



RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
CAROLE BERTRAND
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
Place du Portage , Phase III
8C1
Gatineau
Québec
K1A 0S5

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

W8485-17BA03/B 001 replace/remplace
W8485-17BA03/B, posted/ publié 2017-12-21 .

Due to System error / En raison d'une erreur de système.

Vendor/Firm Name and Address

Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution

Military Aircraft / Aéronefs Militaires
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
8C1, Place du Portage
Gatineau
Québec
K1A 0S5

Title - Sujet CT-114 Tutor PGS	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8485-17BA03/B	Amendment No. - N° modif. 001
Client Reference No. - N° de référence du client W8485-17BA03	Date 2017-12-28
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$BB-237-26605	
File No. - N° de dossier 237bb.W8485-17BA03	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-02-06	
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: Bertrand(237bb), Carole	Buyer Id - Id de l'acheteur 237bb
Telephone No. - N° de téléphone (873) 469-3877 ()	FAX No. - N° de FAX () -
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

MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40
Lettre d'intérêt
N° W8485-17BA03/B 001

1. But et nature de la lettre d'intérêt (LI) :

1.1 Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) sollicite les commentaires de l'industrie pour aider à la formulation et à la mise en œuvre d'un programme de maintien en puissance panorganisationnel fondé sur la performance pour le groupe de propulsion (GP) J85-CAN-40 dans la flotte d'avions CT114 Tutor pour le compte du ministère de la Défense nationale (MDN).

1.2 Le besoin visant le maintien en puissance des groupes de propulsion (MPGP) J85-CAN-40 est visé par la Stratégie d'approvisionnement en matière de défense (SAMD) annoncée en février 2014. Le cadre pour l'initiative de soutien (IS) a été élaboré dans le cadre de la gouvernance de la SAMD afin d'établir des contrats de maintien en puissance plus rentables et souples. Pour plus de renseignements sur l'initiative de soutien, consulter <https://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/avis-relatifs-aux-politiques/AP-118>.

1.3 La présente LI vise à obtenir des commentaires pertinents de l'industrie sur les pratiques exemplaires qui pourraient contribuer à l'établissement, par le gouvernement du Canada (GC), d'un programme de maintien en puissance panorganisationnel pour le groupe de propulsion J85-CAN-40 qui harmonisera et optimisera la capacité de l'industrie et du Canada d'assurer le rendement, la souplesse et le rapport qualité-prix et les retombées économiques.

1.4 Le gouvernement du Canada prévoit consulter l'industrie dans le cadre de deux (2) consultations éventuelles. Le Canada examinera les renseignements recueillis dans le cadre des consultations avec l'industrie et décidera des mesures à prendre qui pourraient comprendre la totalité ou une partie des commentaires de l'industrie.

1.5 La première consultation de l'industrie comprendra une séance plénière dans le cadre de la journée de l'industrie et des séances individuelles qui seront tenues dans la région de la capitale nationale. On présentera aux participants un aperçu du besoin, du processus proposé et des options en cours d'étude avant d'obtenir leur rétroaction. En outre, on présentera aux représentants de l'industrie un aperçu de la Politique sur les retombées industrielles et technologiques (RIT) et le processus d'élaboration du cadre d'évaluation pour la proposition de valeur. Le type de commentaires sollicité auprès de l'industrie au cours de la première consultation sera axé sur les domaines d'intérêt suivants :

- Les activités requises pour soutenir le programme de maintien panorganisationnel et la division optimale des responsabilités entre le gouvernement et l'industrie.

- Un cadre de gestion du rendement, y compris la définition des résultats et les indicateurs de haut niveau.
- Les considérations liées à tout processus d'appel d'offres éventuel.
- Les approches pour favoriser les retombées économiques pour le Canada en ce qui a trait à la maintenance, à la réparation et à la révision d'aéronefs.

Lors des séances individuelles, le GC souhaite obtenir les commentaires des entreprises qui, préférablement :

- participent à la réparation et la révision (R et R) de moteurs d'aéronefs;
- disposent des ententes nécessaires avec un fabricant d'équipement d'origine (FEO), ou qui sont en mesure de les établir, ou qui sont des FEO;
- font affaire avec le secteur de la défense.

1.6 Lors de la deuxième consultation éventuelle de l'industrie, le GC demandera des commentaires sur les documents de la version provisoire de la demande de propositions (DP).

1.7 Les entreprises intéressées sont invitées à examiner les documents joints à la LI et à adresser leurs commentaires ou leurs questions par écrit à contact de SPAC indiquée à la section 5 du présent document.

1.8 Un surveillant de l'équité a été sollicité pour veiller, de façon indépendante, à ce que ce processus d'approvisionnement soit mené de manière équitable, ouverte et transparente.

1.9 De plus amples détails concernant la consultation avec l'industrie seront communiqués sur le site Web <https://achatsetventes.gc.ca/> au fur et à mesure qu'ils seront disponibles pendant la période de la présente LI.

2. Renseignements généraux

2.1 Le groupe de propulsion J85-CAN-40 alimente les avions CT114 Tutor du Canada. General Electric est le fabricant d'équipement d'origine (FEO) du moteur J85. Le groupe de propulsion J85-CAN-40 est une variante du moteur J85 qui a été modifié et repensé pour satisfaire aux exigences de l'Aviation royale canadienne (ARC). Le moteur a été fabriqué par Orenda, qui était alors une filiale d'Hawker-Siddley Canada Ltd, dans le cadre d'une licence octroyée par General Electric.

2.2 La fin de vie de l'avion CT114 Tutor est actuellement prévue en 2030. Le contingent annuel d'heures de vol (CAHV) prévu pour la fin de vie est 3 700. (Le CAHV pour une flotte d'appareils peut changer à tout moment).

2.3 Il y a actuellement vingt-cinq (25) avions en service dans la flotte de CT114 Tutor qui sont appuyés par quarante-cinq (45) moteurs J85-CAN-40 en service.

3. Sécurité

3.1 Il n'y a pas d'exigences en matière de sécurité associées à cette LI. Les répondants doivent prendre note que pour d'éventuelles étapes du processus d'acquisition, ils devront obtenir de la part de TPSGC des autorisations de sécurité pour leur personnel et leurs installations à un niveau « Secret ».

4. Portée proposée

4.1 Le gouvernement du Canada souhaite établir un programme de maintien en puissance panorganisationnel pour le groupe de propulsion J85-CAN-40 ainsi que la division optimale des responsabilités entre le gouvernement et l'industrie.

4.2 La portée des activités nécessaire pour maintenir en puissance le groupe de propulsion J85-CAN-40 est :

- la gestion de programme, y compris un cadre de gestion de la performance;
- le soutien à la maintenance, y compris le soutien de première, deuxième et troisième lignes ainsi que sur le terrain;
- le soutien technique, y compris la gestion de la configuration et des publications;
- le soutien matériel;
- le soutien à la formation;
- le soutien à la gestion du jeu de documents et des publications techniques
- le soutien à la GI-TI;
- la gestion et l'armement en personnel du banc d'essai et de l'atelier moteur.

4.3 La description détaillée des activités susmentionnées se trouve à l'annexe D, LI MPGP J85 Document technique à l'appui, ci-jointe.

4.4 Le Canada cherchera à mettre à profit cet approvisionnement en appliquant la politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), y compris une proposition de valeur.

4.5 La politique des RIT comporte quatre objectifs principaux :

- favoriser la croissance et la viabilité à long terme de l'industrie de la défense du Canada;
- favoriser la croissance des entrepreneurs principaux, ainsi que des fournisseurs au Canada, y compris celle des petites et moyennes entreprises dans toutes les régions du pays;
- améliorer l'innovation grâce à la recherche et au développement technologique au Canada;
- accroître le potentiel d'exportation des entreprises établies au Canada.

4.6 La mobilisation de l'industrie est un élément important de la stratégie d'approvisionnement en matière de défense du Canada et le Canada demande les commentaires de l'industrie pour appuyer l'élaboration de la proposition de valeur pour le programme de maintien en puissance du groupe de propulsion (MPGP) J85-CAN-40.

5. Contact de SPAC :

Toute correspondance doit être adressée par écrit à contact de SPAC indiquée ci-dessous, dans une des langues officielles du Canada par courriel :

Carole Bertrand
Spécialiste en approvisionnements
Division des avions de chasse et d'entraînement,
Direction du programme d'équipement aérospatial,
Secteur de l'approvisionnement et du soutien en équipement aérospatial et terrestre,
Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)
11, rue Laurier, Place du Portage III, 8C1, Gatineau (Québec) K1A 0S5
Courriel: carole.bertrand@tpsgc-pwgsc.gc.ca

La présente LI peut faire l'objet de modifications; le cas échéant, lesdites modifications seront publiées sur le Service électronique d'appels d'offres du gouvernement, <https://achatsetventes.gc.ca/>. Le Canada demande aux répondants de consulter régulièrement le site Achatsetventes.gc.ca pour savoir si des modifications ont été apportées.

6. Renseignements demandés

6.1 Le Canada demande les commentaires de l'industrie sur les questions résumées dans le modèle de réponse à l'annexe C - Séances individuelles. Nous encourageons les répondants à répondre à l'annexe C, même s'ils ne pourront pas participer à la consultation de l'industrie ou aux séances individuelles. Les réponses doivent être fournies par écrit à contact de SPAC indiquée aux présentes, à la section 5, au plus tard le 29 janvier 2018.

7. Interaction avec l'industrie :

7.1 La journée de l'industrie est un forum ouvert au cours duquel les représentants de l'industrie obtiendront un aperçu du besoin relatif au maintien du groupe de propulsion J85-CAN-40. Il y sera question des quatre principes de l'initiative de soutien :

- 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 pour des approvisionnements comparables;
- 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;

et le Canada répondra aux questions. Des séances de consultation individuelle suivront l'aperçu; celles-ci visent à permettre aux participants intéressés de présenter toute suggestion à l'égard d'un programme de maintien en puissance axé sur le rendement à l'échelle de l'organisation relativement au groupe de propulsion J85-CAN-40 pour la flotte d'avions CT114 Tutor, ainsi que sur les possibilités stratégiques recommandées pour obtenir des retombées économiques.

7.2 Toutes les questions reçues avant la journée de l'industrie seront présentées et traitées dans le cadre de la séance plénière de la journée de l'industrie.

7.3 La journée de l'industrie et les séances individuelles seront tenues du 5 au 6 février 2018 au 455, boulevard de la Carrière, Gatineau (Québec).

7.4 Ces séances individuelles donneront au Canada et à l'industrie une autre occasion de discuter du matériel présenté.

7.5 Les participants qui souhaitent participer à la journée de l'industrie ou à une séance individuelle doivent remplir les formulaires à l'annexe A, appendice 1 – Entente sur les règles d'engagement, et l'annexe B – l'Entente de non-divulcation et les retourner à contact de SPAC indiquée à la section 5 du présent document au plus tard le 29 janvier 2018.

7.6 Les exposés présentés par le gouvernement du Canada, les réponses aux questions et la liste des participants seront diffusés sur le <https://achatsetventes.gc.ca/>.

7.7 Les participants devront fournir par écrit tous leurs commentaires supplémentaires postérieurs à l'interaction avec l'industrie à contact de SPAC indiquée à la section 5 du présent document au plus tard le 29 janvier 2018.

7.8 Le fait de ne pas assister à la journée de l'industrie ou aux séances individuelles n'aura pas pour effet d'exclure les fournisseurs qui souhaiteraient répondre à la demande de propositions éventuelle.

7.9 L'ensemble des renseignements, des commentaires et des questions doivent être uniquement axés sur les documents ci-joints; l'industrie ne doit pas faire référence à un autre processus d'approvisionnement antérieur.

8 Inscription:

8.1 Tous les participants qui souhaitent participer à la journée de l'industrie et aux séances individuelles sur la LI doivent signer et accepter l'Entente sur les règles d'engagement (jointe à titre d'appendice 1 de l'annexe A) ainsi que l'Entente de non-divulgaration (jointe à titre d'annexe B).

8.2 Pour s'inscrire à la journée de l'industrie et aux séances individuelles sur la LI, les participants doivent remplir le formulaire de l'Entente sur les règles d'engagement et indiquer les plages horaires qui leur conviennent le mieux (le formulaire se trouve à l'appendice 1 de l'annexe A) et transmettre par courriel les pièces jointes remplies à contact de SPAC indiquée à la section 5 du présent document avant la fermeture des bureaux le 29 janvier 2018. Les séances individuelles seront planifiées selon le principe du premier arrivé, premier servi. Les participants doivent indiquer leur dénomination sociale, leur adresse d'entreprise, les noms de tous les représentants qui assisteront à la rencontre ainsi que le titre de leur poste et leur adresse, numéro de téléphone ou adresse électronique au bureau.

8.3 Seules les personnes préinscrites seront admises à recevoir la lettre d'intérêt et à participer à la journée de l'industrie et aux séances individuelles. Il n'y aura aucune inscription sur place. Tous les participants devront signer une feuille de présence à leur arrivée sur place.

9. Format et dates:

9.1 La séance plénière de la journée de l'industrie sur la LI sera tenue le 5 février 2018, de 8 h 30 à 12 h.

9.2 Les séances individuelles sur la LI seront offertes aux participants qui se sont inscrits selon les modalités ci-dessus le 5 février 2018, de 13 h à 14 h 30 et de 14 h 45 à 16 h 15, et le 6 février 2018, de 8 h 30 à 10 h, de 10 h 15 à 11 h 45, de 13 h à 14 h 30 et de 14 h 45 à 16 h 15.

10. Séance plénière de la journée de l'industrie sur la LI :

Voici le déroulement de la séance plénière de la journée de l'industrie :

a) Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)

1. Aperçu de l'ordre du jour;
2. Logistique de l'installation;
3. Présentation de l'équipe MDN / ISDEC; et
4. Mot de la fin.

b) Ministère de la Défense nationale (MDN)

1. Aperçu du programme; et
2. Exigences techniques;

c) Innovations, sciences et développement économique Canada (ISDEC)

1. Stratégie d'approvisionnement en matière de défense (SAMD) et Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), y compris l'aperçu de la proposition de valeur
2. Processus de conception de la proposition de valeur

11. Séances individuelles sur la LI :

11.1 Le Canada tiendra des séances individuelles auprès des participants de l'industrie intéressés et écoutera leurs recommandations et leurs questions. À la fin des séances individuelles, le Canada analysera et résumera les commentaires de l'industrie.

11.2 Les participants de l'industrie sont invités à fournir leurs commentaires et leurs recommandations en ce qui concerne les sujets proposés pour les séances individuelles ainsi que pour tout autre sujet qu'ils souhaiteraient aborder par écrit, en suivant le modèle de réponse présenté à l'annexe C – Modèle de réponses des séances individuelles. Les répondants devraient prendre note que le Canada pourrait ne pas avoir le temps d'examiner pleinement et de se préparer à discuter des soumissions de l'annexe C reçues après le 29 janvier 2018 lors des séances individuelles.

11.3 Il convient de noter que les questions et réponses des séances individuelles avec les participants de l'industrie ne seront pas publiées sur le site Web www.achatsetventes.gc.ca.

12. Remarques A l'Intention des Participants de l'Industrie Intéressés :

12.1 La présente LI ne constitue ni un appel d'offres ni une demande de propositions (DP), et aucun contrat ou accord pour l'acquisition de l'élément visé par le besoin décrit dans le présent document ne sera conclu uniquement en raison de cette LI. La présente LI ne constitue nullement un engagement de la part du Canada, et elle n'autorise aucunement les éventuels répondants à entreprendre des travaux dont le coût pourrait être réclamé au Canada.

12.2 La présente LI ne doit pas être considérée comme un engagement à publier une DP ni à attribuer un contrat pour les travaux décrits dans le présent document.

12.3 Le Canada n'a pas l'intention d'attribuer un contrat sur la foi de cet avis et n'est pas tenu de payer pour les renseignements demandés. Toutes les dépenses engagées et tous les risques encourus par le répondant qui décide de saisir cette occasion, y compris la présentation des renseignements et les possibles visites, incombent exclusivement à ce dernier.

12.4 Toute discussion qui peut avoir lieu sur le sujet avec le personnel du MDN, de SPAC ou d'ISDEC affecté au projet ou tout autre représentant du gouvernement du Canada ou toute autre personne visée par les activités du projet ne doit pas être interprétée comme une offre d'achat ni comme un engagement de la part du MDN, de SPAC, d'ISDEC ou du gouvernement du Canada.

12.5 Les répondants peuvent fournir des documents, des renseignements ou des données sous la forme d'information commerciale confidentielle (le cas échéant, cette information sera traitée en conséquence par le Canada). Le Canada se réserve toutefois le droit d'utiliser ces renseignements dans l'ébauche de spécifications de rendement et à des fins budgétaires dans le cadre de consultations avec des intervenants à l'échelle nationale et internationale. Les exigences peuvent faire l'objet de modifications qui découlent de l'information fournie en réponse à la présente LI. On avise les participants que tous les renseignements fournis au Canada en réponse à la LI peuvent ou ne peuvent pas être utilisés par ce dernier pour élaborer une possible DP subséquente. L'émission de la présente LI ne crée pas une obligation pour le Canada d'émettre une DP par la suite et n'oblige pas le Canada juridiquement ou autrement à conclure une entente ni à accepter ou à rejeter une suggestion.

12.6 Les répondants sont invités à indiquer clairement par écrit, dans les renseignements fournis au Canada, tout renseignement qu'ils considèrent comme commercial confidentiel, exclusif, personnel ou appartenant à un tiers. Veuillez noter que le Canada peut être dans l'obligation légale (p. ex. en réponse à une demande formulée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*) de divulguer des renseignements exclusifs ou délicats sur le plan commercial au sujet d'un répondant (pour en savoir davantage : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>).

12.7 On demande aux répondants de préciser par écrit si leur réponse, ou une partie de leur réponse, est assujettie au Règlement sur les marchandises contrôlées.

12.8 La participation à la LI est encouragée, mais elle n'est pas obligatoire. La présente LI ne servira pas à établir une liste de fournisseurs éventuels pour les travaux à venir. De plus, la participation à la présente LI n'est ni une condition ni un préalable pour participer à toute DP subséquente.

12.9 Les répondants ne recevront aucun remboursement pour les frais engagés pour répondre à cette LI.

12.10 Les médias ne peuvent pas participer à la séance plénière de la journée de l'industrie ni aux séances individuelles sur la LI.

12.11 Aucun enregistrement électronique audio ou vidéo ne sera autorisé au cours de la séance plénière de la journée de l'industrie et des séances individuelles sur la LI.

13. Documents joints:

- Annexe A – Règles d'engagement
 - Appendice 1 – Entente sur les règles d'engagement
 - Appendice 2 – Feuille d'inscription aux séances individuelles
- Annexe B – Entente de non-divulgence
- Annexe C – Modèle de réponse des séances individuelles
- Annexe D – LI MPGP J85 Document technique à l'appui

14. Date de clôture de la LI:

La date de clôture de la LI (consultation de l'industrie) est actuellement prévue pour le 5 au 6 février 2018.

MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40

Lettre d'intérêt (LI) N° W8485-17BA03/B 001

Processus de consultation de l'industrie

Annexe A – Règles d'engagement

RÈGLES D'ENGAGEMENT

1. Ce processus consultatif mené auprès de l'industrie sera réalisé avec le plus haut degré d'impartialité et d'équité entre toutes les parties. Nulle personne ou organisation ne doit profiter ni donner l'impression d'avoir profité d'un quelconque avantage inhabituel, préférentiel ou injuste par rapport aux autres lors de cette consultation.
2. Pour participer à ce processus de consultation de l'industrie, les participants doivent signer et retourner l'Entente sur les règles d'engagement jointe à l'appendice 1 de l'annexe A, ainsi que l'entente de non-divulgaration jointe à l'annexe B. En signant l'appendice 1 de l'annexe A, les participants conviennent de respecter les règles d'engagement qui figurent dans le présent document. En signant l'annexe B, les participants conviennent de respecter les modalités établies dans le présent document. La présente entente d'engagement entrera en vigueur à la signature du présent document et prendra fin lors de la publication de la DP sur le Service électronique d'appels d'offres du gouvernement, www.achatsetventes.gc.ca.
3. Le processus de consultation de l'industrie relatif à la LI comprendra une journée de l'industrie, des séances individuelles et toute autre activité jugée nécessaire par le Canada.
4. La journée de l'industrie et les séances individuelles sur la LI seront organisées par le Canada (y compris SPAC, le MDN et ISDEC) et s'adresseront aux fournisseurs éventuels.
5. Une copie de l'Entente sur les règles d'engagement doit être signée par chaque représentant participant à la journée de l'industrie et aux séances individuelles.
6. Afin de maximiser les retombées du processus consultatif, le Canada s'efforcera d'obtenir des commentaires pertinents des participants sur diverses questions relatives à la définition des besoins et au processus de sélection des fournisseurs. Toutes les solutions, idées ou questions traitées au cours des séances individuelles

feront l'objet d'un examen plus poussé par le Canada. Les questions pertinentes sont jointes à l'annexe C – Modèle de réponse des séances individuelles.

7. Si le Canada a besoin d'obtenir davantage de commentaires auprès des participants, il envisagera la possibilité de tenir des séances de suivi avec tous les participants ou certains d'entre eux.
8. Le Canada examinera la rétroaction de l'industrie et l'intégrera, comme approprié, dans l'élaboration de la DP qui sera publiée sur le Service électronique d'appels d'offres du gouvernement, www.achatsetventes.gc.ca.
9. Le Canada prévoit communiquer le contenu de la séance plénière de la journée de l'industrie sur la LI par l'intermédiaire du site www.achatsetventes.gc.ca.
10. Les participants doivent apposer clairement la mention « exclusif » ou « commercial confidentiel » sur les questions, les précisions et les renseignements qui ont un caractère exclusif.
11. Le Canada ne divulguera pas de renseignements exclusifs ni de renseignements délicats sur le plan commercial aux autres participants ni à des tiers, sauf dans le cadre prévu par la loi.
12. Le Canada prévoit diffuser les noms de tous les participants à la fin de l'interaction avec l'industrie sur le site <https://achatsetventes.gc.ca/>. Si un participant ne souhaite pas que son nom soit diffusé, il doit l'indiquer à l'appendice 1 de l'annexe A – Entente sur les règles d'engagement.
13. Participer au processus consultatif n'est pas une condition ou un préalable pour prendre part à une DP.

Modalités

1. Les modalités ci-après s'appliquent au processus de consultation de l'industrie. Pour favoriser un dialogue ouvert et un processus équitable et transparent, les participants conviennent de ce qui suit :
 - a. Les participants doivent s'inscrire aux séances individuelles sur la LI en signant l'Entente sur les règles d'engagement et en la retournant au plus tard le 29 janvier 2018. Les participants peuvent indiquer leur plage horaire souhaitée dans leur demande d'inscription en remplissant l'appendice 1 – Entente sur les règles d'engagement, de l'annexe A. Les plages horaires des séances individuelles sont indiquées à l'appendice 2 – Feuille d'inscription aux séances individuelles, de l'annexe A. Un maximum de cinq (5) participants par entreprise intéressée peuvent s'inscrire aux séances individuelles.

- b. L'inscription des participants doit être présentée par courriel à contact de SPAC indiquée à la section 5 ci-dessus du présent document.
- c. Au cours de la journée de l'industrie et des séances individuelles sur la LI, les participants doivent adresser l'ensemble de leurs demandes de renseignements et de leurs commentaires uniquement aux représentants autorisés du Canada, comme l'indiquent les avis transmis par celui-ci.
- d. Le Canada demande aux participants de NE PAS révéler aux médias des renseignements ou des documents concernant le programme MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40 et de ne pas discuter avec eux de ces renseignements ou documents durant le processus de consultation de l'industrie. Si un représentant des médias leur pose des questions, ils doivent lui demander de communiquer avec le Bureau des relations avec les médias de TPSGC au 819-420-5501 ou par courriel à l'adresse media@pwgsc-tpsgc.gc.ca.
- e. Les médias ne sont pas autorisés à participer à la séance plénière de la journée de l'industrie ni aux séances individuelles sur la LI.
- f. Le Canada n'a pas l'obligation de publier une DP ni de négocier un quelconque contrat du programme MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40 par suite du présent processus de consultation de l'industrie.
- g. Si le Canada publie une DP, les modalités de celle-ci seront définies à l'entière discrétion du Canada.
- h. Le Canada ne rembourse pas les frais engagés par les membres de l'industrie pour participer à ce processus de consultation.
- i. Les participants sont invités à fournir des commentaires concernant le programme MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40 ainsi que des solutions constructives aux problèmes soulevés. Tous les participants auront l'occasion de faire part de leurs idées et de leurs suggestions.
- j. La participation n'est pas une exigence obligatoire. La non-participation à ce processus de consultation relatif à la LI n'empêche pas un soumissionnaire de présenter une ou des propositions dans le cadre d'un processus d'approvisionnement concurrentiel à venir.
- k. Si les participants ne signent pas les règles d'engagement, ils ne pourront pas participer à la journée de l'industrie et aux séances individuelles sur la LI.

- I. Les coordonnées (nom, numéro de téléphone et adresse électronique) du représentant de l'entreprise doivent être fournies avec l'entente signée.
2. Les modalités décrites ci-dessus doivent être respectées par tous les participants afin d'assurer l'équité du processus de consultation et de susciter une discussion qui sera bénéfique tant pour le Canada que pour l'industrie. Le non-respect de ces modalités pourrait faire en sorte qu'une entreprise ne puisse plus participer au processus de consultation de l'industrie relatif au programme MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40.
3. En signant le présent document, le participant déclare avoir les pleins pouvoirs pour lier l'entreprise mentionnée ci-dessous et accepter en son nom et au nom de l'entreprise d'être lié aux modalités énoncées dans le présent document.

MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40
Lettre d'intérêt (LI)
N° W8485-17BA03/B 001

Processus de consultation de l'industrie

Appendice 1 de l'annexe A – Entente sur les règles d'engagement

La participation à la séance plénière de la journée de l'industrie et aux séances individuelles de consultation de l'industrie sur la LI en lien avec le programme MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40 est ouverte à tous les participants intéressés et est conditionnelle à l'acceptation en bonne et due forme de la présente entente de consultation de l'industrie.

En raison de la nature de la consultation de l'industrie sur la LI et des renseignements recherchés par le gouvernement du Canada, les séances individuelles seront organisées selon un ordre de priorité. Les participants intéressés à prendre part à des séances individuelles doivent indiquer, dans le tableau ci-dessous, leurs préférences en ce qui a trait aux séances individuelles. Les plages horaires disponibles pour les séances individuelles sont jointes au présent document en tant qu'appendice 2 – Feuille d'inscription aux séances individuelles, de l'annexe A.

De plus, si un participant souhaite participer à une séance individuelle, il doit remplir et renvoyer l'annexe C – Modèle de réponse des séances individuelles et ajouter toute question dont il souhaite discuter à contact de SPAC, indiquée à la section 5 ci-dessus, au plus tard le 29 janvier 2018.

Un représentant dûment autorisé de l'entreprise doit signer la présente Entente sur les règles d'engagement de l'industrie à cet effet.

Préférences du participant quant aux séances individuelles sur la LI			No m de l'en tre pri se du par tici
N° du choix	Indiquer Jour 1 ou Jour 2	Indiquer la plage horaire souhaitée	
N° 1			
N° 2			
N° 3			
N° 4			

pant (en caractères d'imprimerie) :

Langue préférée : ☐ Anglais ☐ Français

Liste des participants de l'entreprise : Veuillez fournir l'information demandée dans le tableau ci-dessous (maximum de cinq participants par entreprise).

1.	Nom et titre de la personne :	
	Numéro de téléphone :	
	Courriel :	
	Signature :	
	Date :	

2.	Nom et titre de la personne :	
	Numéro de téléphone :	
	Courriel :	
	Signature :	
	Date :	
3.	Nom et titre de la personne :	
	Numéro de téléphone :	
	Courriel :	
	Signature :	
	Date :	
4.	Nom et titre de la personne :	
	Numéro de téléphone :	
	Courriel :	
	Signature :	
	Date :	
5.	Nom et titre de la personne :	
	Numéro de téléphone :	

	Courriel :	
	Signature :	
	Date :	

Veillez indiquer si les coordonnées de distribution de l'entreprise qui figurent dans le tableau ci-dessus peuvent être communiquées à d'autres participants de l'industrie : ☐ Oui ☐ Non

MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40
Lettre d'intérêt (LI)
N° W8485-17BA03/B 001

Processus de consultation de l'industrie

Appendice 2 de l'annexe A – Feuille d'inscription aux séances individuelles

Date : 5 au 6 février 2018

Lieu de la séance plénière de la journée de l'industrie et des séances individuelles : 455, boulevard de la Carrière, Gatineau (Québec)

SPAC	MDN	ISDEC	Surveillant de l'équité
Tim Babcock, gestionnaire	Lieutenant-Colonel Garth Sindrey CT114 Tutor - Gérant de Système d'Arme (GSA)	Jennifer Naddaf	Peter Woods, Surveillant de l'équité
	Major Claude Bougie CT114 Tutor - Gérant Adjoint de Système d'Arme (GASA)	Meaghan Curran	
	Captaine Mostafa Sekouri Autorité Technique (AT)		
	Adjudant Officer Jamie Allison Autorité Technique Adjoint (ATA)		
	Linda Nguyen CT114 – Gérante d'approvisionnement (GA)		
	Chabha Belabid CT114 - Agente d'approvisionnement (AA)		
	Mo Lugman CT114 – Agent d'approvisionnement Adjoint (AAA)		

De 8 h 30 à 12 h	JOUR 1	JOUR 1 – SÉANCE PLÉNIÈRE DE LA JOURNÉE DE L'INDUSTRIE SUR LA LI
		JOUR 1 – SÉANCES INDIVIDUELLES SUR LA LI Date : 5 février 2018
	JOUR 2	

De 12 h à 12 h50		PAUSE DÎNER
De 13 h à 14 h 30		Première séance individuelle
De 14 h 30 à 14 h 45		PAUSE
De 14 h 45 à 16 h 15		Deuxième séance individuelle
		JOUR 2 – SÉANCES INDIVIDUELLES SUR LA LI Date : 6 février 2018
De 8 h 30 à 10 h	Jour 2	Première séance individuelle
De 10 h à 10 h 15		PAUSE
De 10 h 15 à 11 h 45		Deuxième séance individuelle
De 12 h à 13 h		PAUSE DÎNER
De 13 h à 14 h 30		Troisième séance individuelle
De 14 h 30 à 14 h 45		PAUSE
De 14 h 45 à 16 h 15		Quatrième séance individuelle

MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40

Lettre d'intérêt (LI) N° W8485-17BA03/B 001

Processus de consultation de l'industrie

Annexe B – Entente de non-divulgation

ENTENTE DE NON-DIVULGATION

Chaque participant doit signer l'Entente de non-divulgation.

Je, _____ (nom du participant, en caractères d'imprimerie),
reconnais que dans le cadre de mon travail à titre d'employé(e) de

_____ (nom de
l'entreprise, en caractères d'imprimerie), je peux avoir le droit d'accès à des
renseignements fournis par ou pour le Canada au titre de la lettre d'intérêt W8485-
17BA03/B 001. Aux fins de la présente entente, les renseignements comprennent,
sans s'y limiter, l'ensemble des documents, instructions, directives, données, éléments
matériels, avis ou autres, reçus verbalement, sous forme imprimée ou électronique ou
autre, et considérés ou non comme exclusifs ou de nature délicate, qui sont divulgués
à une personne ou dont une personne prend connaissance dans le cadre du
processus relatif à la présente lettre d'intérêt.

J'accepte de ne pas reproduire, copier, utiliser, divulguer, diffuser ou publier, en tout
ou en partie, de quelque manière ou forme que ce soit, les renseignements décrits ci-
dessus sauf à une personne employée par le Canada. Je m'engage à protéger les
renseignements et à prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées, y
compris celles qui sont énoncées dans toute instruction écrite ou orale émise par le
Canada, pour prévenir la divulgation de ces renseignements ou l'accès à ceux-ci, et
ainsi empêcher la violation de la présente entente.

Je reconnais également que les renseignements fournis au participant de l'entreprise
par ou pour le Canada ne doivent être utilisés qu'aux seules fins de réponse à la LI et
que ces renseignements demeurent la propriété du Canada ou d'un tiers, selon le cas.

Je consens à continuer de respecter la présente entente à la suite de la publication de
la LI W8485-17BA03/B 001.

Signature

Date

Titre

MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40
Lettre d'intérêt (LI)
N° W8485-17BA03/B 001

Processus de consultation de l'industrie

Annexe C – Modèle de réponse des séances individuelles

*Remarque : En-tête selon la mise en page de l'entreprise

MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40

Consultation de l'industrie
Sujets de discussion proposés
DATE
Réponse de (nom de l'entreprise)

*Remarque : Le présent modèle est fourni pour aider le Canada à se préparer aux rencontres individuelles et pour faciliter le processus de consultation. Nous vous invitons à nous faire parvenir par écrit vos commentaires sur les sujets de discussion proposés, vos questions et tout sujet de discussion supplémentaire, mais ce n'est pas obligatoire.

Sur la page titre, veuillez fournir les renseignements suivants :

Renseignements sur l'entreprise (nom de l'entreprise, adresse, adresse Web, etc.)
Coordonnées de la personne-ressource (nom, titre, numéro de téléphone, adresse de courriel)
Niveau de sécurité du document (facultatif)
En-tête selon la mise en page de l'entreprise

Pied de page selon la mise en page de l'entreprise Page X de X

L'objectif du présent document est de présenter les sujets de discussion possibles pour favoriser un dialogue ouvert tout en travaillant dans un esprit de consultation et de collaboration avec les représentants de l'industrie pour déterminer la manière dont ces derniers proposent de satisfaire aux exigences au programme MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40 du Canada. La liste de sujets n'est pas exhaustive, et le Canada invite les participants à lui faire part d'autres enjeux qu'ils considèrent comme pertinents.

L'étude de ce document et les réponses aux questions qui y sont posées joueront un rôle important dans le processus de consultation, car ils favoriseront la discussion ouverte.

DIRECTIVES

1. Le présent modèle de document vise à aider les représentants de l'industrie à se préparer aux rencontres individuelles sur le programme MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40 ainsi qu'à rédiger leurs documents de travail. On ne s'attend pas à obtenir une réponse pour chaque question ni à ce que les questions ou les sujets de discussion mentionnés soient les seuls abordés.
2. Vous pouvez utiliser la mise en page de votre choix. Par contre, veuillez conserver la même numérotation des sections afin de faciliter l'analyse subséquente des réponses par le Canada.
3. Le nombre de pages de votre réponse n'est pas limité. Toutefois, la longueur de votre document ne devrait pas dépasser 20 pages de format lettre, imprimées d'un seul côté.
4. Les réponses écrites doivent être soumises par voie électronique, en format Microsoft Word ou PDF.

Section 1 : Sommaire

- 1-1 Indiquez si vous êtes un fabricant d'équipement d'origine (FEO) ou un fournisseur/distributeur éventuel.
- 1-2 Votre entreprise mène-t-elle des activités au Canada à l'heure actuelle?

Section 2 : Questions ciblées du MDN

- 2.1 Votre entreprise a-t-elle les capacités d'effectuer des tâches de réparation et de révision ainsi que de fournir des recherches et de l'appui techniques pour les moteurs à turbine à gaz de référence J85?
- 2.2 Votre entreprise est-elle en mesure d'obtenir les données techniques requises et une entente d'affaire avec General Electric qui lui permettraient d'effectuer des tâches de réparation et de révision ainsi que de fournir des recherches et de l'appui techniques pour le moteur à turbine à gaz de référence J85?
- 2.3 Votre entreprise est-elle en mesure d'obtenir les données techniques requises et les ententes d'affaires avec General Electric qui lui permettraient d'effectuer des tâches de réparation et de révision ainsi que de fournir des recherches et de l'appui

techniques pour la variante J85-CAN-40 du moteur et les composants associés au moteur à turbine à gaz de référence J85?

- 2-4** Existe-t-il des restrictions commerciales ou réglementaires au fait de fournir du soutien au Canada pour le maintien en puissance de sa flotte utilisant la variante de moteur J85-CAN-40?
- 2-5** Votre entreprise a-t-elle un système de gestion de la chaîne d'approvisionnement? Si oui, veuillez fournir un résumé de votre expérience.
- 2-6** Votre entreprise a-t-elle déjà ou est-elle en mesure de mettre en place un réseau de fourniture de pièces du moteur de référence J85?
- 2-7** Votre entreprise a-t-elle déjà ou est-elle en mesure de mettre en place un réseau de fourniture de pièces combiné pour le moteur de référence J85 et sa variante J85-CAN-40?

Section 3 : Retombées industrielles et technologiques et proposition de valeur

3.1 Contenu canadien direct

- a. Veuillez décrire votre niveau prévu de contenu canadien direct lié à la réalisation de ce programme.

3.2 Secteur de la défense

- a. Le Canada a un secteur de la maintenance, de la réparation et de la remise en état solide et diversifié pour l'aérospatial. Veuillez décrire les investissements que votre entreprise réaliserait dans le secteur aérospatial canadien de la maintenance, la réparation et de la remise en état pour appuyer davantage la croissance future.

3.3 Développement du réseau des fournisseurs

- a. Quelles possibilités votre entreprise perçoit-elle pour les fournisseurs Canadiens?

3.4 Recherche et développement

- a. À la suite du programme, quels seront les investissements prévus de votre entreprise dans des projets de recherche et de développement novateurs?

3.5 Exportations

- a. Comment les travaux dans les secteurs susmentionnés appuieront-ils les exportations du Canada?

3.6 Autre

- a. Selon vous, quelles autres occasions stratégiques le Canada pourrait-il mettre à profit à la suite de ce projet dans le secteur de la défense ou dans d'autres secteurs économiques?
- b. Veuillez indiquer des suggestions et des recommandations pour appuyer l'établissement du cadre d'évaluation pour la proposition de valeur du programme.

LI MPGP J85

Annexe D –

Document technique à l'appui

Table des Matières

1. Renseignements généraux	3
1.1 Flotte de CT-114 Tutor	3
1.2 Moteur J85-CAN-40	4
1.3 Définitions	4
2. Énoncé du travail à exécuter (ETE) (Description de haut niveau)	6
2.1 Gouvernance et gestion de l'entreprise MPGP J85	6
2.2 Exigences de transition	8
2.3 Gestion des programmes	10
2.4 Soutien à la maintenance	11
2.5 Soutien technique	14
2.6 Soutien du matériel	16
2.7 Soutien à l'instruction	25
2.8 Dossier de données techniques (TDP) et gestion des publications	26
2.9 Soutien GI/TI	26
2.10 Ressources	27
3. Gestion de la performance (Description de haut niveau)	31
3.1 Généralités	31
3.2 Mesures de rendement stratégique (MRS)	31
3.3 Indicateurs de rendement clé (IRC)	31
3.4 Indicateurs de santé du système	32

1. Renseignements généraux

1.1 Flotte de CT-114 Tutor

- 1.1.1 L'aéronef CT-114 Tutor a été acheté au milieu des années 1960 pour entraîner les élèves-pilotes. Depuis l'an 2000, le CT-114 a été utilisé dans un rôle de démonstration aérienne par les Snowbirds du 431e Escadron, par la 15e Escadre Moose Jaw et, à l'appui de programmes d'essai en vol du Centre d'essais techniques (Aérospatiale) (CETA), par la 4e Escadre Cold Lake.
- 1.1.2 Il y a actuellement 25 aéronefs actifs dans la flotte CT-114 : 20 à la 431 Esc Moose Jaw et 5 au CETA Cold Lake.
- 1.1.3 En plus de ces 25 aéronefs actifs, il y en a 60 entreposés à travers le Canada dans diverses conditions et utilisés pour diverses raisons à l'appui des opérations de la flotte et des exigences d'instruction technique de base :
 - a. Un total de 27 des 60 aéronefs entreposés (dont 13 à l'Escadron de soutien technique des télécommunications et des moyens aérospatiaux [ESTTMA] de la 8 Ere Trenton sont identifiés comme des aéronefs principaux disponibles pour la réactivation, et 14 à l'École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes [ETGAFC] de la 16 Ere Borden sont identifiés comme des aéronefs de secours) peuvent être réactivés pour des opérations;
 - b. Au total, 37 aéronefs sont utilisés comme aides à l'instruction technique à l'École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes (ETGAFC) de la 16 Ere Borden;
 - c. Les 23 aéronefs restants sont entreposés à l'Escadron de soutien technique des télécommunications et des moyens aérospatiaux (ESTTMA) de la 8 Ere Trenton;
 - d. Un total de 23 aéronefs à l'ETGAFC ne sont pas encore considérés pour une réactivation future;
 - e. Les 10 aéronefs restants de l'ESTTMA ne peuvent pas être remis en service et font partie du programme de cannibalisation pour aider au maintien en puissance de la flotte;
 - f. Certains aéronefs entreposés ont été réactivés progressivement pour remplacer d'autres aéronefs arrivant à la fin de leur vie utile prévue.
- 1.1.4 La fin de vie de l'aéronef CT-114 Tutor est actuellement prévue en 2030.

- 1.1.5 Le contingent annuel d'heures de vol (CAHV) prévu pour la fin de vie est 3 700. Le CAHV pour une flotte d'appareils peut changer à tout moment.

1.2 Moteur J85-CAN-40

- 1.2.1 Le groupe de propulsion J85-CAN-40 alimente les avions CT-114 Tutor du Canada. General Electric est le fabricant d'équipement d'origine (FEO) du moteur J85.
- 1.2.2 Le groupe de propulsion J85-CAN-40 est une variante du moteur J85 qui a été modifié et repensé pour satisfaire aux exigences de l'Aviation royale canadienne (ARC). La tâche a été accomplie par Magellan Aerospace, Limitée (anciennement Orenda Aerospace Corporation, puis une filiale de Hawker-Siddeley Canada Ltée) dans le cadre d'un accord d'assistance technique (AAT) et d'une licence de fabrication auprès de General Electric.
- 1.2.3 Il y a actuellement 45 moteurs en service à l'appui de la flotte (25 moteurs installés sur des avions du 431e Escadron et du CETA, 20 moteurs au sol dans le cycle de maintenance à plusieurs endroits au Canada) et 64 autres moteurs entreposés à l'ESTTMA.

1.3 Définitions

- 1.3.1 **Pièces remplaçables de première ligne (PRPL).** Les PRPL sont définies comme toutes les pièces nécessaires pour entretenir un groupe de propulsion J85-CAN-40. Cela comprend les moteurs, les éléments réparables et les éléments consommables en état de fonctionnement et prêts à installer. Ces PRPL seront fournies au Canada par l'entrepreneur du MPGP par des points de transfert permanents au point d'approvisionnement au consommateur (PAC) de Moose Jaw, au CETA, à l'ESTTMA, à l'ETGAFC et à des points de transfert temporaires au besoin pour les emplacements de détachements mobiles de réparation (Dét MR).
- 1.3.2 **Point d'approvisionnement au consommateur (PAC).** À Moose Jaw seulement, un lieu où les techniciens de l'ARC peuvent demander ou retourner des pièces de MPGP. Il s'agit d'un vrai comptoir avec du personnel de l'entrepreneur de MPGP pour fournir et recevoir des pièces d'inventaire de MPGP. À ce comptoir, les pièces de MPGP sont fournies en état de fonctionnement et prêtes à installer, et sont rendues au PAC en état de fonctionnement ou non.
- 1.3.3 **Point de transfert.** Le point où le soin et la responsabilité sont transmis de l'entrepreneur de MPGP au Canada. Il y en a aux endroits suivants seulement : permanent à MJ (PAC), CETA, ESTTMA et ETGAFC; et temporaire pour les emplacements de détachements mobiles de réparation (Dét MR).
- 1.3.4 **Lot de déploiement.** L'amalgame de pièces J85-CAN-40 permettant d'effectuer la maintenance sur les lieux d'un déploiement. Pour les Snowbirds pendant la saison des démonstrations, un lot de déploiement est entreposé dans un camion de transport qu'on appelle le véhicule de soutien mobile (VSM) Moose

Jaw. Moose Jaw et le CETA pourraient transporter un lot de déploiement à l'aide d'une remorque, d'un camion ou de boîtes, au besoin.

- 1.3.5 **Inventaire de transition.** On l'associe aux pièces émises par l'entrepreneur d'origine et l'inventaire du MDN au moment de l'attribution du contrat. Il s'agit de l'inventaire nécessaire pour la durée de la transition afin de mener les activités quotidiennes jusqu'à ce que la capacité de production de l'entrepreneur de MPGP ait atteint l'état stable. Les articles de GP nécessaires pour satisfaire les travaux en cours (TEC) chez l'entrepreneur d'origine proviennent de l'inventaire de transition. En état de fonctionnement et prêts à installer. Les pièces produites lors des TEC par l'entrepreneur d'origine seront ajoutées à l'inventaire de transition.
- 1.3.6 **Inventaire opérationnel.** Il s'agit de l'inventaire nécessaire pour mener des opérations au CETA, à l'ESTTMA et à l'ETGAFC. Il s'agit de pièces placées d'avance dont le soin, le contrôle et la garde appartiennent au MDN. Les pièces placées d'avance sont recomplétées par l'entrepreneur de MPGP.
- 1.3.7 **Inventaire de MPGP.** Il est dérivé au moment de l'attribution du contrat et comprend l'inventaire d'origine du MDN moins l'inventaire de transition. Il vise à permettre à l'entrepreneur de MPGP d'établir ses processus internes. Après l'atteinte de l'état stable (après la réalisation de la COT et l'expiration du contrat d'origine), il comprend tout l'inventaire de MPGP J85, moins l'inventaire opérationnel.
- 1.3.8 **Stocks.** Articles appartenant à l'entrepreneur de MPGP avant leur vente au Canada.

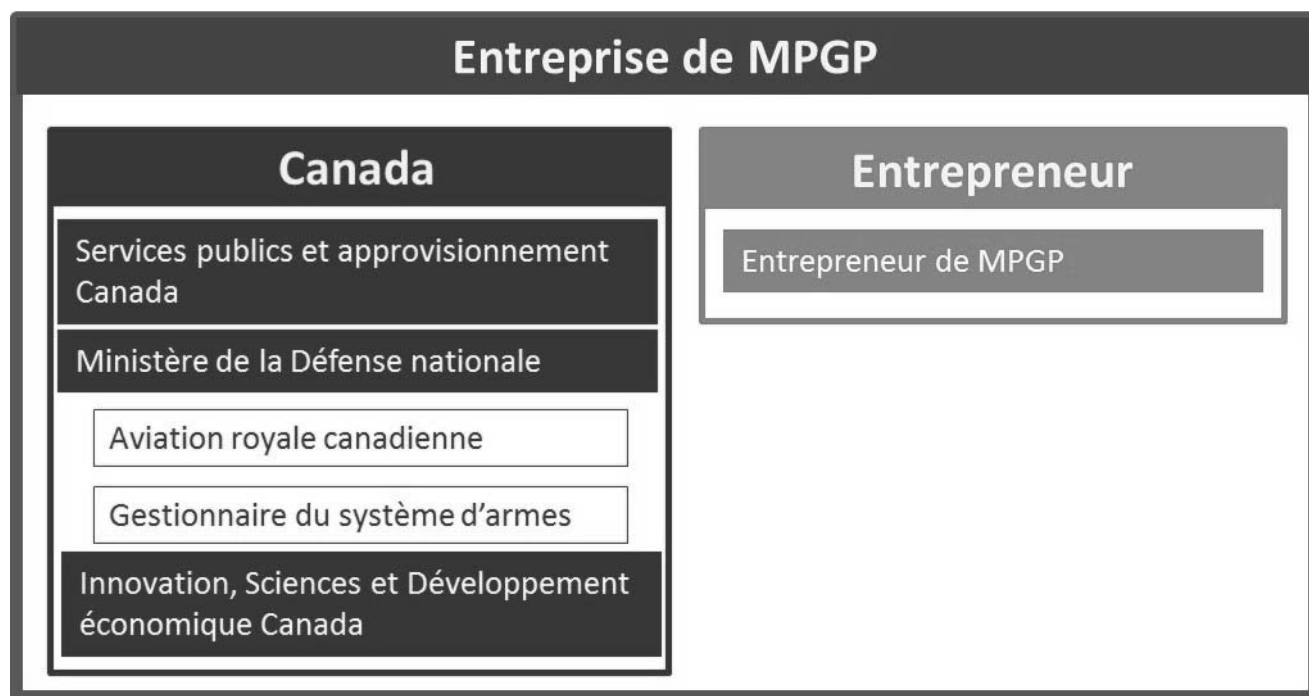
2.1.3.1

2. Énoncé du travail à exécuter (ETE) (Description de haut niveau)

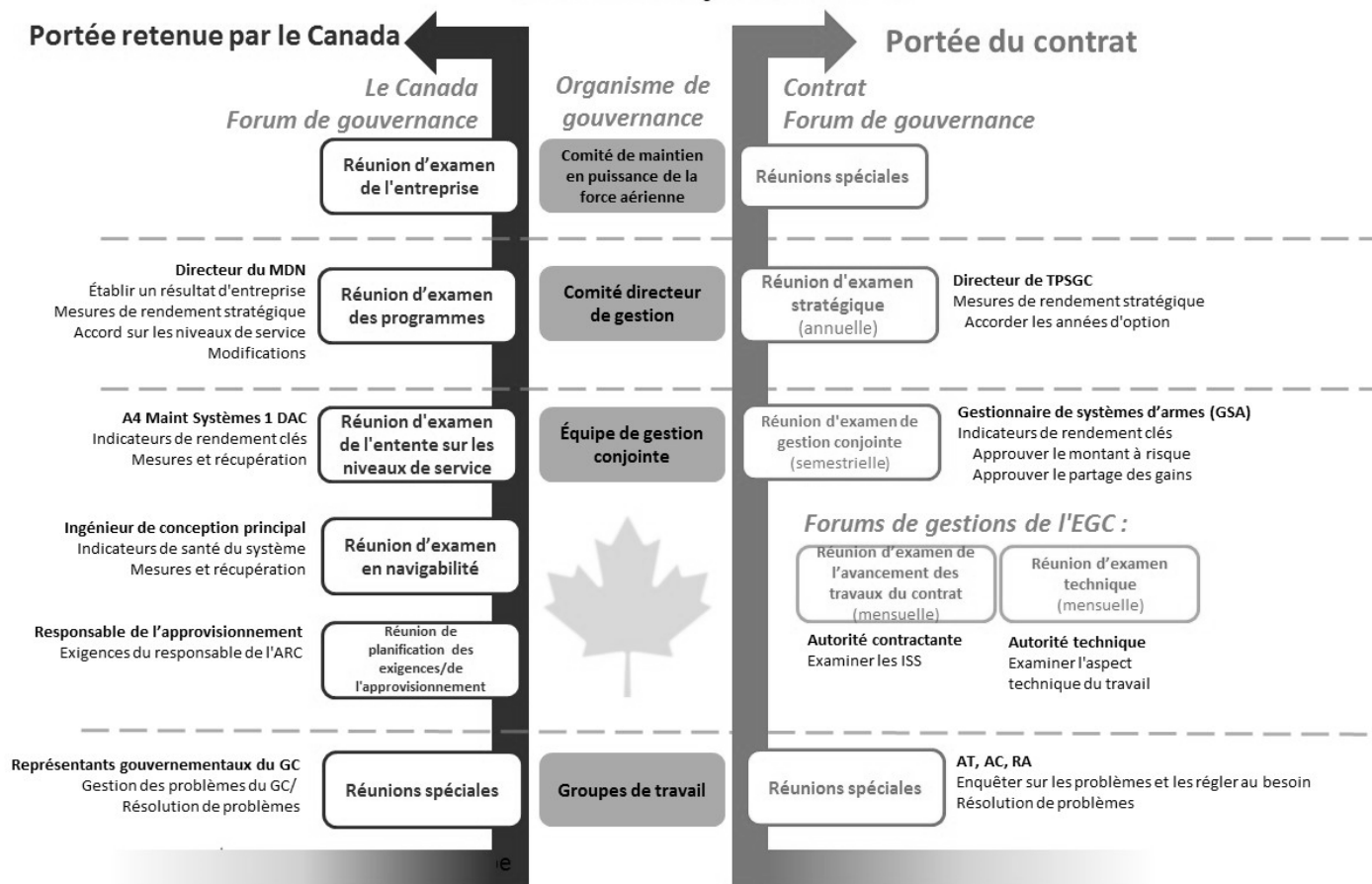
2.1 Gouvernance et gestion de l'entreprise MPPG J85

2.1.1 Généralités

- 2.1.1.1 Dans le but de s'assurer que les différents éléments de l'entreprise MPPG J85 travaillent en harmonie, une gouvernance stratégique et une structure de gestion définie sont nécessaires. La structure de gouvernance assure une supervision stratégique, un équilibre entre les intérêts des parties intéressées et une prise de décision au niveau approprié.



Gouvernance et gestion de l'entreprise MPGP



2.1.2 Structure

2.1.2.1 La structure sera la suivante :

- Comité de maintien en puissance de la force aérienne (CMPFA);
- Comité directeur de gestion (CDG);
- Équipe de gestion conjointe (EGC);
- Groupes de travail (GT).

2.1.3 Rôles et responsabilités du Canada

2.1.3.1 Les rôles et responsabilités seront les suivants :

- Gestion de programme et direction du MPGP au niveau de l'entreprise;
- Définition des exigences;

- c. Exécution budgétaire/financière;
- d. Exigences en matière d'établissement de rapports internes;
- e. Gestion des marchés;
- f. Acceptation du produit/service;
- g. Réglementation sur la navigabilité et octroi des autorisations de navigabilité aux organisations par l'intermédiaire du processus d'acceptation de la navigabilité, et conservation des autorisations de navigabilité non dévolues à l'entrepreneur de MPGP;
- h. Interface du contrat du principal véhicule aérien/Avionique/Groupe de propulsion (PVA/AVS/MPGP);
- i. Décisions d'importance clé :
 - 1) Décisions opérationnelles;
 - 2) Décision de navigabilité.

2.1.4 Rôles et responsabilités de l'entrepreneur du MPGP

2.1.4.1 Les rôles et responsabilités seront les suivants :

- a. Modalités du contrat;
- b. Énoncé du travail à exécuter (ETE);
- c. Spécification relative à la gestion du rendement;
- d. Modalités de paiement (MDP).

2.2 Exigences de transition

2.2.1 Plan de mise en œuvre et de transition du contrat (PMOTC)

2.2.1.1 Le plan de transition et de mise en œuvre du contrat doit expliquer et décrire en détail la façon dont l'entrepreneur de MPGP prévoit mener toutes les activités prévues depuis le début du contrat jusqu'à l'atteinte de la capacité opérationnelle de base, de la capacité opérationnelle initiale et de la capacité opérationnelle totale.

2.2.1.2 Le plan doit démontrer que l'entrepreneur de MPGP sera en mesure de réaliser tous les travaux décrits dans l'ETE dans les délais indiqués dans la matrice des jalons de transition.

2.2.2 Processus d'examen de la capacité opérationnelle

2.2.2.1 Le processus sera le suivant :

- a. Réunion inaugurale liée au contrat;
- b. Réunions d'examen de la capacité opérationnelle
- c. Réunions d'examen de l'avancement des travaux;
- d. Réunions d'examen techniques.

2.2.3 Activités/jalons

2.2.3.1 Les activités et jalons seront les suivants :

- a. Les activités de transition seront gérées par l'un des jalons suivants;
- b. Date de début des opérations – Liée à l'obtention de l'approbation d'un transfert en faveur d'un tiers du département d'État des É.-U.;
- c. Capacité opérationnelle de base (COB) – Services de soutien critique et essentiel (30-60 jours après la date de début des opérations);
- d. Capacité opérationnelle initiale (COI) – Niveau de préparation initiale (6-9 mois après la date de début des opérations);
- e. Capacité opérationnelle totale (COT) – 12-18 mois après la date de début des opérations).

2.2.4 **Mise en œuvre de la navigabilité**

2.2.4.1 Les accréditations nécessaires sont :

- a. Organisme de maintenance accrédité (OMA) ;
- b. Organisme technique accrédité (OTA) ;
- c. Organisme de conception accrédité (OconcA) ;
- d. Organisme de soutien du matériel accrédité (OSMA) ;
- e. Organisme de soutien à la fabrication accrédité (OSFA).

2.2.4.2 Conformité avec le processus d'accréditation/reconnaissance de l'autorité de navigabilité technique de la Direction – Navigabilité aérienne et soutien technique (ANT DNAST).

2.2.4.3 Le produit livrable principal est le Plan de gestion de la navigabilité (PGN).

2.2.5 **Mise en œuvre du soutien du matériel**

2.2.5.1 Le Canada est responsable de transporter tout l'équipement fourni par le gouvernement (EGF), les pièces de rechange fournies par le contrat (PRFC) et les pièces de révision fournies par l'État (PRFE) des dépôts d'approvisionnement et de l'emplacement actuel du responsable du contrat de GP, le cas échéant.

2.2.5.2 L'entrepreneur de MPGP est responsable de la réception et des frais de réception de tous les EGF, PRFC et PRFE des dépôts d'approvisionnement et de l'emplacement actuel du responsable du contrat de R et R, le cas échéant.

2.2.5.3 Jusqu'à ce que les PRFE soient reçues par l'entrepreneur de MPGP, ce dernier est responsable des PRFE dans le système d'enregistrement de l'entrepreneur de MPGP.

2.2.5.4 L'entrepreneur de MPGP doit procéder à une rationalisation initiale des stocks actuels de pièces de rechange des systèmes du GP appartenant au MDN. Cette rationalisation a pour but de retirer des stocks les pièces de

rechange qui ne sont pas nécessaires au maintien de la flotte jusqu'à la fin du service de la flotte.

- 2.2.5.5 L'entrepreneur de MPGP doit, pour l'inventaire qui a été identifié comme excédentaire à ce qui est nécessaire pour atteindre la fin de vie prévue de la flotte, effectuer les activités d'élimination.

2.2.6 Mise en œuvre du soutien à l'instruction

- 2.2.6.1 L'entrepreneur de MPGP doit faciliter la mise sur pied d'un groupe de travail ponctuel sur les compétences techniques et en faire partie avec les représentants de première et de deuxième ligne de l'ARC, afin d'améliorer les services de soutien à l'instruction de l'entrepreneur de MPGP et de les harmoniser aux programmes et politiques existants du MDN.

- 2.2.6.2 Ce groupe de travail doit être mis en place avant l'atteinte de la COT.

2.3 Gestion des programmes

2.3.1 Généralités

- 2.3.1.1 Le Canada conserve l'entière responsabilité de la gestion de programme au sein de l'entreprise MPGP J85, y compris la coordination des ressources et des activités relatives à l'entreprise; cependant, il incombe à l'entrepreneur de MPGP d'effectuer à l'interne sa gestion de programme en ce qui concerne les tâches visées par le contrat.
- 2.3.1.2 L'ETE MPGP J85 offre de la flexibilité à l'entrepreneur de MPGP pour qu'il puisse mieux contrôler et exécuter le travail afin d'optimiser l'atteinte des résultats en matière de rendement, et oblige l'entrepreneur de MPGP à rendre compte des résultats.

2.3.2 Forums sur la gouvernance

- 2.3.2.1 Les forums de gouvernance seront :

- a. Réunion d'examen stratégique;
- b. Réunions conjointes d'examen de la direction;
- c. Réunions spéciales.

2.3.3 Forums de gestion mensuels

- 2.3.3.1 Les forums de gestion mensuels seront :

- a. Réunions d'examen de l'avancement des travaux;
- b. Réunions d'examen technique.

2.3.4 Guide du programme

2.3.4.1 Le Guide du programme décrit la stratégie de prestation de services de l'entrepreneur de MPGP dans l'ensemble des secteurs de service.

2.3.4.2 Le Guide du programme doit servir de manuel pendant le service d'état stable afin d'informer le personnel du Canada. Il doit être divisé selon les parties suivantes : gestion du programme, services de soutien technique, services de soutien à la maintenance, services de soutien matériel, services de soutien à l'instruction, services de soutien à la gestion des publications et des données techniques, services de soutien à la gestion de l'information, et ressources.

2.3.5 Prévision annuelle des activités :

2.3.5.1 La prévision annuelle des activités est la prévision par l'entrepreneur de MPGP au sujet de l'allocation financière nécessaire pour les résultats escomptés du contrat pendant l'année financière (AF) à venir, du 1er avril au 31 mars.

2.3.6 Prévisions des activités à long terme :

2.3.6.1 La prévision des activités à long terme est un document important utilisé aux fins de planification à long terme.

2.3.6.2 La prévision des activités à long terme touche le soutien de MPGP à long terme jusqu'à la fin de la vie de la flotte de CT-114.

2.3.6.3 Le plan doit être mis à jour chaque année par l'entrepreneur de MPGP afin de refléter les nouveaux besoins du Canada.

2.3.7 Demande de travaux supplémentaires (DTS)

2.3.7.1 Les demandes de travaux supplémentaires seront classifiées comme suit :

- a. DTS lancées par l'entrepreneur;
- b. DTS lancées par le Canada.

2.4 Soutien à la maintenance

2.4.1 Généralités

2.4.1.1 Le programme de maintenance approuvé des moteurs J85 comprend toutes les activités de maintenance de premier, deuxième et troisième niveau, planifiées ou non planifiées.

2.4.2 Maintenance de premier niveau

2.4.2.1 La maintenance de premier niveau est une responsabilité du Canada exécutée par les unités de l'ARC. Par l'intermédiaire des services de

soutien à la maintenance, l'entrepreneur de MPGP aura un rôle de soutien à la maintenance de premier niveau en vue d'améliorer les compétences en dépannage et en réparation.

2.4.3 Maintenance de deuxième niveau

2.4.3.1 La maintenance de deuxième niveau est effectuée à la fois dans les ateliers moteurs/cellules d'essai de la 15 Ere (deuxième ligne) et dans les installations de l'entrepreneur de MPGP (troisième ligne).

2.4.3.2 En ce moment, la maintenance de deuxième ligne est répartie sur l'aéronef et en atelier entre les techniciens de l'ARC et le personnel de l'entrepreneur de MPGP, respectivement. Un chevauchement des tâches sur l'aéronef peut avoir lieu en atelier en retirant le moteur de l'aéronef complètement. Lorsqu'il est pratique de le faire et pour améliorer la compétence technique, les techniciens de l'ARC tenteront d'effectuer les réparations sur l'aéronef. Le Canada prend toujours la décision, chaque fois, au cas par cas, en ce qui concerne le retrait ou non d'un moteur.

2.4.3.3 L'ETE apporte un changement important au concept de maintenance de deuxième niveau. En plus d'être responsable des résultats de production des ateliers moteurs, l'entrepreneur de MPGP sera aussi responsable de planifier/organiser la charge de travail selon les exigences opérationnelles du 431e Escadron afin de réaliser les objectifs de rendement souhaités.

2.4.3.4 Avec le besoin d'améliorer la compétence technique en première ligne, le 431e Esc pourrait faire une rotation des techniciens de l'ARC par les ateliers moteurs et ses installations d'essai des moteurs (IEM). Cependant, la responsabilité de respecter les résultats de production convenus reste du ressort de l'entrepreneur de MPGP et l'autorisation de signature reviendra au personnel de l'entrepreneur de MPGP.

2.4.3.5 L'ARC conservera le commandement et le contrôle de son personnel en rotation dans les ateliers moteurs et les installations d'essai des moteurs, alors que l'entrepreneur de MPGP sera responsable de réaliser, de certifier et d'accepter les travaux de maintenance de deuxième ligne.

2.4.3.6 Les techniciens de l'ARC effectueront les activités suivantes de maintenance sur aéronef :

- a. Inspections spéciales;
- b. Inspections conditionnelles;
- c. Filtres de carburant et de lubrifiant;
- d. Composantes mécaniques des systèmes carburant;
- e. Composantes mécaniques des systèmes d'huile;
- f. Cadre avant;
- g. Section du compresseur;

- h. Section de la cellule principale (en Dét MR);
- i. Section du démarrage de l'alimentation (en Dét MR);
- j. Section des chambres de combustion (en Dét MR);
- k. Section des turbines (en Dét MR);
- l. Section de l'échappement (en Dét MR);
- m. Boîte d'engrenages (en Dét MR);
- n. Tuyère de sortie d'échappement (en Dét MR);

2.4.3.7 L'entrepreneur de MPGP sera responsable de réaliser la maintenance de deuxième niveau en atelier à Moose Jaw et/ou dans les installations de l'entrepreneur de MPGP :

- a. Inspection périodique (PER);
- b. Inspection hors séquence (IHS);
- c. Inspection d'aéronef par échantillonnage (ASI);
- d. Retrait des pièces remplaçables sur place expirées (c.-à-d. démarreur/générateur, compresseur, etc.)
- e. Inspections locales;
- f. Inspections spéciales;
- g. Inspections conditionnelles;
- h. Filtres de carburant et de lubrifiant;
- i. Composantes mécaniques des systèmes carburant;
- j. Composantes mécaniques des systèmes d'huile;
- k. Cadre avant;
- l. Section du compresseur;
- m. Section de la cellule principale;
- n. Section du démarrage de l'alimentation;
- o. Section des chambres de combustion;
- p. Section des turbines;
- q. Section de l'échappement;
- r. Boîte d'engrenages;
- s. Tuyère de sortie d'échappement.

2.4.3.8 L'entrepreneur de MPGP sera responsable d'effectuer les activités suivantes dans les IEM :

- a. Gestion/Production/Opérations;
- b. Maintenance (y compris les mises à niveau);
- c. Calibration.

2.4.3.9 L'entrepreneur de MPGP doit fournir des services de détachement mobile de réparation (Dét MR) sur présentation d'un formulaire Autorisation des tâches (DND 626).

2.4.4 Maintenance de troisième niveau

2.4.4.1 La maintenance de troisième niveau revient à l'entrepreneur de MPGP :

- a. Réparations et révisions (R et R) du moteur J85 et de ses composantes associées;
- b. Fabrication;
- c. Entreposage et préservation à court terme des moteurs.

2.4.5 **Équipement de soutien**

2.4.5.1 L'entrepreneur de MPGP doit être responsable d'effectuer la maintenance des pièces énumérées à l'appendice 1 (à fournir avec le document de demande de propositions) qui sont utilisées dans les installations de troisième ligne.

2.4.5.2 L'entrepreneur de MPGP doit être responsable de superviser et de coordonner les activités de maintenance nécessaires afin de veiller à la disponibilité et au bon fonctionnement des pièces de MPGP utilisées dans les installations de deuxième ligne.

2.4.6 **Fabrication**

2.4.6.1 L'entrepreneur de MPGP doit fabriquer les pièces de MPGP J85 lorsqu'il est nécessaire d'effectuer une fabrication locale conformément aux instructions techniques des Forces canadiennes (ITFC) ou aux dessins approuvés.

2.4.6.2 L'entrepreneur de MPGP doit fabriquer des outillages et du matériel de soutien, au besoin, conformément aux ITFC et aux plans approuvés.

2.5 **Soutien technique**

2.5.1 **Généralités**

2.5.1.1 Pour permettre l'optimisation des résultats en matière de rendement concernant le contrat MPGP J85, l'entrepreneur de MPGP aura la responsabilité des activités de maintien de la navigabilité nécessaires au soutien du moteur J85. L'entrepreneur de MPGP devra demander l'approbation de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) en ce qui concerne la portée et l'ampleur des autorisations de navigabilité nécessaires à la prestation des services de soutien technique complets. La plupart des fonctions normalement associées à un ATO en feront partie.

2.5.1.2 La responsabilité du maintien de la navigabilité fournit à l'entrepreneur de MPGP un cadre qui lui permet de déterminer les changements à apporter au programme de maintenance, de préparer et d'approuver les données techniques d'après les processus approuvés de navigabilité en vue de soutenir les changements jugés nécessaires, et de mettre en œuvre ces changements par des modifications de publication.

2.5.2 Maintien de la navigabilité

2.5.2.1 Le maintien sera selon le Manuel de navigabilité technique, partie 3. Amplification supplémentaire sera aussi fournie sur les fonctions suivantes :

- a. Déroulement et entretien de la maintenance;
- b. Certification des modifications de conception;
- c. Gestion de la configuration;
- d. Supervision de l'utilisation des produits;

2.5.2.2 Les fonctions liées à la navigabilité conservées par le Canada seront aussi fournies.

2.5.3 Recherches et appui techniques (TIES)

2.5.3.1 Les activités seront les suivantes :

- a. Enquête technique (ET);
- b. Soutien à l'ingénierie (SI);
- c. Soutien aux enquêtes sur la sécurité des vols.

2.5.4 Soutien technique

2.5.4.1 L'entrepreneur de MPPG doit fournir avec rapidité et précision une expertise des systèmes à l'AT, au personnel d'entretien spécialisé et à d'autres organismes concernés, laquelle s'exercera entre autres par :

- a. le soutien de liaison;
- b. la participation à des réunions, conférences et symposiums pour y apporter un soutien technique, à la demande de l'AT;
- c. l'accompagnement du personnel du GSA dans le cadre des visites des BOP et d'autres lieux, comme l'exige le Canada, à l'appui des activités de soutien des systèmes du GP.

2.5.5 Soutien du plan de gestion de la résistance structurelle des réacteurs (PGRSR) du MDN

2.5.5.1 L'entrepreneur de MPPG doit appuyer la mise en œuvre du PGRSR conformément aux instructions du Manuel de navigabilité technique (MNT).

2.6 Soutien du matériel

2.6.1 Généralités

2.6.1.1 L'entrepreneur de MPPG sera responsable de fournir les pièces aux première, deuxième et troisième lignes. L'entrepreneur de MPPG établira un point d'approvisionnement au consommateur (PAC) à Moose Jaw et livrera des pièces de MPPG d'avance au CETA, à l'ESTTMA et à l'ETGAFC afin de gérer la distribution et le retour des pièces pour répondre aux exigences de l'ARC. L'entrepreneur de MPPG aura la responsabilité de l'approvisionnement des pièces nouvelles ou de rechange. Il effectuera ainsi la transition en matière de soutien à l'approvisionnement en matériel, en passant des pièces de rechange fournies à contrat au matériel de l'entrepreneur (ME).

2.6.1.2 L'entrepreneur de MPPG assumera les responsabilités liées à la gestion du cycle de vie pour toutes les pièces et tout le matériel de soutien des groupes de propulsion (GP). En plus de la planification, de la prévision et de la gestion des inventaires actuels de pièces consommables et réparables. Les services de soutien du matériel comprennent la distribution, l'expédition, le transport, l'entreposage et l'élimination en toute conformité avec les exigences de visibilité entière du matériel stocké.

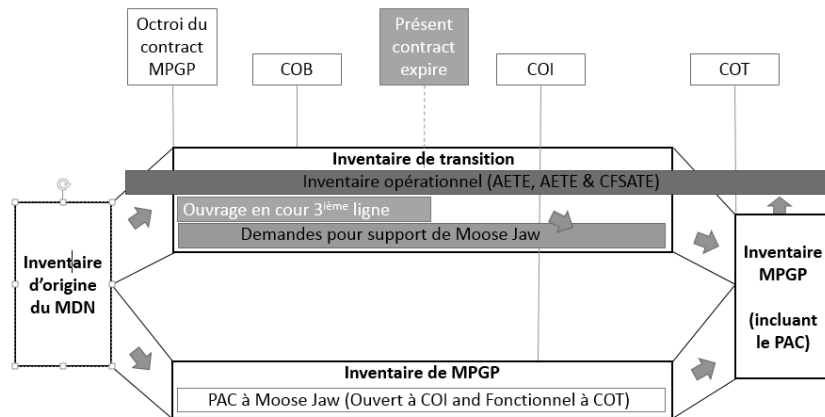
2.6.2 Gestion des stocks

2.6.2.1 Le soin, le contrôle et la garde des inventaires de GP J85 comprendront tous les numéros de nomenclature de l'OTAN (NNO) dans un code d'autorité technique (CAT) spécifique et un code de gestionnaire de l'approvisionnement. Cela comprend les pièces, les outils spéciaux et l'équipement d'essai.

2.6.2.2 L'entrepreneur de MPPG doit accommoder la base de référence J85 et les pièces du J85-CAN-40 pour les inventaires des CT-114 (pièces consommables, réparables, PRFE, ME, PRFC, réserves d'articles réparables et articles en quarantaine) dans des entrepôts sécurisés et ségrégués des pièces qui ne sont pas liées au GP.

2.6.2.3 L'entrepreneur de MPPG doit gérer et effectuer les inspections du matériel et satisfaire aux exigences en matière d'inspection, d'emballage, de manutention et de préservation, y compris les exigences spéciales relatives aux expéditions aériennes et aux matières dangereuses, conformément au document A-LM-184-001/JS-001 pour tout le matériel appartenant au Canada sous sa garde.

2.6.3 Conception



2.6.4 Propriété et garde

2.6.4.1 L'entrepreneur de MPGP demeure propriétaire du ME jusqu'à son transfert physique à l'un des points de mise à disposition, où la propriété est transférée au Canada.

2.6.4.2 Des points de transfert permanent se trouvent au PAC MJ, au CETA, à l'ESTTMA, à l'ETGAFC et temporairement aux emplacements des détachements mobiles de réparation (Dét MR).

2.6.4.3 Les points de transfert temporaires seront identifiés par l'entrepreneur de MPGP pour les Dét MR à l'aide d'une tâche.

2.6.4.4 Le Canada conservera la propriété de tout matériel appartenant au Canada qui a été transféré à l'entrepreneur de MPGP.

2.6.4.5 Le soin et la garde de pièces en état de fonctionnement ou non sont transférés d'une partie à l'autre au besoin aux points de transfert entre l'entrepreneur de MPGP et le Canada, aux endroits suivants : MJ (PAC), CETA, ESTTMA, ETGAFC et détachements mobiles de réparation (Dét MR).

2.6.4.6 L'échange de la garde doit entraîner une transaction dans le système numérique de tenue de dossiers.

2.6.5 Point d'approvisionnement au consommateur (PAC) et points de transfert

2.6.5.1 L'entrepreneur de MPGP fournira les pièces demandées au MDN au PAC. Une fois que le MDN les accepte, les pièces sont à la garde du MDN.

2.6.5.2 Le Canada établira un inventaire opérationnel au CETA, à l'ESTTMA et à l'ETGAFC. L'entrepreneur de MPGP assurera l'approvisionnement et le réapprovisionnement au besoin.

2.6.5.3 L'entrepreneur de MPGP doit fournir l'inventaire appartenant au Canada en premier.

2.6.5.4 À Moose Jaw, le PAC devrait être au même endroit que les ateliers moteurs et la section d'approvisionnement de l'escadron. Pour l'instant, il semble y avoir suffisamment d'espace (de bureau et d'entreposage). Si l'espace venait à manquer, d'autres lieux sur la base pourraient être proposés par le MDN. Un choix final aura lieu avant l'attribution du contrat.

2.6.5.5 Le PAC sera ouvert pendant la journée de travail de l'ARC pour les demandes ordinaires, avec des quarts de nuit occasionnels au besoin. L'entrepreneur de MPGP sera responsable de fournir du soutien au PAC après les heures de travail ordinaires, sur appel seulement pour les besoins imprévus. Les quarts de nuit seront nécessaires pour le personnel de l'ARC, à l'occasion.

2.6.5.6 Toutes les pièces de MPGP réparables (plutôt que les pièces consommables) seront fournies sur la base d'un échange; le MDN doit retourner un article non réparable pour demander un article réparable, à l'exception du soutien pour :

- a. Le dépannage; auquel cas l'article doit être retourné au PAC dans les 21 jours ;
- b. Pour les démonstrations aériennes des Snowbirds :
 - i. Dans les 60 jours avant le début de la saison des démonstrations aériennes, une demande de recomplètement des lots de déploiement est envoyée à l'entrepreneur de MPGP (au PAC);
 - ii. À MJ, l'entrepreneur de MPGP devra remplacer les pièces non réparables pour le VSM ou le lot de déploiement au besoin; et
 - iii. Au maximum 21 jours après la fin de la saison.
- c. Pour les déploiements de MJ ou du CETA :
 - i. Au CETA, le lot de déploiement sera fourni au besoin à partir de l'inventaire opérationnel aux lieux de déploiement;

- ii. Dans les 30 jours avant un déploiement, une demande de recomplètement des lots de déploiement est envoyée à l'entrepreneur de MPGP (au PAC);
 - iii. Au maximum 21 jours après le retour d'un déploiement ou d'une fin de saison.
- d. Pour les Dét MR :
- i. Aussitôt que l'ARC identifie un besoin pour un lot de déploiement, une demande de recomplètement de lot de déploiement est envoyée à l'entrepreneur de MPGP (au PAC) conformément à une tâche;
 - ii. Le point temporaire de transfert sera à l'emplacement des Dét MR;
 - iii. Au maximum 21 jours après le retour d'un déploiement.

2.6.6 Catalogage

2.6.6.1 Lorsqu'un code de matériel est requis, l'entrepreneur de MPGP doit lancer le processus de catalogage des pièces au moyen du demandeur d'identification du matériel afin d'appuyer la distribution du matériel. L'entrepreneur de MPGP doit tenir à jour les données existantes, comme les codes de matériel et les ensembles dans les systèmes d'inventaire du MDN.

2.6.6.2 L'entrepreneur de MPGP doit effectuer le catalogage des activités, y compris la saisie et la tenue à jour des données sur les pièces de rechange dans le système d'enregistrement du MDN.

2.6.7 Acceptation et transfert par l'entrepreneur de l'inventaire du MDN aux installations de l'entrepreneur

2.6.7.1 Ces deux aspects sont des exigences essentielles de la phase de transition.

2.6.7.2 Ceci servira comme une rationalisation des stocks considérant que l'entrepreneur de MPGP effectuera aussi la validation des stocks du MDN qui lui seront transférés.

2.6.7.3 Il faudra assurer la coordination avec le représentant de l'assurance de la qualité de la Défense nationale (RAQDN) et d'autres organisations afin de transférer les pièces, évaluer leur état, et examiner et accepter l'évaluation de l'entrepreneur de MPGP.

- 2.6.7.4 L'entrepreneur de MPGP proposera son approche pour la réception et le transfert des stocks du MDN. Le Canada évaluera et déterminera son acceptabilité.
- 2.6.7.5 Il faudra considérer des étagères et d'autres fournitures. En ce moment, elles sont dans le compte de code d'approvisionnement d'un militaire donné de la base.
- 2.6.7.6 Le MDN identifiera les exigences spécifiques (contraintes, limites, etc.) à transmettre à l'industrie, le cas échéant :
- a. Le Canada fournira une liste de tout l'inventaire à transférer à l'entrepreneur de MPGP. Cela comprend l'EFG et un inventaire de MPGP de transition pour que l'entrepreneur de MPGP mette ses opérations sur pied;
 - b. Il y a 64 moteurs J85 entreposés à l'ESTTMA de Trenton.
- 2.6.7.7 Les articles seront entreposés dans des emplacements séparés du système d'information de la gestion des ressources de la Défense (SIGRD) dans les installations de l'entrepreneur de MPGP (en état de fonctionnement, inutilisable, CPRE). Le RAQ vérifiera l'inventaire pour maintenir le contrôle. La traçabilité doit être assurée par l'entremise du SIGRD. L'entrepreneur de MPGP entrera des bons de commande pour les travaux de R et R.

2.6.8 Inventaire de MPGP au moment de l'attribution du contrat

- 2.6.8.1 L'inventaire de MPGP au moment de l'attribution du contrat comprend :
- a. Articles consommables;
 - b. Articles réparables;
 - c. Réserves d'articles à réparer;
 - d. PRFE (pièces de rechange faisant l'objet d'avances comptables);
 - e. PRFC;
 - f. ME;
 - g. Articles en quarantaine.
- 2.6.8.2 **Catégories d'articles.** L'entrepreneur de MPGP sera responsable du soin complet, de la garde et du reapprovisionnement des pièces nécessaires pour appuyer le contrat de MPGP J85, c.-à-d. les outils spéciaux, les compresseurs, les boîtes de moteurs, etc. comme suit :
- a. **Pièces uniques de MPGP.** Les pièces sont gérées par des codes d'autorité technique (AT) et de gestionnaire d'approvisionnement de MPGP. Le numéro d'immatriculation du matériel (NIM) des systèmes non J85 sera retiré;

- b. **Pièces communes.** Les pièces sont gérées par des codes d'AT et de gestionnaire d'approvisionnement non MPGP. Les NIM de J85 seront utilisés en référence pour maintenir la visibilité de tout inventaire utilisable sur le J85.

2.6.8.3 Pour les pièces avec plus d'utilisateurs que seulement le MPGP J85 (pièces communes). La proportion du total des pièces dans les dépôts (ou autre entrepôt) doit être déterminée en fonction de la portion typiquement allouée à l'usage des J85 :

- a. La permission doit être accordée par l'AT responsable si ces pièces ne sont pas dans la cellule de J85;
- b. Un nouveau gestionnaire d'approvisionnement (l'entrepreneur de MPGP) devrait être ajouté au système et devrait se faire accorder la portion J85 des pièces;
- c. Le MDN conservera une partie de l'inventaire initial pour appuyer la personne-ressource et les opérations d'origine jusqu'à la fin de la période de transition. L'inventaire restant sera transféré à l'entrepreneur de MPGP.

2.6.8.4 Le Canada se réserve le droit de reprendre une portion de l'inventaire pour quelque raison que ce soit, p. ex. des demandes de travaux supplémentaires pour des travaux en cours (TEC), un inventaire de transition insuffisant, ou si la période de transition se prolonge au-delà de la période prévue.

2.6.9 Rationalisation et optimisation des inventaires de PRFC et PRFE

2.6.9.1 L'entrepreneur de MPGP doit rationaliser tout l'inventaire de MPGP et en fournir un rapport détaillé, y compris ses conclusions et recommandations, au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) par l'entremise du RAQDN, aux fins d'examen et d'approbation.

2.6.9.2 L'entrepreneur de MPGP doit fournir un plan optimisé résultant du rapport, y compris comment il maintiendra une quantité adéquate de PRFC et de PRFE, soit en augmentant ou en diminuant les quantités, et comment veiller à l'utilisation du matériel appartenant au MDN en premier plutôt qu'au matériel de l'entrepreneur.

2.6.10 Approvisionnement en pièces de rechange

2.6.10.1 L'entrepreneur de MPGP est responsable de sa sélection de fournisseurs et de l'obtention d'un inventaire de MPGP.

2.6.10.2 L'entrepreneur de MPGP doit acheter uniquement des pièces approuvées sur le plan de la navigabilité, conformes aux exigences de l'ANT figurant dans le Manuel de navigabilité technique (partie 5, chapitre 2).

2.6.11 **Transport au Canada et à l'international (mouvements transfrontaliers; douanes)**

2.6.11.1 L'entrepreneur de MPGP est responsable du transport lorsqu'il a la garde des pièces de MPGP, à l'exception des pièces des lots de déploiement :

- a. **Partout au Canada.** L'entrepreneur de MPGP est responsable du transport entre les points de transfert et vers leurs sous-traitants;
- b. **À l'échelle internationale.** L'entrepreneur de MPGP est responsable du transport et des documents de dédouanement des pièces vers les points de transfert (Dét MR) et les installations de leurs sous-traitants.

2.6.11.2 Une fois que le MDN retire des pièces d'un point de transfert, le MDN est responsable du transport vers l'emplacement requis (l'escadron ou le lieu de déploiement, à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, y compris la traversée des frontières et les douanes) (p. ex. le transport de moteurs prêts à installer reçus au point de transfert MJ revient au Service central de transport du matériel (SCTM) du MDN.

2.6.11.3 Les moteurs prêts à installer doivent être distribués aux socles de retrait et installation par un point de transfert à Moose Jaw seulement.

2.6.11.4 Pour l'inventaire opérationnel, des moteurs prêts à installer doivent être distribués en boîtes et le MDN sera responsable de les réassembler.

2.6.11.5 Les socles de retrait et installation ne sont pas conçus pour le transport de longue distance et ne sont pas acceptables pour le transport vers les points de transfert. La seule déviation interne du MDN est le moteur sur les socles de retrait et installation dans le lot de déploiement de VSM, les exigences spécifiques des Dét MR, et entre MJ et le CETA. Au cas par cas, avec l'approbation du MDN.

2.6.12 **Durée d'utilisation/de conservation**

2.6.12.1 L'entrepreneur de MPGP a les responsabilités suivantes :

- a. Les pièces réparables subissent des inspections régulières et la conservation a lieu au besoin;
- b. La gestion de la durée de conservation simple (p. ex. articles consommables).

2.6.13 **Désuétude**

2.6.13.1 L'entrepreneur de MPGP est responsable de la mise en œuvre et de la gestion des plans de désuétude pour les pièces de GP désignées par la portée du contrat;

2.6.13.2 L'entrepreneur de MPGP doit élaborer des stratégies pour gérer la désuétude des pièces de MPGP afin de s'assurer que la réalisation des objectifs du contrat n'est pas affectée, et pour veiller à la conformité avec les exigences de navigabilité continue.

2.6.13.3 L'entrepreneur de MPGP est responsable d'élaborer des plans d'élimination pour les pièces désuètes (voir les Conditions d'élimination ci-dessous);

2.6.14 Lot de déploiement

2.6.14.1 L'ARC est responsable d'identifier les pièces, les quantités nécessaires pour les lots de déploiement et le transport après leur réception à l'un des points de transfert permanents.

2.6.14.2 L'entrepreneur de MPGP est responsable de fournir les pièces identifiées à l'un des points de transfert permanents.

2.6.14.3 L'ARC doit rendre les lots de déploiement à un point de transfert permanent au plus tard 21 jours après l'arrivée à la BOP ou aux lieux éloignés.

2.6.14.4 Lot de déploiement de MPGP des Snowbird :

- a. Ce lot de déploiement se trouve dans un camion de transport appelé le véhicule de soutien mobile (VSM). Il se rend sur les lieux des spectacles avec les Snowbird et est géré par le Service central de transport du matériel (SCTM) et les pièces du lot de déploiement sont visibles dans le compte de code d'approvisionnement du SIGRD;
- b. Le VSM est sur la route pendant la saison des démonstrations aériennes et revient à Moose Jaw au besoin pour le recomplètement. Il contient des pièces PVA, AVS et MPGP. À la fin de la saison des démonstrations aériennes, le VSM revient et reste à la base Moose Jaw;
- c. Les pièces de MPGP non utilisées du lot de déploiement seront rendues au PAC à la fin de la saison des démonstrations aériennes. Ces pièces seront rajoutées à l'inventaire de MPGP après la fin de l'inspection par l'entrepreneur de MPGP.

2.6.14.5 Le lot de déploiement du CETA et son contenu sont reconstitués au besoin, au cas par cas.

2.6.15 Systèmes organisationnels

- 2.6.15.1 Afin d'assurer une visibilité entière du matériel stocké pour les pièces de GP appartenant au MDN pendant que celui-ci est à la garde de l'entrepreneur de MPGP, ce dernier doit pouvoir accéder aux transactions et les enregistrer dans le système d'enregistrement du MDN.
- 2.6.15.2 L'entrepreneur de MPGP doit se conformer aux exigences relatives à la fidélité, à l'exactitude et à la visibilité des données, conformément au Manuel de gestion de l'approvisionnement A-LM-007-100/AG-001.
- 2.6.15.3 Le Canada attribuera un code de gestionnaire en approvisionnement, un compte des pièces de rechange de l'entrepreneur (CPRE), un compte du matériel réparable et un compte du matériel réparable régional à l'entrepreneur de MPGP.

2.6.16 Prise d'inventaire

- 2.6.16.1 L'entrepreneur de MPGP doit amorcer et remplir un inventaire des pièces de MPGP appartenant au Canada conformément à A-LM-184-001/JS-001. Le Canada conserve le droit de demander une prise d'inventaire en tout temps.
- 2.6.16.2 Au début et à la fin de la période de transition, l'entrepreneur de MPGP doit effectuer la prise d'inventaire des pièces de MPGP appartenant au Canada et fournir des rapports au Canada.
- 2.6.16.3 Après la fin du contrat d'origine et le transfert de toutes les pièces de MPGP appartenant au Canada à l'entrepreneur de MPGP, l'entrepreneur de MPGP doit effectuer la prise d'inventaire des pièces de MPGP et fournir des rapports au Canada.

2.6.17 Élimination

- 2.6.17.1 L'entrepreneur de MPGP effectuera les activités d'élimination conformément au document A-LM-184-001/JS-001.
- 2.6.17.2 L'entrepreneur de MPGP formulera des recommandations liées à l'élimination. Le MDN doit examiner ces recommandations, y apporter les changements qu'il considère comme nécessaires, et accepter le plan d'élimination.
- 2.6.17.3 Le MDN approuvera l'élimination conformément au plan.

2.6.18 Inventaire opérationnel

2.6.18.1 Le Canada fournira une liste d'inventaire opérationnel à l'entrepreneur de MPGP.

2.6.18.2 L'entrepreneur de MPGP sera responsable d'examiner la liste et de proposer des améliorations.

2.6.18.3 L'entrepreneur de MPGP sera responsable de recompléter l'inventaire opérationnel.

2.6.18.4 Le maintien du niveau d'inventaire opérationnel sera l'indicateur par lequel la disponibilité sera mesurée (conformément aux niveaux du SIGRD).

2.6.18.5 Les quantités minimales et maximales d'articles seront convenues entre le MDN et l'entrepreneur de MPGP.

2.6.18.6 Dans le cas d'une demande de pièce dans l'inventaire opérationnel, si la pièce n'est pas disponible à cet endroit, la demande sera néanmoins considérée comme une demande valide pour la mesure du taux de satisfaction des demandes et sera remplie ou non par le PAC.

2.6.19 Entreposage et préservation de moteur

2.6.19.1 L'entrepreneur de MPGP sera responsable d'entreposer et de préserver les moteurs à sa garde.

2.7 Soutien à l'instruction

2.7.1 Généralités

2.7.7.1 L'instruction formelle des techniciens de l'ARC est une responsabilité du Canada et revient à la 2^e Division aérienne du Canada (2 DAC).

2.7.2 Compétence technique de première ligne

2.7.2.1 Aide au dépannage pour les techniciens du 431 Esc.

2.7.3 Compétence technique de deuxième ligne

2.7.3.1 Les techniciens de la 431^e Esc de l'ARC ont besoin de l'expérience et des qualifications nécessaires pour effectuer une maintenance de deuxième ligne sur l'aéronef à la BOP et lors des déploiements.

2.7.3.2 L'ARC considère la possibilité de réinstaurer la rotation du personnel de l'ARC dans les ateliers moteurs/cellules d'essai à Moose Jaw.

2.7.4 Exigences relatives à l'instruction en matière de GI-TI

2.7.4.1 L'entrepreneur de MPGP doit fournir au personnel du Canada une instruction et des manuels destinés aux utilisateurs sur les applications de GI-TI fournies ou appuyées par l'entrepreneur de MPGP, à la fois en anglais et en français.

2.7.4.2 L'instruction doit être offerte aux nouveaux utilisateurs ainsi qu'aux utilisateurs existants lorsque des améliorations apportées ont une incidence sur l'utilisation de l'application ou des données, en anglais ou en français, selon les besoins.

2.7.4.3 L'entrepreneur de MPGP doit fournir une instruction et des manuels destinés aux utilisateurs pour les nouveaux outils, techniques, méthodes ou équipement qu'il introduit, à la fois en anglais et en français.

2.8 Dossier de données techniques (TDP) et gestion des publications

2.8.1 Outre ses responsabilités en matière de soutien du génie, l'entrepreneur de MPGP assurera la tenue et la mise à jour des données techniques liées au moteur J85 et de tous les documents ayant trait au programme de maintenance approuvé des systèmes du GP.

2.9 Soutien GI/TI

2.9.1 Le Canada utilise actuellement des systèmes de GI-TI propres à chaque flotte; ils ont été élaborés et mis en œuvre au fil des ans. Certains de ces systèmes sont jugés obligatoires et essentiels aux opérations, et le soutien et la maintenance continus de ces systèmes sont la responsabilité de l'entrepreneur de MPGP. Outre les systèmes obligatoires, l'entrepreneur de MPGP peut utiliser les solutions de GI-TI qui permettent de mieux répondre aux exigences du contrat.

2.9.2 Système d'échange de renseignements par voie électronique

2.9.2.1 L'entrepreneur de MPGP doit mettre sur pied, maintenir et assurer le fonctionnement d'un système d'échange de renseignements par voie électronique sécuritaire et accessible aux utilisateurs du Canada.

2.9.2.2 Ce système doit fournir un accès aux renseignements, aux données et aux fonctions en matière de gestion de programme, de rendement et de MPGP pour compléter les systèmes de TI existants fournis par le Canada.

2.9.2.3 En particulier, le système d'échange de renseignements par voie électronique doit fournir ce qui suit :

- a. Un accès à tous les produits livrables du contrat;
- b. Un accès à l'ensemble de la documentation et des données produites à l'appui du contrat;

- c. Un aperçu des indicateurs de rendement choisis (mesures de rendement stratégique, indicateurs de rendement clés et indicateurs de santé du système), conformément aux calendriers et aux définitions figurant dans les CDRL pertinents;
- d. L'accès aux livrables et données historiques des systèmes de GP sera fourni par le Canada pendant la phase de demande de propositions aux fins de soumission et à l'attribution du contrat à l'entrepreneur de MPGP, dont l'information qui n'est pas déjà contenue dans les systèmes de TI fournis par le Canada et qui doit être mise en ligne dans le système d'échange de renseignements par voie électronique aux fins de référence et de mise à jour.

2.9.2.4 Le système d'échange de renseignements par voie électronique doit comprendre les caractéristiques suivantes d'un système de gestion des documents :

- a. Contrôle des versions;
- b. Contrôle de l'accès pour les utilisateurs autorisés;
- c. Possibilité, pour le Canada, de télécharger des fichiers.

2.9.2.5 L'entrepreneur de MPGP doit permettre l'accès au système d'échange de renseignements par voie électronique au moyen d'une interface unique accessible par n'importe quel ordinateur connecté au RED.

2.9.2.6 L'entrepreneur de MPGP doit fournir un système de récupération en cas de catastrophe hors site avec une sauvegarde de 24 heures pour toutes les données du système d'échange de renseignements par voie électronique.

2.9.3 **Systèmes de TI fournis par le Canada**

2.9.3.1 Systèmes obligatoires :

- a. Réseau étendu de la Défense (RED);
- b. Système d'information de la gestion des ressources de la Défense (SIGRD)
- c. Système d'information de la sécurité des vols (SISV);
- d. Base de données de rapports d'état non satisfaisant (RENS);
- e. Système de catalogage du gouvernement canadien (SCGC);
- f. Système automatisé de maintenance d'aéronefs (SIMA).

2.10 **Ressources**

2.10.1 **Personnel**

2.10.1.1 L'entrepreneur de MPGP doit choisir les employés qui exécuteront les services de soutien décrits dans cet ETE afin d'atteindre les résultats de

rendement indiqués dans la spécification relative à la gestion du rendement;

- 2.10.1.2 À moins d'indication contraire, le Canada n'imposera pas à l'entrepreneur de MPGP d'exigences quant à l'affectation ou au maintien de l'effectif ou de ressources pour la réalisation des travaux.
- 2.10.1.3 L'entrepreneur de MPGP doit assumer toute la responsabilité du recrutement, de la formation, de la préparation des autorisations de sécurité et des autres fonctions liées aux ressources humaines afin de s'assurer que le personnel a les compétences, l'expérience et les qualifications requises pour répondre aux exigences de cet ETE en matière de services de soutien.
- 2.10.1.4 Les services suivants doivent être fournis par le personnel de l'entrepreneur de MPGP relevant de l'AT, intégré au GSA dans la région de la capitale nationale (RCN) :
- a. Coordination de la prestation de services de l'entrepreneur;
 - b. Soutien de liaison pour les systèmes du MPGP;
 - c. Mise en œuvre du soutien du matériel (pendant la période de transition seulement).
- 2.10.1.5 Les fonctions suivantes doivent être fournies par le personnel de l'entrepreneur de MPGP travaillant à la 15 Ere Moose Jaw :
- a. Maintenance en atelier de deuxième ligne, coordination de la production, soutien à la maintenance, et accroissement de la production, au besoin;
 - b. Soutien pour la maintenance de première ligne;
 - c. Soutien sur le terrain pour les systèmes de GI/TI entretenus par l'entrepreneur de MPGP;
 - d. Soutien sur le terrain pour les systèmes de GI-TI entretenus par l'entrepreneur.
- 2.10.1.6 Le personnel de l'entrepreneur de MPGP qui participe aux tâches liées à la navigabilité doit être approuvé par le gestionnaire principal de maintenance, l'ingénieur de conception principal ou l'équivalent au service de l'entrepreneur de MPGP conformément aux manuels des procédés de navigabilité approuvés par l'ANT.
- 2.10.1.7 L'entrepreneur de MPGP doit fournir des services de soutien de liaison relevant de l'AT. Le soutien de liaison est défini comme la prestation de conseils techniques dépassant la portée des conseils découlant d'un simple examen des Instructions techniques des Forces canadiennes (ITFC) applicables. Les conseils techniques doivent reposer sur

l'expérience pratique en maintenance, en supervision de la maintenance ou en soutien d'ingénierie.

- 2.10.1.8 Bien que les fonctions de gestion du cycle de vie du matériel aient toujours été assumées par l'organisme du gestionnaire des systèmes d'armes au sein de la RCN, l'entrepreneur de MPGP n'est pas tenu de nommer des gestionnaires du cycle de vie du matériel ni d'installer au même endroit les personnes qui assurent ces fonctions auprès de cet organisme dans la RCN. L'entrepreneur de MPGP est plutôt libre d'organiser comme bon lui semble les services de gestion du matériel décrits dans le présent ETE et les références connexes, y compris le service de soutien du matériel à l'intention de la clientèle.
- 2.10.1.9 Le personnel de l'entrepreneur de MPGP affecté à des travaux dans des installations du Canada doit respecter les règles de sécurité et d'administration qui y sont en vigueur et être disponible durant les heures de bureau normales.
- 2.10.1.10 L'entrepreneur de MPGP doit fournir un point de contact qui peut être joint à l'extérieur des heures de bureau, et celui-ci doit être en mesure de communiquer avec le personnel approprié des services de soutien de l'entrepreneur de MPGP dans le cas d'une urgence opérationnelle. Le point de contact de l'entrepreneur de MPGP doit pouvoir coordonner la prestation des services de soutien correspondant à la portée de l'ETE, 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et ce, durant toute l'année.
- 2.10.1.11 Le personnel de l'entrepreneur de MPGP doit être qualifié et posséder les compétences et les qualifications requises. Si l'un des membres du personnel de l'entrepreneur de MPGP est remplacé, la personne qui le remplace peut obtenir l'accès aux cours de formation propres au MDN, mais l'entrepreneur de MPGP doit absorber les frais de formation le cas échéant. Pour pouvoir suivre le cours de formation, les employés de l'entrepreneur de MPGP doivent obtenir l'autorisation écrite préalable de l'AT, et tous les coûts associés doivent être pris en charge par l'entrepreneur de MPGP.
- 2.10.1.12 En cas de modifications relatives aux exigences de formation apportées par le MDN, ce dernier doit offrir la formation gratuitement à l'entrepreneur de MPGP. La formation peut également être offerte sur des systèmes propres au MDN qui ont été mis en œuvre ou modifiés récemment.

2.10.2 Installations de la BOP

- 2.10.2.1 Par l'établissement d'une entente sur les niveaux de services entre le DGGPEA, la 1^{re} Division aérienne du Canada (1 DAC) et le groupe des opérations immobilières des Forces canadiennes (Gp Ops Imm FC), le

Canada obtiendra des bureaux et de l'espace d'entreposage pour le personnel de l'entrepreneur à la 15^e Rue Moose Jaw. Le Canada meublera les locaux et fournira des téléphones du réseau canadien de communication par commutation (RCCC) et un accès au RED.

2.10.2.2 Les employés de l'entrepreneur de MPPG affectés à des fonctions de maintenance de deuxième ligne doivent partager les installations et l'équipement avec le personnel du Canada.

2.10.2.3 Les installations de maintenance de deuxième ligne de Moose Jaw seront entièrement décrites dans l'ébauche de la demande de propositions (DP).

2.10.3 **Installations du GSA**

2.10.3.1 Le Canada fournira des locaux au personnel de l'entrepreneur intégré au GSA dans la RCN, au 455 boul. de la Carrière à Gatineau (Québec).

2.10.3.2 Le Canada meublera les locaux et fournira des téléphones (RCCC) et un accès au RED.

3. Gestion de la performance (Description de haut niveau)

3.1 Généralités

- 3.1.1 La spécification relative à la gestion du rendement est un élément essentiel de tous les contrats axés sur le rendement, car elle établit un lien entre la Base de paiement et l'Énoncé du travail à exécuter afin de faire en sorte que les contrats du gouvernement soient exécutés conformément aux exigences tout en assurant l'optimisation des ressources de façon continue.
- 3.1.2 La présente spécification relative à la gestion du rendement établit un système pour planifier, surveiller, évaluer et stimuler l'amélioration des services de soutien impartis de l'entreprise de maintien en puissance.
- 3.1.3 La spécification relative à la gestion du rendement fait donc partie du système de gestion du rendement de l'entreprise et, au bout du compte, elle sera essentielle à la concrétisation des résultats exigés par l'Aviation royale canadienne (ARC) et le Canada.

3.2 Mesures de rendement stratégique (MRS)

- 3.2.1 Les mesures de rendement stratégique sont des mesures de niveau supérieur utilisées pour évaluer le rendement de l'entrepreneur par rapport aux résultats stratégiques; les résultats de cette évaluation sont utilisés pour mettre en application le modèle de contrat en cascade et ainsi déterminer la disponibilité de l'entrepreneur pour une année d'option supplémentaire.
- 3.2.2 Lorsque la durée du contrat est égale ou supérieure à la durée de vie utile restante, différentes mesures de redressement et primes sont associées aux MRS.
- 3.2.3 Les MRS sont la disponibilité et la fiabilité par la MRS-1; la viabilité financière par la MRS-2; le comportement par la MRS-3; les retombées industrielles et technologiques (RIT) par la MRS-4.

3.3 Indicateurs de rendement clé (IRC)

- 3.3.1 Les IRC désignent les mesures de rendement utilisées pour évaluer dans quelle mesure l'entrepreneur a atteint les résultats importants ou les principaux résultats.
- 3.3.2 La désignation d'un indicateur de rendement comme un IRC dépend de l'incidence qu'ont les mesures sur deux éléments importants qui contribuent à la disponibilité opérationnelle de l'ARC : la disponibilité des pièces de rechange et la fiabilité du système des GP.

- 3.3.3 Les IRC couvrent le « Taux de satisfaction de la demande » (TSD) (IRC-1) et « Délai moyen entre les missions annulées » (IRC-2) and « Limitation des coûts – Partage des gains » (IRC-3) sont appliqués à l’entrepreneur.

3.4 **Indicateurs de santé du système**

- 3.4.1 Les indicateurs de santé du système ont été sélectionnés pour fournir les outils requis pour surveiller la santé du système de maintien en puissance et fournir des indicateurs principaux des défaillances qui, si elles ne sont pas corrigées, pourraient nuire aux résultats de haut niveau.
- 3.4.2 Les indicateurs de santé du système couvrent les sept GRC et constituent un ensemble de paramètres qui serviront à surveiller les tendances négatives et les indications de prudence.
- 3.4.3 Les seules primes et mesures de redressement établies à l’égard des indicateurs de santé du système sont les mesures de recouvrement dirigées. L’objectif est de fournir à l’équipe de gestion conjointe un ensemble de paramètres qui pourraient, selon le contexte, être mis en évidence et examinés comme activité principale des forums de gestion pour stimuler l’analyse et le recouvrement.

**J85-CAN-40 PROPULSION GROUP SUSTAINMENT (PGS)
Letter of Interest
N° W8485-17BA03/B 001**

The purpose of this posting is to advise industry that due to a systems error, Solicitation W8485-17BA03/B, posted on 2017-12-21 contained information unrelated to the CT-114 Tutor PGS requirement.

The document is replace by Solicitation W8485-17BA0/3 amendment 001 dated 2017-12-28.

**MAINTIEN EN PUISSANCE POUR LE GROUPE DE PROPULSION (GP) J85-CAN-40
Lettre d'intérêt
N° W8485-17BA03/B 001**

Le but de cette publication est d'informer l'industrie qu'en raison d'une erreur de système, la sollicitation W8485-17BA03/B, publié le 2017-12-21, contenait des informations sans liens avec l'exigence CT-114 Tutor GP.

Le document est remplacé par la Sollicitation W8485-17BA03/B amendement 001 datée du 2017-12-28.