

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
Québec
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
Ship Construction, Refit and Related
Services/Construction navale, Radoubs et services
connexes
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
6C2, Place du Portage
Gatineau
Québec
K1A 0S5

Title - Sujet Bateaux de recherche et de sauvetage	
Solicitation No. - N° de l'invitation F7047-141000/C	Amendment No. - N° modif. 007
Client Reference No. - N° de référence du client F7047-141000	Date 2014-12-22
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$MC-017-24806	
File No. - N° de dossier 017mc.F7047-141000	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2015-02-26	Time Zone Fuseau horaire Eastern Standard Time EST
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Lamothe, Brenda	Buyer Id - Id de l'acheteur 017mc
Telephone No. - N° de téléphone (819) 956-6297 ()	FAX No. - N° de FAX (819) 956-7725
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

La modification n° 7 vise à publier des questions et réponses suivants et pour changer le BARÈME «B»– Calendrier des paiements d'étape .

QUESTIONS DES SOUMISSIONNAIRES ET RÉPONSES DU CANADA

Annexe G

- Q1. La demande de propositions indique qu'une réunion des soumissionnaires pourrait avoir lieu. À quel moment déciderait-on de tenir une telle réunion et quand serait-elle annoncée?

2.7 CONFÉRENCE DES SOUMISSIONNAIRES

Une conférence des soumissionnaires pourrait être organisée, auquel cas la clause A9083T des CCUA (2014-06-26) - conférence des soumissionnaires - s'appliquera.

- R1. Si avant le vendredi 5 décembre prochain, un nombre suffisant de soumissionnaires manifestent leur intérêt par courriel à l'administration centrale, une conférence aura lieu le 16 décembre à Ottawa.
- Q2. La version anglaise de la demande de propositions est plus volumineuse (818 pages) que la version française (737 pages), est-ce que la version française est complète?
- R2. Oui. La version anglaise et la version française sont complètes. Toutefois la mise en page de la version française du devis de construction est différente d'où la différence dans le nombre total de pages.
- Q3. Nous venons de passer en revue le document de demande de propositions et avons remarqué qu'aucune équivalence de la notation de classification de Lloyd's Register (LR) n'est mentionnée dans les documents. De plus, les documents de conception, les plans et les dessins ont tous été approuvés par LR (reportez-vous à la section 1.4 de l'Annexe A à la page 76 et aux pages 239 et 240).

Nous trouvons plutôt curieux que les autres entreprises, en tant que membres approuvés des organismes reconnus, n'ont pas été avisées de l'approbation dans le cadre de l'arrangement en matière d'approvisionnement – sécurité maritime. L'ensemble des documents fait référence aux pages de référence 141, 162 et 163, etc. des règles de LR. Il ne s'agit pas d'une condition équitable pour les autres organismes reconnus qui participent aux soumissions des chantiers navals pour les bateaux de recherche et de sauvetage. Nous sommes très

décus de constater que la Garde côtière canadienne fait toujours référence aux règles de LR et à aucune autre société de classification, ce qui nous place en situation de désavantage.

Vos commentaires et vos opinions sont grandement appréciés.

- R3. Conformément à la demande de propositions, les bateaux de recherche et de sauvetage doivent être construits en vertu du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO) et en conformité avec les règles d'une société de classification désignée par Transports Canada en tant qu'organisme reconnu. Les soumissionnaires peuvent faire appel à l'organisme reconnu qu'ils veulent, tant et aussi longtemps qu'il satisfait à l'exigence ci-dessus. La conception des bateaux de recherche et de sauvetage a été réalisée à l'aide des règles de LR à titre de règles de base établies pour la conception initiale, et LR est l'organisme reconnu qui a été sélectionné pour examiner et évaluer la conception conformément à ces règles. Cependant, conformément au devis de construction, les soumissionnaires sont libres de choisir n'importe quelles règles d'un organisme reconnu pour la conception finale des bateaux de recherche et de sauvetage, tant que l'organisme reconnu sélectionné satisfait aux exigences du PDIO dans la demande de propositions. Il est indiqué dans le devis de construction au point 1.70.2.0-8 que le « bateau doit répondre à toutes les règles de la société de classification Lloyd's Register ou aux règles équivalentes des membres de l'IACS reconnues par Transports Canada ».
- Q4. En tant que sous-traitant canadien qualifié dans ce domaine, il semble très étrange que nous ne puissions obtenir ni les dessins ou devis du programme ni les coordonnées des entrepreneurs qui pourraient nous les fournir. Il y a dix chantiers navals potentiels au Canada qui seront inondés de demandes de sous-traitants potentiels tentant d'obtenir les renseignements qui devraient être accessibles en vertu de l'accord de non-divulgaration. Il devrait au moins y avoir une journée de consultation de l'industrie pour nous permettre de connaître les entrepreneurs.
- R.4. Pour ce qui est des clés USB, celles-ci seront fournies aux soumissionnaires principaux ou chantiers navals qui construiront les bateaux de recherche et de sauvetage en raison des droits de propriété intellectuelle et du nombre limité de clés USB. Le Canada recommande à votre entreprise de communiquer avec l'un des chantiers navals canadiens.
Veuillez vous reporter aux question et réponse n° 1 au sujet de la journée de consultation de l'industrie et de la conférence des soumissionnaires.
En ce qui concerne votre question sur la détermination des chantiers navals potentiels, notre nouveau site Web Achats et ventes ne nous permet pas de le

faire en raison des politiques de confidentialité, mais nous permet de publier des données ouvertes.

Q5. Compte tenu de la période des Fêtes qui approche et de la complexité de la présente demande de soumissions et des produits livrables demandés, la date de clôture des soumissions pourrait-elle être reportée à la fin du mois de février?

R5. Nous prenons note de votre question, mais pour le moment, la date de clôture des soumissions reste la même. La date de clôture des soumissions est le 27 janvier 2015.

Q6. En mars dernier, nous vous avons envoyé certaines suggestions en réponse à la lettre d'intérêt concernant les navires. Elles n'ont pas été abordées ni intégrées dans la demande de propositions. Nous transformons donc nos principales suggestions en questions, dans le cadre du présent appel d'offres.

Moment de la commande :

Quand le Canada prévoit-il commander les navires?

R6. Toutes les attributions de contrats sont assujetties au processus d'approbation interne du Canada, c'est-à-dire qu'il faut faire approuver le financement correspondant au montant de tout contrat proposé, et elles dépendent de l'obtention par le Canada des conditions d'octroi des licences de conception pertinentes. Ainsi, la date de début des travaux sera déterminée une fois que le Canada aura sélectionné le soumissionnaire retenu et qu'il lui aura attribué le contrat.

Q7. Réponse à la demande de propositions :
En mars dernier, nous avons suggéré d'accorder au moins trois mois pour répondre à cette demande de propositions. Nous demandons que la date de clôture des soumissions soit repoussée au moins jusqu'à la fin de mars 2015, compte tenu de la complexité et de l'ampleur du projet, ainsi que du mois de décembre que l'on perd en raison de la période des Fêtes et des exigences opérationnelles de fin d'année.

R7. Nous prenons note de votre question et nous examinons la possibilité de repousser la date de clôture des soumissions.

Q8. Responsabilité à l'égard de la conception :Le Canada fournit une conception détaillée pour les navires. Nous ne comprenons donc pas pourquoi il demande au constructeur de fournir une garantie d'exécution. Voir 6.2 (a).

-
- R8. Comme il ne s'agit pas d'une conception éprouvée et que le Canada n'a pas encore construit les bateaux de recherche et de sauvetage, l'entrepreneur retenu doit effectuer une vérification de la conception, conformément au contrat.
- Q9. Vérification de la conception :
Si le constructeur doit fournir une garantie d'exécution, la vérification de la conception doit donc être très détaillée et complète. Nous demandons qu'au moins 90 jours soient accordés à cet égard.
- R9. Nous prenons note de votre demande, mais à cette étape-ci, le nombre de jours alloué pour effectuer la vérification de la conception, soit 45 jours, demeure inchangé.
- Q10. Livraison du navire :
Le calendrier de livraison publié dans la demande de soumissions n'est pas réaliste, particulièrement contenu de l'importance de respecter les délais. Nous suggérons au Canada de laisser les soumissionnaires présenter le meilleur calendrier de livraison possible.
- R10. Nous prenons note de votre suggestion, mais le calendrier de livraison demeure inchangé.
- Q11. Indexation des coûts et taux de change :
Comment les soumissionnaires doivent-ils traiter l'indexation des coûts et la variation du taux de change qui surviendront pendant la durée du projet?
- R11. Les soumissionnaires devraient tenir compte de ces variations possibles au moment de préparer leur soumission.
- Q12. Le Canada peut-il nous communiquer l'identité du responsable technique du projet?
- R12. Le nom du responsable technique ne sera communiqué qu'à l'attribution du contrat. D'ici là, toutes les questions doivent être transmises à l'autorité contractante nommée dans la documentation.
- Q.13. Il serait très utile et réassurant pour les soumissionnaires qu'on leur fournisse une liste sans équivoque des critères obligatoires qui doivent être respectés plutôt que d'inclure dans la DP un énoncé indiquant que les tous critères obligatoires sont définis par l'utilisation de l'auxiliaire « devoir » au présent ou au futur. Il était pratique courante dans le passé de déclarer « non recevable » les soumissionnaires qui ne respectaient pas toutes les exigences obligatoires définies de cette façon, et il va sans dire que soumissionner un projet de ce

genre est très coûteux pour l'industrie.
Pouvons-nous obtenir une telle liste définitive?

- R.13. Conformément à la Partie 3 de la DP, pour être déclarée recevable, une soumission doit : a) respecter toutes les exigences de la demande de soumissions; b) respecter tous les critères obligatoires (CO) et critères techniques obligatoires (CTO); c) obtenir la note minimum requise de 40 pour cent des points pour chaque critère technique coté (CTC) et d) obtenir la note de passage requise de 80 points pour les critères techniques cotés (CTC), sur une échelle de 200 points.
- Q.14. En ce qui concerne les articles 5.3, 5.4 et 5.5 de la DP, pourriez-vous confirmer de nouveau que ces documents particuliers peuvent être fournis après l'attribution du contrat, et NON à l'étape de présentation des soumissions?
- R.14. Les articles 5.3, 5.4 et 5.5 de la Partie 5 sont des attestations qui doivent être soumises avec la soumission, mais il ne s'agit pas d'une exigence obligatoire. Il est toutefois obligatoire que ces attestations soient fournies avant l'attribution du contrat.
- Q.15. Calendrier des jalons – B; a) Les fournisseurs peuvent-ils fournir un autre calendrier étant donné que le calendrier B de la demande de propositions n'est PAS propice à nos méthodes de production et à nos exigences de trésorerie? Par exemple, le jalon 11 correspond à un paiement de 15 % après la livraison des bateaux (y compris les pièces de rechange et la formation) et l'acceptation du Canada. C'est totalement déraisonnable.
b) Les fournisseurs peuvent-ils offrir une « caution de garantie de 2 % » plutôt qu'une retenue de garantie de 2 % pour une période de 12 mois?
- A.15. a) Le Canada a examiné le calendrier B, et a déterminé qu'il demeure inchangé.
b) Pour le jalon 13, le produit livrable est une période de garantie de 12 mois, et le paiement de 2 % du prix unitaire demeure.
- Q.16. À la suite de l'examen des soumissions, j'aimerais savoir s'il est possible de reporter la date de clôture de la période de soumission à la fin février.
- R.16. Veuillez lire la question et réponse n° 7. On a pris en compte votre question et on examine la possibilité de reporter la date de clôture de la période de soumission.
- Q.17. Voici le libellé du paragraphe 24.0 TITRE PROFESSIONNEL ET SOUDURE) de la demande de soumissions : « *L'entrepreneur doit utiliser des travailleurs de*

la construction et des superviseurs qualifiés, brevetés et compétents afin d'assurer que l'exécution des travaux est de qualité uniforme et supérieure. Le responsable des inspections peut exiger de voir les détails de la certification et des compétences des travailleurs de la construction embauchés par l'entrepreneur et les noter. »

Les chantiers navals du Québec n'emploient pas de « gens de métier » à leurs installations, mais plutôt des travailleurs, des superviseurs et des inspecteurs qui ont suivi une formation en soudage-montage et qui détiennent une certification en soudage du Bureau canadien de soudage qui est renouvelée régulièrement, conformément au paragraphe 38.0 de la demande de soumissions.

Pouvez-vous confirmer la validité du paragraphe 24.0?

R.17. Le libellé du paragraphe 24 de la Partie 7 de la demande de soumissions est modifié comme suit :

L'entrepreneur doit utiliser des travailleurs de la construction et des superviseurs qualifiés, brevetés (le cas échéant) et compétents afin d'assurer que l'exécution des travaux est de qualité uniforme et supérieure. Le responsable des inspections peut exiger de voir les détails de la certification et des compétences des travailleurs de la construction embauchés par l'entrepreneur et les noter. Cette demande ne doit pas être exercée indûment, mais viser uniquement à garantir que ce sont des gens de métier qualifiés qui exécutent les travaux nécessaires.

Q.18. DP, partie 13, annexe « A », spécifications 2.6.2.6 et 2.6.2.6.7 et annexe « A » – appendice A-2; en ce qui concerne les documents, manuels, étiquettes, etc. en français. Peut-on demander à la Couronne d'envisager que les soumissionnaires fournissent les documents et les manuels traduits en français « lorsqu'ils sont disponibles », et suggérer une allocation « établie par la Couronne » pour les travaux de traduction concernant tous les autres documents, et toutes les étiquettes, etc.? La raison est la suivante : il est impossible pour les soumissionnaires de bien saisir quels genres de coûts cela représentera, et les fournisseurs ne veulent pas s'engager. Il s'agit d'un problème récurrent pour chaque demande de proposition, et ce, dans mes 38 années d'expérience du processus de soumission du gouvernement.

R.18. Tous les biens livrables sont exigés dans les deux langues officielles aux endroits spécifiés. Pour les Manuels Techniques, le Canada attire l'attention sur

la déclaration suivante dans Annexe A, Appendice A-2, DED I-001 (Manuels techniques) :

« Les manuels techniques sont requis en français et en anglais. Lorsque l'on demande des versions anglaises ou françaises et que celles-ci ne sont pas couramment offertes sur le marché, des versions unilingues dans l'une ou l'autre des langues officielles du Canada seront acceptables pourvu que l'entrepreneur obtienne par écrit de la part du fournisseur la confirmation que les manuels demandés ne sont pas offerts sur le marché dans l'autre langue officielle. »

Q.19. Il y a un paragraphe qui indique : « Objet : 2.2.33.1.0-3 – Les moteurs diesel doivent respecter les niveaux d'émission de gaz d'échappement établis par l'OMI au moment de la mise sur cale. À discuter avec la Couronne. »
Pouvez-vous demander à la Couronne d'éclaircir ce point? Quelle est l'exigence précise? Si la mise sur cale s'effectue avant le 1er janvier 2016, les normes de niveau II de l'OMI seraient toujours en vigueur, ce qui est plus simple et moins coûteux à fournir et à intégrer. Enfin qu'est-ce que l'on entend par : « À discuter avec la Couronne »?

R.19. La Section 2.2.33.1.0-3 d'Annexe A- Bateau de recherche et sauvetage : Appendice A-3 Devis de Construction, est modifiée pour lire comme suit :

« Chaque moteur diésel doit respecter ou excéder « exigences pour les limites d'émission d'échappement de Niveau II exigées par MARPOL, annexe VI, Prévention de la pollution de l'air par les navires ».

La phrase " À discuter avec l'État " a donc été enlevée.

Q.20. Nous souhaitons soulever la préoccupation suivante en ce qui concerne l'article 4.4.1 de l'annexe « A ».
Dans le passé, les demandes de soumissions fédérales indiquaient que le constructeur devait maintenir un système de qualité « s'inspirant » du système ISO 9001, ce que nous avons pris en charge. Cette section de l'annexe « A » indique que notre système d'AQ doit maintenant être « certifié » selon la version actuelle de la norme ISO 9001;2000.
Cette « accréditation » vient ajouter d'autres coûts généraux pour les soumissionnaires sans ajouter de valeur ou d'assurance de la qualité du produit, et elle pourrait être très longue à obtenir. Le processus d'inspection du gouvernement permet de s'assurer que le système du soumissionnaire choisi est maintenu au moyen de vérifications régulières de sa fonctionnalité pendant la durée du contrat.
Peut-on demander que l'exigence en matière de « certification » soit supprimée?

R.20. La Section 4.1 d'Annexe A- Bateau de recherche et sauvetage : Énoncé des travaux en matière de construction navale, est modifiée pour lire comme suit :

L'entrepreneur doit mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la qualité (SGQ), homologué en fonction de la version actuelle de la norme ISO 9001:2000. L'entrepreneur n'est pas dans l'obligation d'être certifié à la norme applicable; cependant, le système de gestion de qualité de l'entrepreneur doit adresser chaque exigence contenue dans la norme. L'entrepreneur doit faire tous les efforts commerciaux nécessaires pour que les sous-traitants et les fournisseurs se conforment aux exigences appropriées en matière de gestion de la qualité.

Q.21. Nous aimerions avoir plus de détails sur les niveaux de certification de l'OMI. Sachant que la construction du bateau de sauvetage ne débutera sans doute pas avant 2016, le niveau de certification exigé par l'OMI devrait être le niveau III, mais rien dans la demande de proposition n'indique qu'une certification de niveau III est nécessaire pour les moteurs. Nous devons aussi prendre en considération que certains navires d'urgence n'ont pas besoin d'être certifiés par l'OMI.

Quelle est l'exigence concernant le niveau de certification pour les moteurs diesel des bateaux de recherche et de sauvetage? Niveau II ou niveau III de l'OMI?

A.21. Voir la question et la réponse n° 19.

Q.22. Je vous demanderais de revoir la réponse à la question 15 de la modification 004 concernant l'annexe B – Calendrier des paiements d'étape.

En toute déférence, nous trouvons que la réponse à la question est très déraisonnable et inflexible – nous pensons même à nous retirer du processus pour ce seul motif. Le calendrier d'étape comme tel comporte des failles et donne lieu à des difficultés indues pour le chantier naval. En raison des exigences de financement, il entraîne aussi une hausse des coûts pour l'État. Voici notre justification :

a) Nous avons fourni un autre calendrier d'étape duquel nous avons supprimé deux étapes (4 et 9), puisqu'elles chevauchent les exigences du bloc 1 (a à d). Nous avons donc dû transférer les fonds au bloc 1, là où ils devraient être, au besoin. Les coûts initiaux dans le cadre de ce projet sont beaucoup plus élevés que les fonds qui ont été alloués pour le bloc 1.

b) En plus des difficultés susmentionnées en ce qui concerne le paiement 11 à 15 %, l'État maintient qu'il souhaite faire une retenue supplémentaire de 2 % pour la période de garantie d'un an. Il y a aussi une retenue de 3 % pour les

dessins conformes qui ne peuvent être terminés et fournis jusqu'à ce que la livraison ait été effectuée. Par conséquent, à la livraison du premier navire (et possiblement des navires subséquents), l'État retiendra 20 % de la valeur de chaque navire, avec l'incidence que le chantier naval ne recevra aucun paiement pendant au moins une autre période de 30 jours après l'approbation des factures. Il s'agira d'un problème exponentiel lorsque les navires seront livrés tous les quatre mois (de 7 à 10 navires dans le cadre d'un programme de quatre ans et demi).

En résumé, le chantier naval aura à composer avec un flux de trésorerie négatif.

Enfin, nous avons cru comprendre que ce programme de construction était réservé aux chantiers navals plus petits non visés par la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. Nous trouvons toutefois que plusieurs exigences de cette demande de soumissions sont adaptées aux « grandes entreprises ».

R.22. Veuillez consulter l'annexe B – Calendrier des paiements d'étape, modifiée ci-jointe.

À l'étape 4, le Canada demande que tous les dessins et bons de commande du contrat lui soient présentés, puisqu'il doit les vérifier et qu'il s'agit d'un produit livrable prévu au contrat.

Le Canada doit aussi vérifier les méthodes et le calendrier d'essai lui devant être présentés à l'étape 9; il s'agit aussi d'un produit livrable prévu au contrat. L'étape 13, qui concerne la fin de la période de garantie de 12 mois, est un produit livrable prévu au contrat, et demeure inchangée.

Q.23. Cette question vise à apporter une correction à la traduction de la réponse de la question No. 17. Voir ci-après.

R.23. Niveaux de qualification

L'entrepreneur doit faire appel à des gens de métier qualifiés, certifiés (le cas échéant) et compétents et les superviser pour garantir un niveau élevé uniforme de qualité d'exécution. Le responsable de l'inspection peut demander de consulter et d'inscrire les détails des attestations ou des compétences des gens de métier de l'entrepreneur. Cette demande ne doit pas être exercée indûment, mais viser uniquement à garantir que ce sont des gens de métier qualifiés qui exécutent les travaux nécessaires.

Solicitation No. - N° de l'invitation

F7047-141000/C

Amd. No. - N° de la modif.

007

Buyer ID - Id de l'acheteur

017mc

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

F7047-141000

File No. - N° du dossier

017mcF7047-141000

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

BARÈME « B » – Calendrier des paiements d'étape
DEMANDE DE PROPOSITIONS N° 17MC.F7047-141000

CALENDRIER DES ÉTAPES
De 1 à 10 bateaux

É	Description	Produit livrable	Paiement
1a.	É de vé de la conception réé par l' et accepté par le Canada	Se reporter au Tableau « livrables de l'é de vé de la conception »	0.50% du prix contractuel total
1.b	É de conception initiale réé par l' et accepté par le Canada	Se reporter au Tableau « livrables de l'é de conception initiale »	1.00% du prix contractuel total
1.c	É de conception de la production réé par l' et accepté par le Canada	Se reporter au Tableau « livrables de l'é de conception de la production »	1.00% du prix contractuel total
1.d	Fourniture de piè de rechange à long dé de livraison et d'é d' pour le maté basé à terre	Se reporter à la section 5.10.4 de l'É des travaux.	0.50% du prix contractuel total
De 2.1 à 2.10	Maté de la coque livré par l' et accepté par le Canada		10 % du prix unitaire
De 3.1 à 3.10	Construction soutenue commencé et accepté par le Canada		12 % du prix unitaire
De 4.1 à 4.10	Tous les dessins de conception pré au contrat et les bons de commande soumis au Canada		5% du prix unitaire
De 5.1 à 5.10	Trousse des machines de propulsion principales (moteur et engins) livré à l' et inspecté par le Canada		10% du prix unitaire
De 6.1 à 6.10	Fabrication de la coque achevé à 90		10% du prix unitaire
De 7.1 à 7.10	Appareillage de la coque achevé à 90		12% du prix unitaire
De 8.1 à 8.10	Machines de propulsion – installation achevé à 90 y compris les conduites de circuit		10 % du prix unitaire
De 9.1 à 9.10	Essais et procé d' et ordre du jour préé au gouvernement du Canada		2% du prix unitaire
De 10.1 à 10.10	Achè des essais et livraison de la documentation connexe avec acceptation conditionnelle du Canada		7% du prix unitaire
De 11.1 à 11.10	Livraison du navire (y compris les piè de rechange et la formation) et acceptation du Canada		15% du prix unitaire
De 12.1 à 12.10	Plans conformes et manuels fournis au Canada		2% du prix unitaire
De 13.1 à 13.10	Achè de la pé de garantie de 12		2% du prix unitaire

Remarque Le calendrier des é ci-dessus doit é mis à jour pour tenir compte du nombre ré de bateaux acheté au moment de l' du contrat.

100%

BARÈME « B » – Calendrier des paiements d'étape
DEMANDE DE PROPOSITIONS N° 17MC.F7047-141000

Les étapes ci-dessus seront comprises et indiquées dans tous les calendriers de production.

Aux étapes 1a (Vérification de la conception), 1b (Conception initiale) et 1c (Conception de la production), le montant du paiement sera calculé en multipliant le pourcentage indiqué par le prix du contrat.

Le montant du paiement aux étapes 2 à 13 sera calculé en multipliant le pourcentage indiqué par le prix unitaire par bateau.

Le montant du paiement à l'étape 11 sera payable par le Canada au moment de la livraison du bateau à l'État, moins la retenue du double de la valeur totale estimée des travaux en cours. Le Canada paiera la retenue pour les travaux en cours lorsque ceux-ci seront terminés et qu'il les aura acceptés.

Le montant du paiement à l'étape 13 (Achèvement de la période de garantie) sera payable par le Canada à la fin de la période de garantie de chaque bateau, moins le coût total des travaux exécutés par le Canada pour réparer des articles visés par la garantie.

Remarque : « Construction soutenue » désigne le commencement des travaux sur la structure de la coque.

Autre remarque : Les étapes indiquées dans le calendrier seront mises à jour pour tenir compte du nombre réel de bateaux achetés au moment de l'attribution du contrat.

TABLERAU 1 : Produits livrables de l'étape de vérification de la conception

M-001	Plan de gestion de projet
M-002	Plan directeur et calendrier
M-02-1	Calendrier de conception
M-02-3	Calendrier des dessins
M-02-5	Calendrier des étapes principales et des événements clés
M003	Plan de gestion des risques et registre des risques
M-005	Plan de gestion des données techniques
M-006	Plan de gestion de la configuration et du changement
M-009	Liste principale de l'équipement
M-010	Plan de gestion des problèmes
Q-001	Plan de qualité

BARÈME « B » – Calendrier des paiements d'étape
DEMANDE DE PROPOSITIONS N° 17MC.F7047-141000

I-007	Structure de répartition des actifs
T-101	Programme de contrôle du poids
2.11.2.1	Examen du poids et estimation du centre de gravité
2.11.2.2	Évaluation de l'état de la conception en ce qui concerne les caractéristiques de rendement du bateau
2.11.2.3	Séquence des travaux de soudage et de montage et calendrier détaillé des travaux de soudage
2.11	Étape de vérification de la conception

TABEAU 2 : Produits livrables de l'étape de conception initiale

T-008	Configuration des ponts de travail
T-102	Rapport sur le poids
T-103	Analyse de la stabilité
T-201	Analyse de la dynamique des corps rigides des moteurs
T-203	Configuration de la salle des machines
T-206	Calculs de l'autonomie en carburant
T-208	Analyse de la vibration de l'arbre
T-301	Analyse de la charge électrique
T-302	Rapport sur les systèmes électriques
T-303	Analyse de court-circuit
T-307	Disposition des appareils d'éclairage
T-401	Structure et disposition du mât
T-402	Analyse de compatibilité électromagnétique de la disposition des antennes
T-405	Système de commande et de surveillance des machines
T-503	Systèmes auxiliaires
T-602	Dessins et listes de configuration et de disposition des compartiments
2.12	Étape de conception initiale

BARÈME « B » – Calendrier des paiements d'étape
DEMANDE DE PROPOSITIONS N° 17MC.F7047-141000

TABLEAU 3 : Produits livrables de l'étape de conception de la production

M-02-2	Calendrier de construction
M-02-4	Calendrier des matériaux
M-02-6	Calendrier des tests et des essais
M-02-7	Calendrier des tests d'acceptation usine
M-012	Devis du bateau
Q-002	Plan d'inspection
I-010	Plan d'acquisition de pièces de rechange et d'approvisionnement
T-004	Revêtements et traitements de surface
T-207	Rapports de conception des hélices
2.13	Étape de conception de la production
2.13.3	Structure de répartition du travail de l'entrepreneur
2.13.4	Ensemble de dessins techniques
2.13.5	Approbations et dessins approuvés de la société de classification
2.13.6	Rapport définitif sur le poids et évaluation de la stabilité
2.13.7	Liste de l'équipement et des pièces de rechange
2.13.8	Calculs et analyses propres à la conception