autochtones » selon la SAEA. Pour en savoir plus sur la SAEA, visitez le site Web à l'adresse <http://www.aadnc-aandc.gc.ca/saea>.

Annexe 1 – Capacité des entreprises autochtones

Pour déterminer la capacité des entreprises autochtones, à des fins d'attribution de contrats ou de sous-traitance, vous pouvez consulter la liste des entreprises autochtones enregistrées dans le Répertoire des entreprises autochtones (REA). Le REA est un moteur de recherche accessible à l'industrie et à la communauté d'approvisionnement fédéral pour trouver des fournisseurs autochtones. Il est hébergé dans la base de données du Réseau des entreprises canadiennes d'Industrie Canada <http://www.ic.gc.ca/app/ccc/srch/cccSrch.do?prtl=1&lang=fr>.

En plus du REA, vous pouvez consulter les autres répertoires d'entreprises autochtones ci-dessous :

- Conseil canadien pour le commerce autochtone www.ccab.com
- Union Gas <https://www.uniongas.com/about-us/community/aboriginal/business-list>
- Administration régionale Kativik <http://www.krg.ca/fr/>
- Liste des entreprises autochtones de la Colombie-Britannique <https://catalogue.data.gov.bc.ca/dataset/bc-aboriginal-business-listings>
- Conseil canadien des fournisseurs autochtones et membres de minorités www.camsc.ca
- Province du Manitoba www.gov.mb.ca/ana
- Province de l'Ontario <https://www.lrcsde.lrc.gov.on.ca/aboriginalbusinessdirectory/fr/index.jsp>

Les institutions financières autochtones pourraient aussi aider à déterminer la capacité des entreprises autochtones <https://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1100100033216/1100100033220>.

Les soumissionnaires et les sous-traitants potentiels intéressés devraient rapidement communiquer avec des entreprises et des collectivités autochtones afin de créer des relations importantes et des partenariats avantageux avec elles. Les entrepreneurs et les collectivités autochtones sont très réceptifs aux relations de travail respectueuses où les partenaires comprennent leurs intérêts.

Une mobilisation rapide peut être avantageuse pour tous ceux qui souhaitent améliorer les relations, assurer une compréhension mutuelle des exigences du projet, déterminer la capacité des entreprises autochtones pour l'acquisition de biens et de services et cerner des lacunes dans les compétences et les formations pour l'emploi des Autochtones. Par conséquent, les soumissionnaires et sous-traitants potentiels qui communiquent avec les collectivités et les entreprises autochtones dans le cadre de l'élaboration de leurs plans de projet peuvent être en meilleure position pour atteindre les résultats indiqués dans le VPA en matière de croissance de l'emploi et des entreprises autochtones.

Annexe 2 – Définitions d'entités autochtones

Pour être considérée comme une entreprise autochtone, l'entreprise doit respecter la définition figurant dans la SAEA.

Entreprise autochtone

« Entreprise autochtone » s'entend d'une entité qui se conforme aux critères énoncés dans la SAEA. Selon la Stratégie, les « entreprises autochtones » peuvent être des entreprises individuelles, des sociétés à responsabilité limitée, des coopératives, des partenariats ou des organismes à but non lucratif. Pour avoir le statut d'entreprise autochtone, un établissement doit se conformer aux critères suivants :

- 1) l'entreprise est détenue et contrôlée au moins à 51 p. 100 par des Autochtones;
- 2) au moins le tiers des employés doivent être autochtones, si l'entreprise compte au minimum six employés à plein temps. Si une entreprise forme une coentreprise ou un consortium, au moins 51 p. 100 de la coentreprise ou du consortium doit appartenir à une ou à plusieurs entreprises autochtones et être contrôlée par cette ou ces dernières, comme il est mentionné précédemment.

Autochtone

« Autochtone » désigne un Indien inscrit et non inscrit, un Métis ou un Inuit qui est un citoyen canadien et qui réside au Canada.

Teneur autochtone

« Teneur autochtone » désigne la valeur (p. ex, en dollars ou en pourcentage de la valeur totale) de la participation autochtone créée dans le cadre du projet. La participation autochtone comprendra à la fois la participation à la population active (c.-à-d. la valeur des dépenses salariales et autres engagées pour l'emploi et le perfectionnement des Autochtones), la participation des entreprises (c.-à-d. la valeur des contrats attribués à des sous-traitants autochtones) et d'autres mesures.